

Praha dne 25. března 2019
Č. j.: MZP/2017/710/2755
Vyřizuje: Ing. Vébr
Tel.: 267 122 875
E-mail: Tomas.Vebr@mzp.cz

PRODLOUŽENÍ PLATNOSTI STANOVISKA
K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ
(vydaného pod čj.: 54148/ENV/12 dne 11. října 2012
(dále jen „stanovisko EIA“))

**podle § 9a odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní
prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“)**

Identifikační údaje:

Název záměru:

Libeňská spojka – stavba č. 8313

Kapacita (rozsah) záměru:

Novostavba místní sběrné komunikace, obousměrně rozdělené, která je vedena v tunelu (délka cca 864 nebo 844 m, dle varianty) dvěma samostatnými tubusy. V obou směrech je navrženo vedení ve dvou jízdnicích a jednoho průběžného přípojného a odbočovacího pruhu bez odstavných pruhů. Návrhová rychlost je 50 km/h. Součástí záměru jsou dvě mimoúrovňové křižovatky (dále jen „MÚK“) v prostoru Vychovatelny a U Kříže tvořící přípojovací body záměru na navazující komunikace. Celková délka komunikace bude cca 1,35 km.

Záměr je navržen invariantně vyjma dvou variant napojení MÚK (Vychovatelna a U Kříže).

Umístění záměru:

kraj: Hlavní město Praha
obce: Městská část Praha 8
k. ú.: Libeň

Obchodní firma oznamovatele:

Magistrát hlavního města Prahy, odbor strategických investic
Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1
IČ: 00064581

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

Záměr „Libeňská spojka – stavba č. 8313“ naplnil dikci bodu 9.1 (Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I)) kategorie II přílohy č. 1 k zákonu (ve znění účinném ke dni vydání stanoviska EIA). Dle § 9a odst. 4 zákona byla podána žádost o prodloužení platnosti stanoviska EIA vydaného s platností na 5 let pod čj.: 54148/ENV/12 dne 11. října 2012, tedy platného do 11. října 2017. Žádost zástupce oznamovatele záměru o prodloužení platnosti stanoviska EIA byla ještě v době platnosti vydaného stanoviska EIA dne 14. listopadu 2016 doručena na Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence (dále jen „Ministerstvo životního prostředí“ nebo „MŽP“). Dne 6. 10. 2017 obdrželo MŽP doplňující podklady, které obsahovaly dokument s názvem „Soubor staveb Městského okruhu č. 0081 a č. 0094 a Libeňské spojky č. 8313, Dokumentace pro prodloužení platnosti stanovisek k posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., Souhrnná část souboru staveb Městského okruhu a Libeňské spojky“ (autorský kolektiv, září 2017). V období od 19. 1. 2018 do 15. 2. 2019 pak MŽP postupně obdrželo další doplňující podklady k této žádosti.

Na základě předložené žádosti **dospělo Ministerstvo životního prostředí**, jako příslušný úřad podle § 21 zákona **k závěru, že u záměru**

„Libeňská spojka – stavba č. 8313“

nedošlo ke změnám podmínek v dotčeném území nebo poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí a platnost stanoviska EIA vydaného pod čj.: 54148/ENV/12 dne 11. října 2012 se v souladu s § 9a odst. 4 zákona prodloužuje o 5 let, tedy do 11. října 2022.

Odůvodnění:

Součástí žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA je dokument s názvem „Soubor staveb Městského okruhu č. 0081 a č. 0094 a Libeňské spojky č. 8313, Dokumentace pro prodloužení platnosti stanovisek k posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., Souhrnná část souboru staveb Městského okruhu a Libeňské spojky“ zpracovaný autorským kolektivem v září 2017 (dále jen „Dokumentace pro prodloužení platnosti stanoviska“). Text dokumentu obsahuje popis záměru, vyhodnocení změn v dotčeném území a popis změn záměru oproti stavu posouzenému v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí a jejich vyhodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Přílohami tohoto materiálu jsou výkresy technického řešení, modelové hodnocení kvality ovzduší - srovnávací studie, srovnávací akustická studie a stanovení dopravních intenzit pro stavby MO č. 0081, 0094 a stavbu č. 8313. Ministerstvo životního prostředí se v rámci prodloužení platnosti stanoviska zabývá změnami podmínek v dotčeném území a změnami

poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí. Konkrétní změny záměru budou ověřeny v rámci navazujících řízení vedených k záměru (tzv. institut „coherence stamp“) postupem podle § 9a odst. 6 zákona. Do současné doby nebylo zahájeno žádné navazující řízení k předmětnému záměru.

Popis změn v dotčeném území:

Obyvatelstvo

Vlivy na obyvatelstvo vyplývají z aktualizované hlukové studie a modelového hodnocení kvality ovzduší. V širším území dochází k postupnému nárůstu hustoty zalidnění v podobě plánované zástavby v souladu s územním plánem, což je obecným rysem rozvoje města a nárůstu celkového počtu obyvatel, avšak v Praze 8 došlo oproti srovnávacímu období 2010 - 2017 k mírnému poklesu počtu obyvatel (1. 1. 2012 – 103 757 obyvatel, 1. 1. 2016 – 103 049 obyvatel). Hustota obyvatelstva se v dotčeném území oproti dokumentaci EIA významně nezměnila, v Městské části Praha 8 došlo k mírnému poklesu počtu obyvatel.

Nejedná se o takové změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Hluk

V rámci dokumentace EIA byly hlukové poměry v dotčeném území posouzeny v širším kontextu staveb Libeňské spojky, Městského okruhu a navazujících komunikací. Pro doložení tehdy aktuálního stavu hlukové situace byly převzaty výsledky měření ze dříve zpracovaných hlukových studií. Součástí dokumentace EIA byla rovněž nová hluková studie (Akustika Praha, 2010). Dále byla zpracována aktualizovaná srovnávací akustická studie (Ametris, Ing. Petr Jurtin, 2017) a pro doložení současného stavu hlukové situace byly využity výsledky měření hluku, prováděného v rámci monitoringu pro tunelový komplex Blanka v letech 2015 a 2016 (PUDIS a.s.). Z předložených materiálů vyplývá, že hluková situace je v dotčeném území na některých místech velmi nepříznivá. Dominantním zdrojem hluku ve všech místech měření je automobilová a kolejová doprava. Velmi exponované hlukem je například okolí ulice Davídkova a Zenklova v okolí Prosecké radiály. V těchto ulicích a v okolí náměstí Na Stráži se ekvivalentní hladiny akustického tlaku v denní době pohybují mezi 65 – 73 dB, v noci pak okolo 60 – 65 dB, překračují tedy i hygienický limit pro starou hlukovou zátěž. V celé trase předmětného záměru jsou navržena rozsáhlá protihluková opatření (dále jen „PHO“). Nejvýznamnějším PHO je samotné vedení trasy v tunelu. V místech, kde komunikace vystupuje na povrch (např. na rampách v MÚK Vychovatelna a MÚK U Kříže) jsou navržena další PHO, jedná se převážně o protihlukové clony. I přes navržená PHO se však u nejbližší obytné zástavby nepodaří dodržet hygienické limity pro hluk z dopravy pro denní dobu $L_{Aeq,16h} = 60$ dB a pro noční dobu $L_{Aeq,8h} = 50$ dB. Tato situace bude v dalších stupních projektové dokumentace řešena jednak zpřesněním technických podkladů, čímž dojde i ke zpřesnění výpočtového modelu anebo realizací dalších PHO přímo na jednotlivých stavbách.

Pro porovnání hlukové situace v předmětném území bez realizace záměru byl použit rok 2016. Pro potřeby porovnání bylo použito 12 identických výpočtových bodů z původní akustické studie použité v dokumentaci EIA (2010) a aktualizované akustické studie (2017). Z celkového počtu 12 výpočtových bodů došlo u jednoho z nich (adresní místo – Pod Stírkou 1800/3) k navýšení hlukové zátěže, a to průměrně o 1 dB v denní (z 68 dB na 69 dB) i noční (z 60 dB na 61 dB) době. U všech ostatních 11 výpočtových bodů zůstala hluková zátěž totožná, nebo se zlepšila, a to někdy i velmi výrazně o 5 – 7 dB v denní i noční době (např. adresní místa – Zenklova 1236/173, Davídkova 1179/21).

Pro srovnání hlukové zátěže po realizaci záměru (výhledový stav v roce 2030) bylo použito 12 výpočtových bodů. Porovnány byly modelované hodnoty akustického tlaku pro výhledový stav 2030 z původní akustické studie (2010) a aktualizované akustické studie (2017), ve které byla zohledněna opatření pro snížení hluku v předmětném území vyplývající ze stanoviska EIA, jako jsou např. protihlukové clony nebo prodloužení tunelů. Oproti hodnotám z původní akustické studie (2010) pro výhledový stav v roce 2030 došlo k celkovému zlepšení hlukové situace. Aktualizovaná akustická studie (2017) předpokládá pro výhledový stav v roce 2030 nižší hodnoty akustického tlaku u 9 z celkového počtu 12 výpočtových bodů, u některých z nich se hluková zátěž snížila velmi výrazně až o 20 dB (např. adresní místo Klihařská 72/10). Jedním z hlavních důvodů je použití nového výpočtového modelu (CADNA A, verze 2017) založeného na přesnějších mapových podkladech poskytujících 3D vrstvu budov, která je mnohem přesnější než vrstva těchto objektů použitá v původní studii v roce 2010, jelikož budovy jsou v modelu znázorněny ve skutečných výškách, se skutečným tvarem střech a se všemi členěními na fasádách. Dalším důvodem zlepšení hlukové situace je skutečnost, že na mnohých místech došlo od roku 2010 k zavedení nových protihlukových opatření, a také to, že do nového akustického modelu byla zahrnuta opatření pro snížení hluku vyplývající z podmínek stanoviska EIA. U 3 výpočtových bodů došlo oproti původní akustické studii (2010) pro výhledový stav v roce 2030 k mírnému navýšení hlukové zátěže, a to o 1 – 2 dB v denní nebo noční době. Jedná se o adresní místa Lindnerova 1609/2, Pod Labuškou 1468/2 a Pod Stírkou 1800/3. Navýšením hlukové zátěže dojde u výpočtového bodu na adresním místě Pod Labuškou 1468/2 k překročení hygienického limitu pro hluk z dopravy v noční době o 2 dB (z 50 dB na 52 dB). Tato situace bude v dalších stupních projektové dokumentace řešena např. předfasádními protihlukovými clonami nebo dalšími PHO, která budou v době realizace k dispozici. U dalších 2 výpočtových bodů byl hygienický limit v noční době překročen již v původní akustické studii (2010), došlo pouze k navýšení hlukové zátěže, konkrétně adresní místo Lindnerova 1609/2 (navýšení hluku z 51 dB na 52 dB v noční době) a Pod Stírkou 1800/3 (navýšení hluku z 60 dB na 61 dB v noční době). Tato situace bude řešena v dalších stupních projektové dokumentace např. použitím dostupných efektivnějších PHO.

Na základě výpočtů a měření lze říci, že se nejedná o takové změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Ovzduší a klima

Z hlediska ovzduší došlo oproti době zpracování dokumentace EIA (rok 2010) ke změně legislativních předpisů (účinnosti nabyl zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“)), imisní limity však zůstaly zachovány. V dokumentaci EIA (2010) bylo pro hodnocení kvality ovzduší v dotčeném území využito dat z imisního monitoringu (nejbližší měřící stanice Sokolovská, AIM Kobylisy, Vysočany) a také projekt Modelové hodnocení kvality ovzduší na území hl. m. Prahy (ATEM, 2006). Dále byla v rámci dokumentace EIA zpracována rozptylová studie (ATEM, Ing. Václav Píša CSc., 2010). Pro aktuální stav byla zpracována srovnávací studie Modelové hodnocení kvality ovzduší (ATEM, 2017) (dále také „aktualizovaná rozptylová studie“), ve které byly provedeny kompletní aktualizované výpočty produkce emisí z automobilové dopravy na základě údajů o intenzitách a dalších parametrech dopravy v řešeném území. Stávající stav znečištění ovzduší v předmětné lokalitě byl hodnocen dle pětiletých průměrů z let 2011 – 2015 ve čtverečné síti 1 x 1 km dle zákona č. 201/2012 Sb. a vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů.

Koncentrace znečišťujících látek byly v době zpracování dokumentace EIA (2010) v širším území plánovaného záměru následující: NO_2 – 30 – 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, PM_{10} – 25 – 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, $\text{PM}_{2,5}$ – 15 – 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, benzen – 1 – 1,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. V případě benzo(a)pyrenu nebyla data o imisním pozadí k dispozici, protože tehdejší legislativa nevyžadovala jejich měření. Proto v rámci dokumentace EIA (rok 2010) byly hodnoceny pouze imisní příspěvky z automobilové dopravy k roku 2015, které byly dle vypočteného modelu v rozsahu 0,04 až 0,16 ng/m^3 , místy až na 0,2 ng/m^3 . Aktuální koncentrace znečišťujících látek v předmětném území jsou dle ročních průměrů z let 2011 – 2015 následující: NO_2 – 24,8 – 35,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, PM_{10} – 23,7 – 26,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, $\text{PM}_{2,5}$ – 15,3 – 17,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, benzen – 1,4 – 1,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, benzo(a)pyren 1,02 – 1,20 ng/m^3 . V území jsou splněny všechny imisní limity, ze kterých se vychází při hodnocení kvality ovzduší, překročen je pouze limit pro průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu. Koncentrace benzo(a)pyrenu se pohybují v rozmezí 102 – 120 % limitu. K hygienickému limitu pro průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu se však dle § 12 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb. pouze přihlíží.

Pro výhledový stav po realizaci záměru (2030) jsou v aktualizované rozptylové srovnávací studii (2017) vypočteny průměrné koncentrace znečišťujících látek následovně: NO_2 – 23,4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, PM_{10} – 28,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, $\text{PM}_{2,5}$ – 17 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, benzen – 1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. U žádné z těchto látek nedojde k překročení imisního limitu pro průměrné roční koncentrace. Pro benzo(a)pyren, u kterého je imisní limit překračován již v současném stavu, byl vypočten pouze příspěvek z dopravy, a to místy více než 0,1 ng/m^3 . Dle doplněných informací a mapových podkladů, které vychází z modelového hodnocení, se však ve výhledovém stavu po realizaci záměru (2030) předpokládá v celém předmětném území snížení koncentrací benzo(a)pyrenu oproti současnému stavu, tj. v současnosti u limitního až nadlimitního zatížení dotčené lokality dojde k poklesu imisní koncentrace benzo(a)pyrenu pod limit, čímž příspěvek záměru nezpůsobí překročení

limitní hodnoty. Pouze v těsné blízkosti záměru na některých místech bude dle modelového hodnocení limit mírně překročen, ale i v místech s nejvyššími příspěvky z dopravy budou průměrné koncentrace benzo(a)pyrenu i nadále dosahovat maximálně 1,2 ng/m³.

Jedná se o upřesnění vstupních údajů na základě platné legislativy a metodiky. Z porovnání původní studie (rok 2010) a aktualizované rozptylové studie (rok 2017) vyplývá, že aktualizované výpočty předpokládají srovnatelné imisní zatížení v území v současné době a i po zprovoznění záměru. Provoz záměru nezpůsobí překračování imisních limitů v okolí záměru pro průměrné roční koncentrace žádné ze sledovaných znečišťujících látek oproti stávajícímu stavu. V případě denních koncentrací částic PM₁₀ nelze lokálně vyloučit častější výskyt nadlimitních koncentrací než je legislativou povolený počet, jedná se však pouze o několik referenčních bodů přímo v trase Městského okruhu (stavby navazující na Libeňskou spojku), a to mimo obytnou zástavbu, a v porovnání s původní studií z roku 2010 se jedná i tak o poměrně výrazné zlepšení rozptylové situace. V případě benzo(a)pyrenu, kde jsou imisní limity překračovány již v současném stavu, budou průměrné koncentrace této látky i nadále dosahovat maximálně 1,2 ng/m³.

Nejedná se tedy o takové změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Intenzity dopravy

Z hlediska intenzit dopravy byly porovnány intenzity automobilové dopravy na významných dopravních úsecích území s velkou dopravní zátěží. Porovnány byly hodnoty intenzit v dokumentaci EIA (model TSK, (2009)) a aktualizované hodnoty dat z roku 2016. V rámci Dokumentace pro prodloužení platnosti stanoviska byla zpracována studie Stanovení dopravních intenzit pro stavby MO č. 0081, 0094 a stavbu č. 8313 (TSK hl. m. Prahy, srpen 2017) a byl vytvořen aktualizovaný zpřesněný matematický model TSK (2017).

První srovnání intenzit dopravy v předmětném území bylo provedeno mezi roky 2009 (dokumentace EIA) a 2016 (dokumentace pro prodloužení platnosti stanoviska), jedná se o intenzity vyplývající ze skutečného sčítání dopravy v předmětném území v daných letech. Zatímco v roce 2009 byly intenzity dopravy na významných dopravních úsecích následující: ulice Vosmíkových (jednosměrné vedení) (13 900 vozidel/den), Zenklova 3 (jednosměrné vedení) (11 700 vozidel/den), Zenklova 4 (22 100 vozidel/den), fyzické sčítání dopravy v roce 2016 ukázalo, že intenzity dopravy jsou v některých uvažovaných úsecích vyšší (cca o 12 %) než intenzity dopravy při sčítání v roce 2009, konkrétně: ulice Vosmíkových (jednosměrné vedení) (15 700 vozidel/den). Na úsecích Zenklova 4 a Zenklova 3 došlo k mírnému snížení intenzit dopravy, konkrétně: Zenklova 4 (21 100 vozidel/den), Zenklova 3 (10 700 vozidel/den). Meziroční navýšení intenzit dopravy bylo však předpokládáno již v rámci dokumentace EIA. Model TSK (2009) použitý v dokumentaci EIA predikoval pro nulovou variantu po roce 2015 (tj. stav, kdy stavby Městských okruhů a Libeňské spojky nejsou v provozu), dokonce vyšší intenzity dopravy (cca o 23 – 25 %) než ukázalo fyzické sčítání v roce 2016, kdy předmětné stavby stále nejsou v provozu, konkrétně: Zenklova 4 (28 100 vozidel/den) a Zenklova 3

(13 900 vozidel/den). Důvodem predikovaných vyšších intenzit je to, že model TSK (2009) zahrnoval všechny tehdy známé předpokládané rozvoje území i komunikační sítě v Praze a nejbližším okolí definované platným územním plánem sídelních útvarů včetně rezervy na další vývoj. Pouze na úseku ulice Vosmíkových (jednosměrné vedení) ukázalo fyzické sčítání dopravy 2016 vyšší intenzity dopravy o cca 10,5 %, tj. o 1 500 vozidel/den než predikoval model TSK (2009) pro nulovou variantu po roce 2015, konkrétně se jedná o navýšení z predikovaných 14 200 vozidel/den na fyzicky zjištěných 15 700 vozidel/den. Avšak vzhledem k tomu, že v ulici Zenklova (měřený úsek Zenklova 3), která paralelně kopíruje ulici Vosmíkových jihozápadně ve vzdálenosti cca 80 m, ukázalo fyzické sčítání dopravy 2016 naopak nižší intenzity dopravy o cca 23 %, tj. o 3 200 vozidel/den než predikoval model TSK (2009) pro nulovou variantu po roce 2015, dá se navýšení intenzit v ulici Vosmíkových považovat pouze za přeorientování dopravních intenzit v rámci stejného dotčeného území. Navýšení dopravních intenzit v ulici Vosmíkových je tedy při porovnání vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví celkových dopravních intenzit v daném území nevýznamné, jelikož je navíc podpořeno nižšími dopravními intenzitami, než byly předpokládány zejména na úseku Zenklova 3, ale i na ostatních posouzených komunikacích v rámci dokumentace EIA.

Další porovnání dopravních intenzit bylo provedeno pro výhledový stav (rok 2030). Intenzity dopravy na významných dopravních úsecích v území předmětného záměru ve výhledovém stavu v roce 2030 jsou uvedeny v následující tabulce, a to jak bez realizace předmětného záměru, tak i po jeho realizaci. Jsou zde uvedeny vypočtené hodnoty pro rok 2030 z modelu TSK (2009), který byl použit v dokumentaci EIA a který zahrnoval všechny tehdy známé předpokládané rozvoje území i komunikační sítě v Praze a nejbližším okolí definované platným územním plánem sídelních útvarů včetně rezervy na další vývoj a vypočtené hodnoty intenzit dopravy pro rok 2030 z aktualizovaného zpřesněného matematického modelu TSK (2017), který již zohledňuje aktuální trendy naplňování platného územního plánu.

Tab. č. 1. – intenzity dopravy v území předmětného záměru v roce 2030

	TSK (2009) rok 2030 bez záměru	TSK (2017) rok 2030 bez záměru	TSK (2009) rok 2030 se záměrem	TSK (2017) rok 2030 se záměrem
Vosmíkových	14 100 voz./den	12 900 voz./den	5 500 voz./den	4 000 voz./den
Zenklova 3	13 100 voz./den	10 100 voz./den	2 100 voz./den	1 700 voz./den
Zenklova 4	27 200 voz./den	23 000 voz./den	7 600 voz./den	5 700 voz./den
Libeňská spojka	-	-	60 800 voz./den	52 000 voz./den

Z uvedených intenzit dopravy je patrné, že aktualizovaný zpřesněný matematický model TSK (2017) predikuje intenzity dopravy v roce 2030 bez realizace záměru na významných dopravních úsecích cca o 9 – 23 % nižší než původní matematický model TSK (2009). Intenzity dopravy ve

výhledovém stavu v roce 2030 po realizaci záměru jsou v aktualizovaném modelu TSK (2017) nižší (cca o 15 - 28 %) než predikované intenzity v původním modelu TSK (2009) použitým v dokumentaci EIA. Nižší intenzity dopravy ve výhledovém období (2030) v modelu 2017 oproti modelu 2009 jsou způsobeny hlavně tím, že původní model (2009) zahrnoval všechny tehdy známé předpokládané rozvoje území a komunikační sítě v Praze a nejbližším okolí, které definoval platný územní plán sídelních útvarů včetně rezervy na další vývoj. Vzhledem k předloženým materiálům je již téměř jisté, že se v roce (2030) nepodaří tento územní plán sídelních útvarů zdaleka naplnit, a že bude naplněn nejdříve v roce 2050, proto byly také pro aktualizovaný model (2017) vytvořeny přesnější aktualizované dopravně inženýrské podklady, které již zohledňují aktuální trendy naplňování platného územního plánu. Tyto podklady byly obdobně jako pro původní model TSK (2009) vytvořeny na pracovišti Technické správy komunikací hl. m. Prahy na Úseku Dopravního inženýrství (TSK ÚDI) shodným týmem zpracovatelů. Do nových podkladů byly zapracovány veškeré známé nové upřesňující skutečnosti jak z pohledu stavu a vývoje dopravních intenzit a přepravních vztahů, tak z hlediska rozsahu komunikační sítě. Dopravní vztahy (matice jízd) byly odvozeny z podkladů Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy (IPR), které IPR vygeneroval v rámci přípravy Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí přímo pro horizont 2030, jako etapový stav naplňování územního plánu sídelních útvarů. Pracoviště TSK ÚDI a IPR hl. m. Prahy jsou jedinými oprávněnými pracovišti pro tvorbu daných podkladů. Nový model TSK (2017), který zohledňuje aktuální trendy při naplňování územního plánu sídelních útvarů Prahy, proto predikuje nižší intenzity dopravy v roce 2030. Přestože mají výpočty pro vzdálenější horizont (výhledový stav 2050), kde budou intenzity dopravy spíše odpovídat hodnotám výhledového stavu z původního modelu TSK (2009), jistě svůj význam, byl pro porovnání výhledového stavu využít bližší rok (2030), ve kterém se dá rovněž lépe odhadnout demografický vývoj a vývoj dopravních vztahů v území.

Z hlediska intenzit dopravy lze tedy konstatovat, že se nejedná o takové změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Fauna, flóra a ekosystémy

Z dokumentace EIA vyplývá, že v trase plánovaného předmětného záměru ani v jeho bezprostředním okolí nebyl v době zpracování této dokumentace zjištěn výskyt kriticky ohrožených ani ohrožených druhů rostlin a živočichů. V celé trase předmětného záměru se rovněž nevyskytovaly žádné lokality s přírodními nebo přírodě blízkými ekosystémy.

Pro vyhodnocení současného stavu byl v předmětném území proveden orientační terénní průzkum a mapové porovnání mezi roky 2010 a 2017. Ukázalo se, že v předmětném území se vyskytují převážně běžné druhy rostlin a živočichů, a že oproti roku 2010 nedošlo ke kvantitativním ani kvalitativním změnám přírodních podmínek, ani druhové diverzity na daném území.

Z hlediska fauny, flóry a ekosystémů lze tedy konstatovat, že oproti dokumentaci EIA nedošlo v dotčeném území k žádným změnám, které by mohly generovat nové významné vlivy

záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Nedošlo rovněž ke změnám zvláště chráněných území ani územního systému ekologické stability a nebyly vyhlášeny nové významné krajinné prvky.

Soustava lokalit NATURA 2000

Předmětný záměr do území soustavy NATURA 2000 přímo nezasahuje. Nejbližší evropsky významné lokality jsou Praha Letňany a Havránka a Salabka (ve vzdálenosti cca 3,3 – 4 km). Ptačí oblasti se v blízkosti plánovaného záměru nevyskytují. V dokumentaci EIA byl vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti vyloučen stanoviskem odboru ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy ze dne 26. 4. 2006.

V lokalitě plánovaného záměru nebyla vyhlášena žádná nová lokalita soustavy NATURA 2000. V nejbližší evropsky významné lokalitě Praha Letňany došlo v roce 2016 ke změně hranic, avšak vzhledem k tomu, že tato lokalita bude i nadále vzdálena od plánovaného záměru cca 3,3 km, nejedná se o významnou změnu v území.

Dle uvedeného se nejedná o změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Voda

Lokalita plánovaného záměru se z širšího hydrografického hlediska nachází v povodí Vltavy (číslo hydrologického pořadí 1-06-01-055), která je páteční vodotečí celého území. Trasa předmětného záměru se nenachází v bezprostřední blízkosti vodních toků ani v jejich zátopovém území. Nejbližší vodotečí je potok Rokytka (číslo hydrologického pořadí 1-12-01-034), který protéká ve vzdálenosti cca 200 m jižním směrem od Křižovatky U Kříže. V době zpracování dokumentace EIA nebyla v zájmovém území zjištěna žádná prameniště ani využívané zdroje podzemních vod.

Z hlediska problematiky povrchových a podzemních vod nedošlo oproti dokumentaci EIA ke změně z hlediska hydrologických a hydrogeologických charakteristik zájmového území a z toho vyplývá, že nedochází ke změně vyhodnocení vlivů na povrchové a podzemní vody. V dotčeném území nedošlo k výskytu či vyhlášení nových vodních útvarů.

Nejedná se tedy o změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Půda

Realizací záměru dojde k trvalému záboru zemědělského půdního fondu (ZPF) o rozloze cca 447 m², dočasný zábor ZPF bude činit cca 2 387 m². Obecně se však v území vyskytují půdy málo kvalitní, které nemají potenciál pro intenzivní zemědělské obhospodařování. Záměr je navržen převážně na pozemcích, charakteristických pro intravilán města. Jedná se především o ostatní plochy, zastavěné plochy a nádvoří. V zájmovém území se nenachází pozemky určené k plnění funkce lesa s lesními porosty.

Z hlediska půd lze konstatovat, že nedošlo ke změnám dotčeného ZPF a pozemků určených k plnění funkce lesa.

Nejedná se tedy o změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Horninové prostředí a přírodní zdroje

Z hlediska horninového prostředí a přírodních zdrojů lze konstatovat, že nedošlo k vyhlášení chráněných ložiskových území ani výhradních ložisek a sesuvných území. Dále nebyly evidovány staré ekologické zátěže.

Nejedná se tedy o změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Krajina

Zájmové území lze považovat za výrazně urbanizovanou městskou krajinu, obsahující sídelní zástavbu včetně obchodu a služeb se značným podílem infrastrukturních prvků. Uvedené území není cenné z hlediska krajinného rázu. Stavba předmětného záměru bude v území vedena převážně tunelem. S ohledem na zcela typický městský charakter lokality a její polohu nelze předpokládat významný vliv stavby na krajinu, popř. na krajinný ráz.

Od doby zpracování dokumentace EIA v roce 2010 se stav krajiny v předmětném území významně nezměnil, plánovaný záměr bude územím veden převážně tunelem a nepředpokládá se významný vliv stavby na krajinu ani na krajinný ráz.

Z hlediska krajiny a krajinného rázu, lze konstatovat, že oproti dokumentaci EIA nedošlo v dotčeném území k žádným významným změnám, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Kulturní památky a hmotný majetek

Zájmové území neleží v památkové zóně, nachází se však v ochranném pásmu Pražské památkové rezervace. V trase záměru se nenacházejí kulturní památky, v blízkosti plánovaného záměru leží kulturní památky Vychovatelna (nebarokní stavba v areálu nemocnice na Bulovce) a Bývalá císařská pec (v ulici Pod Labuťkou II č. 4). V zájmovém území se nachází rovněž hmotný majetek charakteru nemovitostí.

Od doby zpracování dokumentace EIA v roce 2010 nedošlo v území předmětného záměru k vyhlášení nových nemovitých kulturních památek, památkových zón ani rezervací.

Nejedná se o změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Změny poznatků a metod posuzování:

Od doby zpracování dokumentace EIA v roce 2010 a nynější žádosti o prodloužení stanoviska EIA došlo ke změnám v legislativě. Dle předloženého podkladu pro prodloužení platnosti stanoviska EIA došlo k aktualizaci metod a poznatků v následujících oblastech:

- hluk – nařízení vlády č. 148/2006 Sb. bylo nahrazeno nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Hygienické limity hluku se nemění. V době zpracování dokumentace EIA byl v akustických studiích pro výpočet hluku využit software LimA 7812, verze 5.1 C, a byly použity metodiky NMPB – Routes – 96. Vzhledem k tomu, že zpracovatel původních akustických studií nebyl schopen provést přepočítání hlukové zátěže, byl pro současný stav použit zcela nový výpočtový model CADNA A, verze 2017 a nové metodiky doporučené evropskou směrnicí č. 2002/49/ES o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí. Nový model je založen na mnohem přesnějších mapových podkladech (podrobněji popsáno v předchozí části, v kapitole hluk). Nový model tedy pouze zpřesňuje akustické výpočty, a vzhledem k tomu, že na většině území udává mnohem nižší hlukovou zátěž, nejedná se o změnu metody posuzování, v jejímž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí.
- ovzduší – z hlediska ovzduší došlo ke změně některých legislativních předpisů. Účinnosti nabyl zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“), imisní limity však zůstaly zachovány. Oproti době zpracování dokumentace EIA (2010), existují v současné době již novější metodiky pro hodnocení vlivů na kvalitu ovzduší. Pro vyhodnocení současného stavu ovzduší v předmětném území byl použit aktualizovaný imisní model ATEM. Nově použité metodiky jsou přesnější a udávají obecně nižší koncentrace znečišťujících látek, nejedná se tedy o změny metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí. Novým poznatkem v problematice ovzduší je znečišťující látka benzo(a)pyren, pro kterou nebylo v době zpracování dokumentace EIA v předmětném území k dispozici imisní pozadí, protože tehdejší legislativa nevyžadovala její měření. Proto byly v rámci dokumentace EIA hodnoceny pouze imisní příspěvky z automobilové dopravy k roku 2015, které byly dle vypočteného modelu v rozsahu 0,04 až 0,16 ng/m³, místy až na 0,2 ng/m³. V současné době je již pro tuto látku imisní pozadí k dispozici a na některých místech v území plánovaného záměru dochází k překročení imisního limitu. Dle doplněných informací a mapových podkladů, které vychází z modelového hodnocení, se však ve výhledovém stavu (2030) předpokládá v celém předmětném území snížení koncentrací benzo(a)pyrenu oproti současnému stavu, tj. v současnosti u limitního až nadlimitního zatížení dotčené lokality dojde k poklesu imisní koncentrace benzo(a)pyrenu pod limit, čímž příspěvek záměru nezpůsobí překročení limitní hodnoty. Pouze v těsné blízkosti záměru na některých místech bude dle modelového hodnocení limit překročen, ale i v místech s nejvyššími příspěvky z dopravy budou průměrné koncentrace benzo(a)pyrenu i nadále dosahovat maximálně 1,2 ng/m³. Vzhledem k tomu, že k imisnímu limitu benzo(a)pyrenu se dle zákona o ochraně ovzduší pouze přihlíží, a vzhledem k tomu, že po realizaci záměru budou imisní koncentrace benzo(a)pyrenu v předmětném území i nadále dosahovat maximálně 1,2 ng/m³, nejedná se o nový poznatek, v jehož důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí.

- dopravní intenzity – zatímco v dokumentaci EIA byl pro stanovení dopravních intenzit použit matematický model TSK (2009), v současné době byl pro vyhodnocení intenzit dopravy použit aktualizovaný matematický model TSK (2017). Nový model pouze zpřesňuje výpočty a vzhledem k tomu, že modeluje intenzity dopravy na významných dopravních úsecích v okolí záměru celkově nižší než model TSK (2009) (podrobněji popsáno v předchozí části, v kapitole intenzity dopravy), nejedná se o změnu metody posuzování, v jejímž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí.

Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že v některých oblastech došlo ke změnám poznatků a metod posuzování. Nedochozí však k rozporu nových poznatků a metod posuzování se závěry původní dokumentace, obecně došlo pouze ke zpřesnění použitých metodik a výpočtových modelů.

Nejedná se o změny, které by mohly generovat nové doposud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Dle § 9a odst. 4 zákona oznamovatel podáním žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA, Dokumentací pro prodloužení platnosti stanoviska a dalšími doplňujícími podklady písemně prokázal, že nedošlo ke změnám podmínek v dotčeném území nebo poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí. Zpracovatel podkladového materiálu konstatuje, že v zájmovém území nedošlo k natolik významným změnám, které by představovaly překážku pro prodloužení platnosti stanoviska EIA. Podmínky stanoviska EIA budou respektovány v následujících stupních projektové dokumentace stavby a budou zahrnuty jako podmínky rozhodnutí v navazujících řízeních. Na základě výše uvedeného dospělo MŽP k závěru, že platnost stanoviska EIA prodlouží v souladu s § 9a odst. 4 zákona o 5 let.

Toto vyjádření není rozhodnutím podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, nenahrazuje vyjádření dotčených správních orgánů ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů a nelze se proti němu odvolat.

Platnost stanoviska EIA může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 9a odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů.

Mgr. Evžen Doležal
ředitel odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence
podepsáno elektronicky

Rozdělovník k čj. MZP/2017/710/2755

Dotčené územní samosprávné celky:

Hlavní město Praha, primátor
Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1

Městská část Praha 3, starosta
Havlíčkovo náměstí 9/700, 130 85 Praha 3

Městská část Praha 7, starosta
nábř. Kpt. Jaroše 1000, 170 00 Praha 7

Městská část Praha 8, starosta
Zenklova 35, 180 48 Praha 8

Městská část Praha 9, starosta
Sokolovská 324/14, 180 49 Praha 9

Městská část Praha 10, starosta
Vršovická 68, 101 38 Praha 10

Městská část Praha 15, starosta
Boloňská 478/1, 109 00 Praha 10

Dotčené správní úřady:

Magistrát hlavního města Prahy, ředitel
Jungmanova 35/29, 111 21 Praha 1

Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze
Rytířská 12, 110 01 Praha 1

Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha
Wolkerova 40/11, 160 00 Praha 6

Odbory MŽP (odesláno IS pod čj.: ENV/2018/VS/7502):

odbor ochrany ovzduší
odbor ochrany odpadů
odbor ochrany vod
odbor obecné ochrany přírody a krajiny
odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků
odbor výkonu státní správy I – Praha

Oznamovatel:

Magistrát hlavního města Prahy, odbor strategických investic
Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

Zpracovatel dokumentace:

Mott MacDonald Praha, s. r. o.

Národní 15, 110 00 Praha 1

Zpracovatel posudku:

EKOLA group, spol. s r.o., Ing. Libor Ládyš

Mistrovská 4, 108 00 Praha 10 – Malešice

Na vědomí:

Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí

Jungmannova 35/29, 111 21 Praha 1

Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravy

Jungmannova 35/29, 111 21 Praha 1

Česká inspekce životního prostředí

Na Břehu 267, 190 00 Praha 9

Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

Ministerstvo zdravotnictví

Palackého nám. 4, 128 01 Praha 2

Povodí Vltavy, státní podnik, Závod dolní Vltava

Grafická 36, 150 21 Praha 5

Národní památkový ústav

Na Perštýně 12/356, 110 00 Praha 1