

- dle rozdělovníku -

Váš dopis zn./ze dne:

Č. j.:

MHMP 1097111/2018

Sp. zn.:

S-MHMP 521893/2018 OCP

Vyřizuje/tel.:

Ing. Tomáš Novotný

236 004 278

Počet listů/příloh: **13/0**

Datum:

12.07.2018

Rozhodnutí - Závěr zjišťovacího řízení

Výroková část:

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (dále též „OCP MHMP“), jako příslušný úřad podle § 22 písm. a) a § 23 odst. 10 písm. a) 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 změn (dále též „zákon“), po provedeném zjišťovacím řízení rozhodl podle § 7 odst. 6 zákona takto:

Záměr „Stavba č. 42674; etapa 4 - Obchvatová komunikace Dolní Měcholupy“ nepodléhá posouzení podle zákona.

1. Název záměru

Stavba č. 42674; etapa 4 - Obchvatová komunikace Dolní Měcholupy

2. Oznamovatel:

hlavní město Praha, IČO: 00064581, sídlo: Praha 1, Staré Město, Mariánské náměstí 2/2; oprávněný zástupce oznamovatele: Magistrát hlavního města Prahy - odbor strategických investic

3. Oznámení:

zpracovatel: JK envi s.r.o. - Ing. Jan Král, Ing. Jana Zubinová; datum zpracování: 29. 3. 2018

4. Zařazení záměru dle přílohy č. 1 zákona:

Záměr naplňuje ust. § 4 odst. 1 písm. c) zákona, a to ve vztahu k bodu 49 kategorie II přílohy č. 1 k zákonu (Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdních pružích od délky 2 km; ostatní pozemní komunikace od délky 2 km a od návrhové intenzity dopravy 1 000 vozidel za 24 hodin předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby.).

5. Kapacita (rozsah) záměru:

Předmětem oznámení je obchvat Dolních Měcholup. Stavba je součástí tzv. Hostivařské spojky, která má propojit Pražský okruh s Městským okruhem.

Obchvat vede severním směrem od křižovatky ulic Kutnohorská x K Měcholupům x Za Křížem ve východní poloze od zástavby Dolních Měcholup, kříží stávající ulice K Dubečku a Dolnoměcholupská, následně se podél Hostavického potoka stáčí západním směrem, kříží cyklotrasu A44 a severně od souvislé zástavby Dolních Měcholup se napojuje zpět na ulici Kutnohorská.

Podle oznámení se jedná o kapacitní přeložku silnice I/2 (Kutnohorská). Obchvat je navržen jako směrově nerozdělená dvoupruhová komunikace o délce 2 025 m (varianta 1), resp. 2 102 m (varianta 2).

Na plánované komunikaci mají být dosahovány následující intenzity automobilové dopravy (všechna vozidla/z toho vozidla nad 3,5 t):

úsek	rok 2025 - stav B.2	rok 2025 - stav B.3	rok 2040+ - stav C.2	rok 2040+ - stav C.3
jih	18400/1690	19200/1670	20800/1900	22000/2050
střed	13700/1260	16000/1360	15800/1290	16600/1590
sever	15300/1050	18500/1270	17200/1310	18500/1670

- úsek jih - od křižovatky ulic Kutnohorská x K Měcholupům x Za Křížem ke křížení obchvatu s ulicí K Dubečku

- úsek střed - od křížení obchvatu s ulicí K Dubečku ke křížení obchvatu s ulicí Dolnoměcholupská
- úsek sever - od obchvatu s ulicí Dolnoměcholupská po severní napojení na ulici Kutnohorská
- rok 2025 - prognózované období po dokončení stavby
- rok 2040+ - výhledový stav naplnění území dle územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (dále též „ÚP“)
- stav B.2 a C.2 - stav s Hostivařskou spojkou bez komunikačního propojení Průmyslová - Kutnohorská
- stav B.3 a C.3 - stav s Hostivařskou spojkou včetně komunikačního propojení Průmyslová - Kutnohorská

Kapacita (rozsah) záměru je uvedena na str. 4 - 5 oznámení.

6. Umístění záměru:

kraj: hlavní město Praha
 obec: hlavní město Praha
 městská část: Praha - Dolní Měcholupy
 katastrální území: Dolní Měcholupy

7. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Záměrem je výstavba nové obchvatové komunikace, jejímž účelem je odvedení tranzitní dopravy z Kutnohorské ulice mimo zastavěné území Dolních Měcholup. Charakterem se tedy jedná o novostavbu liniové dopravní stavby.

Jde o část tzv. Hostivařské spojky, kterou tvoří následující stavby:

- stavba č. 4283 - Komunikační propojení Přátelství - Bečovská - Pražský okruh,
- stávající ulice Přátelství / Kutnohorská,
- stavba č. 42674 - Obchvatová komunikace Dolní Měcholupy,
- stavba č. 42820 - Komunikační propojení Průmyslová - Kutnohorská.

Záměr je navržen jako stavba trvalá.

Možnost kumulace vlivů záměru s vlivy jiných známých záměrů je v oznámení posouzena standardně s využitím dopravně inženýrských podkladů, které pro stávající stav (rok 2016) a výhledové roky 2025 a 2040+ (naplnění území dle ÚPn) poskytly Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. a Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace.

Komunikační síť pro období roku 2016 v širších vztazích odpovídá současnému rozsahu komunikací, tj. včetně tunelového komplexu Blanka (Městský okruh v úseku Malovanka - Pelc-Tyrolka).

Uspořádání nadřazených komunikací pro střednědobý výhled (horizont 2025) předpokládá reálný scénář návazné výstavby komunikační sítě. Ve stavu bez záměru (stav B.1) byly v modelu zohledněny zejména tyto stavby:

- realizace Silničního okruhu kolem Prahy (dále též „SOKP“) - stavby 511 v úseku dálnice D1 - Běchovice,
- zkapacitnění SOKP - stavby 510 v úseku Běchovice - Satalice na průběžné 3+3 jízdní pruhy,
- přeložka silnice I/12 Běchovice - Úvaly.

Stav se záměrem vychází ze stavu B.1 (stav 2025 bez Hostivařské spojky) a byl modelově prověřován ve dvou variantách - B.2 (stav 2025 s Hostivařskou spojkou bez komunikačního propojení Průmyslová - Kutnohorská) a B.3 (stav 2025 s Hostivařskou spojkou včetně komunikačního propojení Průmyslová - Kutnohorská).

Hostivařská spojka byla v celé trase uvažována v základním šířkovém uspořádání 1+1 jízdní pruh. Nedílnou součástí realizace 3. úseku je i úprava Kutnohorské ulice v podobě jejího přerušení, resp. odklonu do ulice K Dubečku.

Naopak stavby jako SOKP 518, 519, 520 (Ruzyně - Suchdol - Březiněves - Satalice), Vestecká spojka, východní část Městského okruhu (stavby č. 0081, 0094), přeložka II/101 v úseku Říčany - Úvaly - Jirny, dálnice D3 ve výpočtech zohledněny nebyly.

V souvislosti se zprovozněním uvažovaných staveb byla zohledněna níže uvedená opatření pro těžká vozidla:

- ve vazbě na zprovoznění SOKP - stavby 511 (stavy B.1, B.2, B.3): prodloužení omezení těžkých vozidel na Jižní spojce od Kačerova až po ulici V Korytech a zrušení jednosměrného objezdu Spořilova,

- ve vazbě na zprovoznění 1. úseku Hostivařské spojky (stavy B.2, B.3): nové omezení těžkých vozidel v ulici Novopetrovická mezi Uhříněvsi a Petrovicemi a v ulici Přátelství mezi ulicemi Podleská a Ke Kříži (Nové náměstí), s cílem směřovat těžká vozidla ze severní průmyslové a logistické části Uhříněvsi na Hostivařskou spojku (přivaděč na SOKP - stavbu 511 - severní obchvat Uhříněvsi).

Pro výhledový rok 2040+ byly modelovány 3 situace - C.1 (stav podle ÚPn bez Hostivařské spojky), C.2 (stav podle ÚPn s Hostivařskou spojkou bez komunikačního propojení Průmyslová - Kutnohorská) a C.3 (stav podle ÚPn s Hostivařskou spojkou včetně komunikačního propojení Průmyslová - Kutnohorská).

Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry jsou uvedeny na str. 8 - 10 oznámení.

8. Stručný popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru; v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci včetně porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry

Záměr je navržen jako směrově nerozdělená dvoupruhová komunikace se zvětšenými zpevněnými i nezpevněnými krajnicemi pro možnost umístění stezky pro pěší a cyklisty a protihlukových opatření. Jízdní pruhy mají šířku 3,50 m, zpevněné i nezpevněné krajnice pak 1,50 m. Šířka zpevněné vozovky je 10,50 m. Šířka vozovky je 13,50 m na hranu zpevněné krajnice a celková šířka včetně odvodňovacích příkopů je 23,5 m. Maximální podélný spád navržené komunikace je 4,19 %, minimální pak 0,60 %. Předpokládá se, že povolená rychlost bude omezena na 50 km/hod.

Je navržena netuhá vozovka dle TP 170 pro návrhovou úroveň porušení D0 a třídu dopravního zatížení II. Konkrétní konstrukce bude upřesněna po projednání s budoucím správcem komunikace. Doporučená je konstrukce D0-N-3-II-PIII.

Jsou zvažovány 2 varianty řešení (v oznámení označeny jako podvarianty), které mají stejné situační a šířkové uspořádání, ale odlišují se způsobem křížení s cyklotrasou A44 a napojením jižní části Dolních Měcholup:

- varianta 1 - úrovněvé křížení se stávající cyklotrasou A44, zaslepení stávající ulice Kutnohorská v jižní části Dolních Měcholup za křižovatkou s ulicí U Tůně,
- varianta 2 - mimoúrovňové křížení se stávající cyklotrasou A44, napojení stávající ulice Kutnohorská na obchvatovou komunikaci v jižní části Dolních Měcholup v úrovni ulice U Tůně.

Z důvodu potřeby odvést tranzitní dopravu na obchvat bude v obou variantách zaslepena ulice Kutnohorská mezi ulicemi U Tůně a K Měcholupům.

Nová trasa vytváří jednu novou stykovou křižovatku na svém severním začátku a dvě nové průsečné křižovatky v průběhu trasy. Zakončení na jihu trasy je ve stávající světelně řízené křižovatce. Křižovatky s ulicemi Dolnoměcholupská a K Dubečku jsou navrženy s levým odbočovacím pruhem. Variantou je i nová průsečná křižovatka ulic Kutnohorská x U Tůně.

Od km 0,205 do km 0,335 je navržena protihluková stěna (délka 130 m, výška 3 m). Realizace této stěny byla doporučena v akustické studii (viz dále), přičemž v oznámení je zařazená mezi připravovaná technická opatření k zmírnění negativních vlivů. Další protihlukové stěny podél navrhované komunikace nejsou v současné době uvažovány. V návrhu je však ponechán prostor pro jejich případné provedení, rozhodující budou výsledky projednání záměru v dalších fázích jeho přípravy.

Komunikace bude dále vybavena veřejným osvětlením, bezpečnostními záchytnými a vodícími prvky, dopravním značením a vegetací.

Dešťové vody budou stékat vlivem příčného a podélného sklonu do vsakovacích příkopů. Zachycená voda se zde bude částečně vsakovat a částečně odtékat do retenční nádrže. Přepad z nádrže bude odvádět srážky do Hostavického potoka.

Stavba bude křižovat řadu inženýrských sítí. Tyto bude nutno přeložit nebo ochránit vhodným způsobem.

Celková doba výstavby bude cca 2 roky, z čehož přeprava materiálů bude probíhat cca 1 rok (251 pracovních dnů). Zařízení staveniště nebude trvalého rázu, bude se jednat o mobilní buňky tak, aby s postupující stavbou byl možný posun zařízení staveniště v trase budované komunikace. Přesun hmot (zemní hmoty, konstrukce vozovky) bude probíhat v trase navrhované komunikace a bude prováděn bez průjezdu obcí Dolní Měcholupy. Převážně bude využívána silnice I/2, částečně mohou být využívány další komunikace, které umožní staveništní dopravu.

Záměr nespadá do režimu zákona č. 76/2002 Sb., o integrované prevenci a o omezování znečišťování, o integrovaném registru znečišťování a o změně některých zákonů (zákon o integrované prevenci). Porovnání s nejlepšími dostupnými technikami (BAT), s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry proto nebylo provedeno.

Popis technického a technologického řešení záměru je uveden na str. 12 - 20 oznámení.

Odůvodnění:

1. Odůvodnění vydání rozhodnutí a úvahy, kterými se příslušný úřad řídil při hodnocení zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu:

Podle § 7 odst. 1 a 2 zákona je cílem zjišťovacího řízení u záměrů a jejich změn uvedených v § 4 odst. 1 písm. b) až h) zjištění, zda záměr nebo jeho změna může mít významný vliv na životní prostředí, případně zda záměr může samostatně nebo ve spojení s jinými mít významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptáčích oblastí, a tedy podléhá posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle zákona. Podléhá-li záměr posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle zákona, je předmětem zjišťovacího řízení také upřesnění informací, které je vhodné uvést do dokumentace, a to se zřetelem na povahu konkrétního záměru nebo druh záměru, faktory životního prostředí uvedené v § 2 zákona, které mohou být provedením záměru provedeny, a současný stav poznatků a metody posuzování.

Zjišťovací řízení se podle § 7 odst. 3 zákona zahajuje na podkladě oznámení a provádí se podle kritérií uvedených v příloze č. 2 k zákonu. Při určování, zda záměr nebo změna záměru může mít významné vlivy na životní prostředí, přihlíží příslušný úřad vždy k povaze a rozsahu záměru a jeho umístění, k okolnosti, zda záměr nebo změna záměru svou kapacitou dosahuje limitních hodnot uvedených u záměrů příslušného druhu v příloze č. 1 k zákonu kategorie II a k obdržným vyjádřením veřejnosti, dotčené veřejnosti, dotčených orgánů a dotčených územních samosprávných celků.

Příslušný úřad se zřetelem k výše uvedenému došel k následujícím závěrům:

Předloženým záměrem je novostavba komunikace na území městské části Praha - Dolní Měcholupy, jejímž účelem je odvedení tranzitní dopravy mimo zastavěné území.

Záměr je navržen ve 2 variantách, které si liší způsobem křížení cyklotrasy A44 a napojením městské části v jižní části trasy (viz výše).

Návrh trasy vychází z platného ÚPn (viz vyjádření odboru územního rozvoje Magistrátu hlavního města Prahy č.j. MHMP 1868219/2017 ze dne 29. 11. 2017). Záměr se nachází v území vymezeném pro veřejně prospěšnou stavbu 16|DK|21 - Dolní Měcholupy - Hostivařská radiála - úsek Městský okruh - ul. Přátelství. V obou variantách se záměr nachází v zastavitelném území, z velké části v ploše s funkčním využitím S2 - sběrné komunikace městského významu, ve variantě č. 2 navíc nové napojení ul. Kutnohorské na obchvat zasahuje také do funkční plochy LR - lesní porosty s vymezeným celoměstským systémem zeleně. Umístění stavby v ploše LR je v rozporu s platným ÚPn. Tento rozpor by bylo nutné řešit

změnou ÚPn. Tato skutečnost však nemá vliv na posouzení významnosti vlivů záměru na životní prostředí.

Jak vyplývá z výše uvedeného, záměr ovlivní dopravní situaci v území, která významnou měrou rozhoduje o kvalitě životního prostředí v dotčeném území. Přílohou oznámení jsou dopravně inženýrské podklady (Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s., říjen 2017; Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace, č.j. IPR Praha 14212/17 14501/17, listopad 2017), které byly použity jako vstupní data do dalších studií. Prostřednictvím těchto podkladů tak byly brány v úvahu i možné kumulace vlivů záměru s vlivy jiných známých záměrů.

Modelovými výpočty rozptylové studie (RNDr. Marcela Zambojová; leden 2018) bylo provedeno vyhodnocení vlivu výstavby a vlivu provozu navrhovaného záměru na kvalitu ovzduší.

Z map klouzavých pětiletých průměrů imisních koncentrací (pětiletý průměr 2012 - 2016) publikovaných Českým hydrometeorologickým ústavem, případně z výsledků imisních měření na stanicích imisního monitoringu či modelu ATEM, je patrné, že se jedná v rámci pražských relací o vyhovující prostředí, s hodnotami koncentrací sledovaných látek pod imisními limity. V území dochází pouze k překračování imisního limitu u průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu (dále též „B[a]P“), k jehož imisní situaci se podle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, pouze přihlíží (dosahovaná imisní koncentrace 0,93 - 1,17 ng·m⁻³, limit 1 ng·m⁻³). V daném případě se jedná o výskyt nadlimitních koncentrací v blízkosti dopravně zatížených komunikací nebo lokálních stacionárních zdrojů znečišťování ovzduší v nedalekých obcích. K pozadřovým nadlimitním koncentracím B[a]P lze konstatovat, že k překračování imisního limitu dochází na většině území hlavního města Prahy.

Z porovnání nulové a aktivní varianty roku 2025 vyplývá, že se realizace záměru pozitivně projeví poklesem hodnot imisních příspěvků u obytné zástavby na ulici Kutnohorská. Nárůst imisních příspěvků je naopak očekáván u zástavby umístěné v blízkosti nové komunikace na severním okraji Dolních Měcholup. Na základě výsledků rozptylové studie však lze konstatovat, že předpokládané změny intenzit automobilové dopravy v řešené lokalitě na stávající i výhledové silniční síti ve výhledových letech 2025 a 2040+ s realizací i bez realizace záměru nezpůsobí překročení platných imisních limitů pro průměrné roční i krátkodobé maximální koncentrace NO₂, suspendovaných částic PM₁₀ i PM_{2,5} a benzenu. V imisním pozadí lze v průměru za posledních pět let na základě mapy znečištění ovzduší předpokládat spolehlivé plnění platných limitů pro tyto škodliviny. Nárůst imisního příspěvku B[a]P se pohybuje max. v řádu setin ng·m⁻³. Příspěvek B[a]P produkovaný provozem záměru bude kompenzován výsadbou 117 listnatých stromů s průměrným objemem koruny 5 m³.

V rámci rozptylové studie byl hodnocen vliv stavebních prací na kvalitu ovzduší s tím, že pro zmírnění možných negativních vlivů byla formulována patřičná opatření, která jsou součástí záměru (viz kapitoly B.I.6. a D.4. oznámení).

Oznámení se též zabývá možnými vlivy záměru na klimatický systém Země a rovněž zhodnocením rizik spojených s klimatickými změnami z hlediska jejich vlivu na záměr. Významné ovlivnění nebylo identifikováno.

Záměr nemůže mít významný negativní vliv na ovzduší a na klima.

Dalším negativním aspektem souvisejícím se silničními stavbami je hluk. Z toho důvodu byla zpracována akustická studie (Ing. Jana Barillová; leden 2018), která hodnotí stávající i výhledové situace.

Stávající akustická situace je popsána na základě provedeného 24hodinového měření, které bylo použito pro kalibraci výpočtového modelu. Výsledky výpočtů ukazují na skutečnost, že na fasádách hlukově chráněných objektů situovaných v těsné blízkosti ulice Kutnohorská překračují výsledné hodnoty $L_{Aeq,T}$ hygienický limit pro starou hlukovou zátěž především v noční době, v některých případech i v době denní.

S realizací stavby dojde ke snížení hodnot $L_{Aeq,T}$ podél ulice Kutnohorské procházející centrem městské části Praha - Dolní Měcholupy. Je to dáno snížením intenzit dopravy na tomto úseku komunikace. U přilehlé zástavby tak po realizaci stavby nebude překročen hygienický limit pro hluk z dopravy s korekcí pro starou hlukovou zátěž pro denní a noční dobu (tj. max. limit $L_{Aeq,16h} = 70$ dB pro denní dobu a max. limit $L_{Aeq,8h} = 60$ dB pro noční dobu), resp. limit pro hluk z dopravy na hlavních komunikacích pro denní a noční dobu (tj. limit $L_{Aeq,16h} = 60$ dB pro denní dobu a limit $L_{Aeq,8h} = 50$ dB pro noční dobu). Realizací záměru současně dojde na severním a východním okraji městské části Praha - Dolní Měcholupy k navýšení hodnot $L_{Aeq,T}$, a to až v řádech decibelů. Nicméně u žádné této hlukově chráněné zástavby nebude po realizaci stavby překročen hygienický limit pro hluk z dopravy na hlavních veřejných komunikacích pro denní i noční dobu ($L_{Aeq,16h} = 60$ dB, $L_{Aeq,8h} = 50$ dB). Vzhledem k tomu, že ve 2 referenčních výpočtových bodech v ul. Ke Slatinám v severní části Dolních Měcholup se vypočtené hodnoty blíží k hygienickým limitům, je navržena podél projektované stavby protihluková stěna.

Studie uvádí i výsledky výpočtu ekvivalentní hladiny akustického tlaku A [dB] ve venkovním prostoru pro posuzovanou dobu stavební činnosti vzniklé součtem hladin hluku daného dopravou a vlastními stavebními pracemi. Dle provedených výpočtů lze předpokládat celkové hodnoty hluku z výstavby nové komunikace včetně vyvolané dopravy na veřejných komunikacích výrazně pod hranicí hygienických limitů ze stavební činnosti ($L_{Aeq,T} = 65,0$ dB pro dobu od 7 do 21 hod.). Hladina hluku ze staveništní dopravy vedené po veřejných příjezdových

komunikacích pro maximální intenzitu dopravy nepřekročí $L_{Aeq,14h} = 51,6$ dB. Tato ekvivalentní hladina akustického tlaku A nezpůsobí prokazatelné navýšení ekvivalentní hladiny akustického tlaku A v denní době ($L_{Aeq,16h}$) podél příjezdových komunikací, které jsou vesměs komunikacemi hlavními.

Záměr nemůže mít významný negativní vliv na akustickou situaci.

Posouzením vlivu na veřejné zdraví se zabývá samostatná studie (Ing. Jitka Růžicková; únor 2018).

Z provedeného odhadu zdravotního rizika lze konstatovat, že roční imisní příspěvky suspendovaných částic PM_{10} z provozu záměru budou mít zanedbatelný vliv na související zdravotní obtíže a samy nebudou představovat zvýšené zdravotní riziko pro exponované obyvatele. Naopak odvedení dopravy z centra sídla bude mít za následek významné snížení počtu obyvatel ovlivněných znečištěným ovzduším suspendovanými částicemi ze silniční dopravy. Odhadované stávající průměrné roční koncentrace NO_2 nesignalizují významné zdravotní riziko pro obyvatele. Realizací záměru nedojde ke zvýšení možných zdravotních obtíží, které by mohly souviset s akutní a chronickou expozicí NO_2 . Imisní zatížení lokality benzenem ani při konzervativním odhadu úrovně imisního pozadí a vlastních imisních příspěvků záměru nepřesahuje přijatelnou úroveň nejen z hlediska platného imisního limitu, ale i z podstatně přísnějšího pohledu zdravotních rizik. Změny budou z hlediska zdravotních rizik zanedbatelné. I zde platí, že realizace záměru bude mít za následek snížení počtu obyvatel ovlivněných znečištěným ovzduším benzenem ze silniční dopravy. Změny imisního zatížení lokality $B[a]P$ po realizaci záměru neovlivní stávající imisní pozadí a jsou z hlediska zdravotních rizik nevýznamné. Realizace záměru bude mít za následek snížení počtu obyvatel ovlivněných znečištěným ovzduším $B[a]P$ ze silniční dopravy. Celkově lze konstatovat, že realizace záměru ovlivní celkovou imisní situaci zájmového území zcela nepatrně a z hlediska zdravotních rizik hodnocených škodlivin jsou imisní příspěvky záměru nevýznamné.

V současné době je pro obyvatele lokality podél stávající komunikace Kutnohorská doprava významným zdrojem rizika nepříznivých zdravotních účinků hluku. Realizace navržené stavby ovlivní tuto situaci příznivě, v lokalitě dojde k celkovému poklesu procent obyvatel obtěžovaných hlukem a rušených hlukem ve spánku. Dle provedeného kvalitativního odhadu dojde i k významnému snížení rizika kardiovaskulárních onemocnění z expozice hluku z dopravy. V území nejbližší k plánovanému záměru (severní a východní část Dolních Měcholup) dojde sice jeho realizací k navýšení expozice hluku, ale toto navýšení, i vzhledem k vysokým nejistotám při odhadu nepříznivých účinků hluku, nebude mít za následek významné zvýšení počtu obyvatel obtěžovaných nebo rušených hlukem z dopravy a nebude příčinou

zvýšení rizika kardiovaskulárních onemocnění. Navýšení expozice hluku je tedy z hlediska zdravotních rizik nevýznamné.

Záměr nemůže mít významný negativní vliv na veřejné zdraví, resp. obyvatelstvo.

Místo záměru lze charakterizovat jako intenzivně využívanou příměstskou krajinu v těsné blízkosti zastavěného území s převahou polních kultur nebo dílčích remízků.

Stavba vyžaduje zábor zemědělského půdního fondu (dále též „ZPF“). U varianty 1 se jedná o 43 257,35 m², u varianty 2 jde o 43 795,35 m². Dotčené zemědělské pozemky jsou v katastru nemovitostí evidovány jako orná půda či jako trvalý travní porost. Jedná se o pozemky III. až V. třídy ochrany (půdy s průměrnou až nízkou produkční schopností). Přípravné práce zahrnují skryvku ornice v plochách trvalého, resp. dočasného záboru ZPF. Ornice skrytá z ploch trvalého záboru bude převezena na předem určené pozemky v souladu s požadavky orgánu ochrany ZPF. Část ornice potřebné k ohumusování ploch stavby bude, stejně jako humus z dočasného záboru, ponechán na deponiích na stavbě. Sejmutá ornice bude v době skladování účinně chráněna před různými zdroji degradace. Odnětí půdy ze ZPF bude podrobně řešeno s dotčeným orgánem v další fázi přípravy záměru. S ohledem na kvalitu dotčených půd, platný ÚPn a způsob nakládání s ornici lze konstatovat, že se nejedná o významně negativní vliv.

Dále dojde k trvalému záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa. U varianty 1 se jedná o cca 1 401 m² a u varianty 2 cca 2 050 m². Jde o okraj lesního pozemku, který bude zabráný formou rozšíření komunikace Kutnohorská. Se zřetelem k velikosti záboru se nejedná o významný negativní vliv.

Záměr nemůže mít významný negativní vliv na půdu.

Ze zprávy o biologickém průzkumu (Ing. et Ing. Pavel Jaroš; červenec 2017) vyplývá, že vegetaci v zájmovém území tvoří z největší části intenzivně obhospodařované polní kultury, proporčně méně jsou přítomna postagrární lada v různé fázi sukcese (od ruderální vegetace s roztroušenými keři po zapojenější porosty náletové zeleně). Plošně nejméně zastoupena jsou společenstva vlhkých až podmáčených půd a vodní toky. Vegetace lad v různých fázích sukcese jsou hodnoceny jako středně narušené přírodě vzdálené biotopy, v dílčích úsecích polí byly identifikovány narušené přírodě vzdálené biotopy. Zvláště chráněné druhy rostlin nebyly v území zaznamenány, zastiženy však byly tyto zvláště chráněné druhy živočichů (viz str. 41 - 60 zprávy): ropucha obecná, slepýš křehký, rorýs obecný, slavík obecný, řuhák obecný, vlaštovka obecná, netopýr pozdní, netopýr rezavý, netopýr hvízdavý, zlatohlávek tmavý, mravenci (*Formica spp.*), čmeláci (*Bombus spp.*). Pomocí vhodných opatření budou minimalizovány účinky negativních vlivů na faunu a flóru na přijatelnou míru. Z ochranných a preventivních opatření lze zmínit vhodné načasování stavebních činností, přípravu území,

kontrolu staveniště, případný záchranný odchyt a transfer živočichů, prevenci proti pronikání živočichů na staveniště, prevenci proti úniku znečišťujících látek do vodního prostředí. Z kompenzačních opatření lze uvést vhodné úpravy zeleně zejména k zajištění protihlukové clony, optické bariéry a funkčnosti prvků územního systému ekologické stability (dále též „ÚSES“). Z množiny opatření k zachování biologických vazeb a funkcí v krajině lze zmínit zejména opatření k zajištění migračních koridorů pro obojživelníky, ptactvo a savce. Konkrétní opatření budou definován

Dále byl zmapován současný stav dřevin a z důvodu předpokládaného kácení byl proveden i výpočet společenské hodnoty zaznamenaných dřevin (Lesprojekt Stará Boleslav s.r.o. - Ing. Jana Raušová; červenec 2017). Konečný rozsah kácení není v současné fázi známý, jeho upřesnění bude možné až v další fázi přípravy záměru. Na zájmové ploše není žádný památkově chráněný strom, ani velmi hodnotná solitérní dřevina. Sadovnická hodnota posuzovaných dřevin v rámci provedeného dendrologického průzkumu byla vesměs stanovena jako průměrná. Podle oznámení bude provedena náhradní výsadba, která bude dostatečně kompenzovat vzniklou ekologickou újmu. K výsadbě mají být použity autochtonní dřeviny.

V místě záměru či v jeho bezprostřední blízkosti se nenacházejí zvláště chráněná území či přírodní parky, které by mohly být záměrem ovlivněny.

Záměrem dojde k dotčení ÚSES. Podle ÚPn se konkrétně jedná o funkční interakční prvek I5/349 Měcholupské lesíky a nefunkční interakční prvek I6/343 Hostavický potok. Les (Měcholupské lesíky) a vodní tok (Hostavický potok) jsou současně významnými krajinnými prvky (dále též „VKP“). V případě Měcholupských lesíků jde o dotčení max. v rozsahu 600 m². Jedná se o okraj interakčního prvku, který bude zabráný formou rozšíření komunikace Kutnohorská. Jako kompenzace je navrženo soustředit novou výsadbu do kontaktu s ÚSES. Hostavický potok bude dotčen napojením retenční nádrže s tím, že odtok do vodního toku bude regulován tak, aby nedocházelo k jeho negativnímu ovlivnění. Celkově záměr významně nesníží ekologickou stabilitu území, ekologicko-stabilizační funkce významných krajinných prvků nebude zásadně ohrožena.

Podle Územně analytických podkladů hlavního města Prahy - jevy 17 a 18 (LÖW & spol., s.r.o.; 2008) stavba zasahuje do oblastí krajinného rázu Sníženina Slatiny a Měcholupská plošina se střední až sníženou krajinářskou hodnotou místa. Stavba představuje zásah do přírodních hodnot místa převážně zábořem ZPF, částečně do VKP a ÚSES. Tyto zásahy jsou však hodnoceny jako slabé, kompenzovatelné. Kulturně-historické hodnoty nebudou vzhledem k charakteru místa ovlivněny. Přeměna využití území z orné půdy na komunikaci, zahuštění liniové zástavby, fragmentace krajiny, je v kontextu místa přijatelná. Jedná se o zbytkovou plochu zemědělsky využívanou v rozrůstající se městské krajině. Komunikace neovlivní zásadní struktury rázu

krajiny z pohledu přírodních, historických a kulturních hodnot. Částečně bude zasaženo do vnímání prostoru, nyní rozevřeného plochého území ohraničeného zástavbou. Záměr ovlivní estetické a pohledové charakteristiky místa. Komunikace bude ozeleněna, tím se zmenší vizuální výraznost v místě a harmonické měřítko nebude zásadně narušeno.

Podle příslušného orgánu ochrany přírody záměr nemůže mít významný vliv na evropsky významné lokality ani na ptačí oblasti (viz stanovisko OCP MHMP ze dne 3. 8. 2017 č. j. MHMP 1236418/2017).

Záměr nemůže mít významný negativní vliv na živočichy a rostliny, ekosystémy, biologickou rozmanitost a krajinu.

Předkládaný záměr je situován v blízkosti Hostavického potoka, který protéká nejbližše ve vzdálenosti cca 50 m severně od řešeného území. Dle ÚPn je v pramenné oblasti Hostavického potoka vymezena kategorie C zátopových území vodních toků (průtočná či částečně průtočná). Navrhovaný záměr výstavby obchvatové komunikace přímo do tohoto zátopového území nezasahuje, avšak navržená povrchová retenční nádrž se již v zátopovém území nachází.

Pohyb podzemní vody je přibližně shodný se směrem sklonu terénu, tzn. zhruba od jihu k severu. Prakticky na celé ploše řešeného území se hladina podzemní vody vyskytuje relativně mělko - v hloubce 2 až 3 m pod terénem, v blízkosti potoka i v hloubkách menších než 1 m pod terénem. Potenciální riziko pro kvalitu podzemní vody v průběhu výstavby i provozu představují úkapy nebo úniky ropných látek (nafta, motorové a hydraulické oleje apod.) z automobilů. Toto riziko lze vhodnými opatřeními eliminovat (viz dále).

Výstavbou nové komunikace dojde ke vzniku nových zpevněných ploch. V důsledku toho dojde k navýšení odtoku srážkových vod ze zpevněných ploch vozovky v zájmové oblasti. Na zpevněné nepropustné ploše vozovky dojde k urychlení povrchového odtoku oproti okolnímu území. Způsob odvedení dešťových vod je řešen vhodným způsobem, který v maximální možné míře umožňuje retenci vody v krajině. Část dešťových vod bude zasakována již ve vsakovacím příkopu podél komunikace, který bude vyplněn štěrkem. Předpokládá se, že 40 % srážek se bude infiltrovat, zbývajících 60 % oteče do retenční nádrže. Pro komunikaci byla navržena povrchová retenční nádrž suchého typu bez dlouhodobého zaplavení. Kombinaci vsakovacích příkopů s retenční nádrží lze považovat za optimální způsob odvodnění posuzované komunikace. V další fázi projektové přípravy bude projekt retenční nádrže přepracován na nádrž se stálou hladinou vody nebo kaskádu suché a mokré nádrže, čímž vznikne nový biotop pro obojživelníky.

Zimní posyp nové komunikace bude zdrojem chloridů, které budou srážkami odváděny do povrchové a podzemní vody. Recipientem bude Hostavický potok. Podle informací správce

toku (Lesy hl. m. Prahy) se koncentrace chloridů v Hostavickém potoce dlouhodobě pohybuje v rozmezí 150 - 180 mg.l⁻¹, což odpovídá II. třídě - mírně znečištěná voda. Provoz záměru bude znamenat zvýšení koncentrace chloridů v Hostavickém potoce na 171 - 201 mg.l⁻¹. Limit II. třídy jakosti vody podle ČSN 75 7221 (Jakost vod. Klasifikace jakosti povrchových vod.) je u chloridů 200 mg.l⁻¹. Voda v Hostavickém potoce by se mohla tomuto limitu přiblížit a případně ho dosáhnout. Ve skutečnosti bude příspěvek záměru nižší, protože cca 40 % srážek se bude vsakovat, a proto se předpokládá, že II. třída jakosti nebude překročena.

Hostavický potok a následně retenční nádrž Slatina jsou recipientem srážkových vod v této lokalitě. Vlivem záměru přitečou srážkové vody z komunikace do Hostavického potoka rychleji, než kdyby dešťové vody přitekly přirozeně. Tento vliv zmírní vsakování a retenční nádrž. Vzhledem k velikosti plochy nové komunikace se jedná o mírné ovlivnění toku.

Záměr nemůže mít významný negativní vliv na vodu.

V území přímo dotčeném stavbou nejsou známy žádné skládky ani jiné staré ekologické zátěže.

Realizací záměru nedojde k dotčení ložisek, dobývacích prostor a chráněných ložiskových území. Podstatný zásah do horninového prostředí se nepředpokládá.

Záměr nemá významné požadavky na využívání přírodních zdrojů. Vzhledem k charakteru a rozsahu výstavby lze předpokládat, že během stavby budou použity běžné stavební materiály a technologie typické pro obdobné akce.

Se záměrem je spojena běžná produkce odpadů. S odpady bude nakládáno v souladu s platnými právními předpisy a nevzniká obava, že by mohlo dojít k významným negativním vlivům na životní prostředí.

Záměr nemůže mít významný negativní vliv na horninové prostředí a přírodní zdroje.

Přímo v zájmovém území posuzovaného záměru se nenacházejí žádné kulturní památky, k jejich dotčení nedojde. Dotčené nemovitosti leží mimo památkově chráněná území. Záměr je zamýšlen na území s možným výskytem archeologických nálezů. Ochrana těchto nálezů je zajištěna povinnostmi vyplývajícími z ustanovení § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

V souvislosti s realizací záměru dojde k přeložkám inženýrských sítí. V daném případě bude postupováno v dohodě s jejich správci. Dále dojde k narušení některých stávajících zpevněných ploch, které však budou následně zrekonstruovány.

Záměr nemůže mít významný negativní vliv na kulturní dědictví a hmotný majetek.

Rizika havárií jsou obdobná jako u všech komunikací, tzn. selhání lidského faktoru nepřizpůsobením jízdy stavu vozovky, nedbalost při řízení vozidla, případně střet se živočichy, neočekávanou překážkou apod. V důsledku těchto událostí může dojít k požáru, explozi, úniku nebezpečných látek atd. Největší nebezpečí pro širší okolí může nastat při vzniku většího požáru. Negativním projevem požáru pro širší okolí je vznik jedovatých a dráždivých plynů. Dále pak při hasičském zásahu vznikají odpadní vody kontaminované směsí hasebných látek a látek vyplavených při hašení. Rozsáhlejší vliv může mít únik nebezpečných látek do podzemních a povrchových vod. Včasným zásahem lze rozsah havárie omezit. Během výstavby může být podzemní i povrchová voda kontaminována úniky pohonných hmot, olejů a mazadel z dopravních či stavebních mechanismů. Při případné havárii bude nutné zahájit sanační čerpání, výstavbu norných stěn a v dekontaminační jednotce odstranit ropné produkty z čerpané vody. Horninové prostředí může být v havarijním případě během výstavby záměru kontaminováno úniky ropných produktů ze stavebních či dopravních mechanismů. V tomto případě bude nutné kontaminovanou zeminu ihned vytěžit a odvézt na zabezpečenou skládku k tomu účelu určenou. Během fáze provozu může dojít k úniku nebezpečných látek zejména při výskytu dopravních nehod. Prevencí dopravních nehod je dodržování předpisů a dopravního značení. Dopravním nehodám lze předejít také pravidelnou údržbou dopravní komunikace. Při úniku nebezpečných látek je nutné co nejrychleji zabránit jejich dalšímu úniku a veškeré havárie je nutné nahlásit příslušným orgánům (Policie České republiky, Hasičský záchranný sbor České republiky apod.). Součástí záměru jsou preventivní opatření k minimalizaci environmentálních rizik (viz kapitoly B.I.6. a D.4. oznámení).

Vzhledem k charakteru záměru a jeho lokalizaci je zřejmé, že se záměrem nejsou spojeny vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující hranice České republiky.

Oznámení, které bylo zpracováno osobou s platnou autorizací v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí, se dostatečně věnuje posouzení vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví a vlivům na životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, biologickou rozmanitost (se zvláštním zřetelem na evropsky významné druhy, ptáky a evropská stanoviště), půdu, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní dědictví, vymezené zvláštními právními předpisy a na jejich vzájemné působení a souvislosti. Z oznámení vyplývá, že záměr lze akceptovat.

Vyjádření veřejnosti, dotčené veřejnosti, dotčených orgánů a dotčených územních samosprávných celků, které byly příslušnému úřadu zaslány v zákonné lhůtě, byly vzaty plně v úvahu s tím, že jejich vypořádání je uvedeno v bodě 5 tohoto závěru zjišťovacího řízení.

Příslušný úřad po provedeném zjišťovacím řízení došel k závěru, že záměr v navrhovaných variantách nemůže mít významný vliv na životní prostředí, a proto nepodléhá posouzení podle zákona.

2. Úkony před vydáním rozhodnutí:

Dne 3. 4. 2018 obdržel OCP MHMP od odboru strategických investic Magistrátu hlavního města Prahy oznámení záměru. Ten je oprávněným zástupcem oznamovatele, kterým je hlavní město Praha.

Z obsahu oznámení vyplynulo, že se jedná o záměr naplňující ust. § 4 odst. 1 písm. c) zákona, a to ve vztahu k bodu 49 kategorie II přílohy č. 1 k zákonu. Tyto záměry podléhají posouzení, pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení. Příslušným úřadem k provedení zjišťovacího řízení je v daném případě Magistrát hlavního města Prahy.

Protože oznámení splňovalo náležitosti podle § 6 odst. 4 zákona, oznámil příslušný úřad dne 9. 4. 2018 zahájení zjišťovacího řízení. Dále podle § 16 zákona zajistil zveřejnění informace o oznámení a o tom, kdy a kde je možno do něj nahlížet na úředních deskách dotčených územních samosprávných celků a na internetu. Elektronická podoba oznámení byla zveřejněna v Informačním systému EIA (www.cenia.cz/eia) pod kódem PHA1072. Současně zaslal příslušný úřad oznámení, popřípadě informaci o něm spolu s žádostí o vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům.

Informace o oznámení byla na úřední desce Magistrátu hlavního města Prahy zveřejněna dne 9. 4. 2018. Veřejnost, dotčená veřejnost, dotčené orgány a dotčené územní samosprávné celky mohly zaslat písemné vyjádření k oznámení příslušnému úřadu do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o oznámení. Za den zveřejnění se přitom považuje ten den, kdy došlo k vyvěšení informace o oznámení na úřední desce dotčeného kraje. V daném případě tak bylo možné zasílat vyjádření příslušnému úřadu do 9. 5. 2018. Podle § 6 odst. 8 k vyjádřením zaslaným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží.

3. Podklady pro vydání rozhodnutí:

Příslušný úřad při vydání rozhodnutí vycházel zejména z předloženého oznámení zpracovaného podle přílohy č. 3 k zákonu. To bylo zpracováno 29. 3. 2018 společností JK envi s.r.o. pod vedením Ing. Jana Krále. Ten je držitelem platné autorizace v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí. Oznámení se zabývá vymezením a posouzením předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí. K oznámení jsou kromě povinných příloh a obsáhlé fotodokumentace přiloženy následující samostatné odborné studie a materiály:

- rozptylová studie (RNDr. Marcela Zambojová; leden 2018),
- hluková studie (Ing. Jana Barillová; leden 2018),
- dendrologický průzkum (Lesprojekt Stará Boleslav s.r.o. - Ing. Jana Raušová; červenec 2017),
- biologický průzkum (Ing. et Ing. Pavel Jaroš; červenec 2017),
- dopravně inženýrské podklady (Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace; č. j. IPR Praha 14212/17 14501/17; listopad 2017),
- dopravně inženýrské podklady (Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s.; říjen 2017),
- hodnocení zdravotních rizik (Ing. Jitka Růžicková; únor 2018),
- protokol o autorizovaném měření hluku (Ing. Oldřich Kramář, CSc.; ev. č. G2.18007; 21. 1. 2018),
- hydrotechnická studie (PROJEKT IV, s.r.o. - Ing. Jakub Jiráček),
- geologická a hydrogeologická rešerše (Mgr. Andrea Kachlarova, JK envi s.r.o.).

Příslušný úřad dále přihlížel ke všem písemným vyjádřením k oznámení zaslaným příslušnému úřadu v zákonem stanovené lhůtě do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o oznámení (viz dále).

Oznámení záměru a vyjádření k němu uplatněná jsou zveřejněna v Informačním systému EIA (www.cenia.cz/eia) pod kódem PHA1072.

4. Seznam subjektů, jejichž vyjádření příslušný úřad obdržel v průběhu zjišťovacího řízení:

V zákonem stanovené lhůtě zaslaly příslušnému úřadu své vyjádření následující subjekty:

- Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze (vyjádření č. j. HSHMP 19503/2018 ze dne 2. 5. 2018),
- Ministerstvo životního prostředí - odbor ochrany ovzduší (vyjádření č. j. ENV/2018/23462 ze dne 25. 4. 2018),
- Magistrát hlavního města Prahy - odbor ochrany prostředí (vyjádření č. j. MHMP 714857/2018 ze dne 9. 5. 2018),

- Ing. Otakar Vich
(vyjádření ze dne 9. 5. 2018).

Po zákonem stanovené lhůtě zaslaly příslušnému úřadu své vyjádření následující subjekty:

- hlavní město Praha
(vyjádření č. j. MHMP 762243/2018 ze dne 15. 5. 2018; zasláno 21. 5. 2018),
- městská část Praha - Dolní Měcholupy
(vyjádření č. j. 607/2018-803 ze dne 9. 5. 2018; zasláno 11. 5. 2018),
- Česká inspekce životního prostředí - oblastní inspektorát Praha
(vyjádření zn. ČIŽP/41/2018/6381 ze dne 11. 5. 2018; zasláno 11. 5. 2018),
- Magistrát hlavního města Prahy - odbor památkové péče
(vyjádření č. j. MHMP 803858/2018 ze dne 24. 5. 2018; zasláno 25. 5. 2018),
- Magistrát hlavního města Prahy - odbor rozvoje a financování dopravy
(vyjádření č. j. MHMP 576175/2018 ze dne 2. 5. 2018; zasláno 10. 5. 2018).

5. Vypořádání vyjádření obdržených v průběhu zjišťovacího řízení:

Příslušný úřad obdržel v průběhu zjišťovacího řízení celkem 9 vyjádření. Dále je shrnuta podstata těchto vyjádření. Jejich kopie jsou zveřejněny v Informačním systému EIA (www.cenia.cz/eia) pod kódem PHA1072. Vypořádání příslušným úřadem je v textu odlišeno kurzívou.

Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze ve svém vyjádření shrnuje výsledky provedených hodnocení a sděluje, že oznámení je zpracováno v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru z hlediska veřejného zdraví. Konstatuje, že v rámci řešeného území není dle oznámení předpoklad negativního vlivu záměru na veřejné zdraví. Orgán ochrany veřejného zdraví nepožaduje, aby byl záměr posouzen podle zákona.

Podle příslušného úřadu z vyjádření Hygienické stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze neplyne, že by záměr mohl mít významný negativní vliv na životní prostředí. Orgán ochrany veřejného zdraví potvrzuje výsledky hodnocení, které jsou obsahem oznámení.

Odbor ochrany ovzduší Ministerstva životního prostředí shrnuje informace o záměru, o kvalitě ovzduší v dotčeném území a výsledky provedených hodnocení.

Konstatuje, že v dotčeném území je dle map pětiletých průměrů za roky 2012 až 2016 překračován pouze imisní limit pro B[a]P, hodnoty průměrných koncentrací se pohybují až do $1,17 \text{ ngm}^{-3}$ (imisní limit 1 ngm^{-3}).

Na základě výsledků rozptylové studie lze očekávat plnění platných imisních limitů s realizací i bez realizace dopravních staveb, mimo B[a]P, u kterého se nárůst imisního příspěvku pohybuje v řádu setin $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Vyhodnocené příspěvky provozu záměru považuje za zanedbatelné. Pozitivním přínosem realizace záměru je zejména efekt snížení imisních koncentrací v okolí části Hostivař, v Dolních Měcholupech, západním okraji Uhřetěvsi a také kompenzační výsadba 232 stromů.

K této části vyjádření OCP MHMP upozorňuje, že nárůst imisního příspěvku B[a]P se pohybuje max. v řádu setin ngm^{-3} , nikoliv setin $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Kompenzační výsadba 232 stromů je součtem pro stavby č. 42823, 42674, 42820, v rámci záměru „Stavba č. 42674; etapa 4 - Obchvatová komunikace Dolní Měcholupy“ je počítáno s výsadbou 117 listnatých stromů.

V období výstavby neočekává, vzhledem k časové omezenosti, významné ovlivnění ovzduší, nicméně požaduje, aby bylo na základě Programu zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy - CZ02 důsledně aplikováno opatření BD3 Omezování prašnosti ze stavební činnosti. Za předpokladu dodržení tohoto opatření je záměr z pohledu ochrany ovzduší akceptovatelný.

Součástí záměru jsou opatření k omezení prašnosti ze stavební činnosti. Záměr je lokalizován na území hlavního města Prahy, a tudíž nemá vztah k Programu zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy - CZ02. Relevantním koncepčním dokumentem pro záměr je Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha - CZ01.

Do rozptylové studie požaduje doplnit datum vzniku větrné růžice, dle přílohy č. 15 zákona č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování ovzduší a jejím zjišťování.

Obsahové náležitosti rozptylové studie nejsou definovány zákonem, ale vyhláškou 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. V rámci zjišťovacího řízení nelze oznámení, resp. jeho studie doplňovat. Ministerstvo životního prostředí je v navazujícím řízení o umístění záměru dotčeným orgánem. Údaj o datu vzniku větrné růžice bude doplněn v této fázi. Vzhledem k tomu, že žádný z orgánů ochrany ovzduší (Ministerstvo životního prostředí, OCP MHMP) nezpochybnil závěry rozptylové studie, ani nepožaduje záměr posoudit, považuje příslušný úřad takové řešení (doplnění data vzniku větrné růžice v rámci územního řízení) za dostačující.

Podle příslušného úřadu z vyjádření odboru ochrany ovzduší Ministerstva životního prostředí nevyplývá nutnost záměr posoudit, navíc toto ani není požadováno. Připomínky odboru ochrany ovzduší Ministerstva životního prostředí nezpochybňují závěry oznámení o přijatelnosti záměru.

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy jako dotčený orgán nepožaduje záměr posoudit podle zákona.

Z hlediska zemědělského půdního fondu považuje záměr za akceptovatelný v obou variantách.

Z hlediska lesů a lesního hospodářství konstatuje, že preferuje variantu 1.

Z hlediska nakládání s odpady upozorňuje na obecné povinnosti vyplývající z platných právních předpisů a vysvětluje nevhodnost užívání pojmu „likvidace“ namísto pojmů „využití“ nebo „odstraňování“.

Z hlediska ochrany ovzduší shrnuje výsledky provedených hodnocení. Realizaci záměru považuje při splnění v oznámení navržených podmínek za přijatelnou.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny upozorňuje na způsob projednání záměru v dalších fázích jeho přípravy, a to s ohledem na zaznamenaný výskyt zvláště chráněných živočichů, přítomnost významných krajinných prvků a kácení dřevin.

Z hlediska myslivosti nemá připomínky.

Z hlediska ochrany vod poukazuje na povinnosti, které bude nezbytné zohlednit v dalších fázích přípravy záměru, tzn. projednání záměru s dotčenými orgány a dalšími subjekty, a nezbytnost doložit podrobný hydrogeologický průzkum.

Podle příslušného úřadu z vyjádření OCP MHMP nevyplývá nutnost záměr posoudit, navíc ani toto není tímto dotčeným orgánem požadováno. OCP MHMP potvrzuje závěry oznámení o přijatelnosti záměru nebo upozorňuje na povinnosti vyplývající z platných právních předpisů, aniž by to mělo dopad na výsledky hodnocení. Z vyjádření OCP MHMP neplyne, že by záměr mohl významně negativně ovlivnit životní prostředí.

Ing. Otakar Vich považuje navrhované řešení obchvatu Dolních Měcholup za poplatné 70. letům minulého století, které neakceptuje poučení z dob minulých. Vlastní návrh obchvatu v jeho severní části bude odpovídat řešení Severojižní magistrály v oblasti Václavského náměstí, kdy došlo k odříznutí Národního muzea frekventovanou komunikací. Návrh obchvatu stejným způsobem oddělí rozvojovou oblast Dolních Měcholup od původní zástavby. Dle demografické situace by došlo k oddělení 4 000 obyvatel od 1 200 v původní zástavbě.

Navrhované řešení vychází z platného ÚPn (viz vyjádření odboru územního rozvoje Magistrátu hlavního města Prahy č. j. MHMP 1868219/2017 ze dne 29. 11. 2017). Jedná se o část veřejně prospěšné stavby 16/DK/21 - Dolní Měcholupy - Hostivařská radiála - úsek Městský okruh - ul. Přátelství.

Záměr se částečně nachází v ploše stavební uzávěry pro velké rozvojové území Štěrboholy - Dubeč - Dolní Měcholupy, vymezené vyhláškou č. 33/1999 Sb. HMP, o stavební uzávěře ve velkých rozvojových územích hlavního města Prahy, ve znění pozdějších předpisů. Pro umístění stavby tak bude nezbytné získat souhlas Rady hlavního města Prahy.

Všechny studie vycházejí ze základního předpokladu, že bude v provozu SOKP - stavba 511 a přeložka silnice I/12 Běchovice - Úvaly. Z tohoto důvodu by mělo dojít k poklesu nákladní dopravy, ale ne již k poklesu dopravy osobní. Je tedy s podivem, že se řeší varianta, kdy nadále bude vstupní komunikací do Prahy ulice Kutnohorská, která je na křižovatce s Ústřední stále přetížená. Toto řešení tedy pro většinu obyvatel Dolních Měcholup nepřináší žádný užitek.

Údaje o předpokládaném stavu dopravní sítě a očekávaných intenzitách dopravy v jednotlivých časových horizontech jsou převzaty od Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a.s. a Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvkové organizace. Jedná se o renomované odborné instituce, které dlouhodobě systematicky sledují a vyhodnocují vývoj dopravy na území hlavního města Prahy.

Pro záměr „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice - dálnice D1“ bylo Ministerstvem životního prostředí vydáno dne 23. 11. 2017 souhlasné závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (dále též „stanovisko EIA“). Dne 28. 2. 2018 pak bylo tímž správním orgánem vydáno souhlasné stanovisko EIA pro záměr „I/12 Běchovice Úvaly“. Tuto informaci lze ověřit v Informačním systému EIA (viz www.cenia.cz/eia - kódy záměrů MZP472 a MZP473). Aktuálně jsou záměry ve fázi před územním řízením.

Z dopravně inženýrských podkladů, které jsou přílohou oznámení, vyplývá, že v roce 2025 i ve výhledovém stavu po naplnění území dle předpokladů ÚPn dojde na ulici Kutnohorská k poklesu intenzit nejen nákladní, ale i osobní dopravy (viz str. 38- 42 oznámení).

Řešený záměr vychází z platného ÚPn a jeho přínos, např. z hlediska hluku či veřejného zdraví, byl v oznámení prokázán (viz výše).

V případě, že nebude realizován SOKP - stavba 511, nebude možno realizovat samostatně obchvat Dolních Měcholup, protože oznámení s touto možností neuvažuje, a jeho závěry by tudíž byly neplatné.

Z funkčního hlediska není záměr obchvatové komunikace Dolních Měcholup závislý na realizaci SOKP - stavby 511.

Jak je již uvedeno výše, údaje o předpokládaném stavu dopravní sítě jsou převzaty od Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a.s. a Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvkové organizace. Jedná se o renomované odborné instituce, které dlouhodobě systematicky sledují a vyhodnocují vývoj dopravy na území hlavního města Prahy. Pro SOKP - stavbu 511 již bylo vydáno souhlasné stanovisko EIA a záměr je ve fázi před územním řízením.

Záměr „Stavba č. 42674; etapa 4 - Obchvatová komunikace Dolní Měcholupy“ bude v navazujících fázích jeho přípravy vždy posuzován s ohledem na aktuální situaci v území i na jeho předpokládaný vývoj. Uspořádání komunikační sítě ve střednědobém výhledu (horizont 2025) dle předložených dopravně inženýrských podkladů se aktuálně jeví jako reálné.

Pokračováním záměru má být stavba č. 42820 - Komunikační propojení Průmyslová - Kutnohorská. Pokud by nebyla stavba č. 42820 realizována současně se stavbou č. 42674 - Obchvatová komunikace Dolní Měcholupy, nemá pro většinu obyvatel Dolních Měcholup záměr žádný kladný efekt. Je nutno tedy tyto stavby sloučit ve stavbu jednu a řešit je komplexně. Jedná se o sběrnou komunikaci osobní dopravy z velké rozvojové oblasti jihovýchodní Prahy a tato nemůže končit na křižovatce Černokostelecká x Průmyslová x Jižní spojka, která je kapacitně přetížena již v současnosti. Navíc se na ní projeví i nárůst dopravy do skladového areálu Panattoni v místě stávajícího Kovošrotu, se kterým žádná ze studií neuvažuje.

Vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí pro jednotlivé výhledové stavy bylo provedeno variantě. Posuzován byl jak stav bez stavby č. 42820 - Komunikační propojení Průmyslová - Kutnohorská, tak po její realizaci. V žádném případě nebyl prokázán významný negativní vliv stavby č. 42674 - Obchvatová komunikace Dolní Měcholupy (záměru).

Oznámení, resp. jeho jednotlivé studie uvažují i záměr „Panattoni Prague City Park, Praha - Dolní Měcholupy“ (dále též „PCP“). Vyvolaná doprava z tohoto záměru je totiž zohledněna v dopravně inženýrských podkladech Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvkové organizace, kde jsou brány v úvahu veškeré připravované záměry podle kapacit ÚPn. Záměr PCP není přímo napojen na připravovaný obchvat Dolních Měcholup, ale na ulici Ke Kablu. Přílohou oznámení záměru PCP (EKOLA group, spol. s r.o.; 31. 5. 2017 - viz Informační systém EIA - kód záměru PHA1049) jsou dopravně inženýrské podklady poskytnuté Institutem plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvkové organizace (č. j. IPR Praha 3064/17; březen 2017). Podle kartogramu výhledového modelového zatížení vybraných

komunikací automobilovou dopravou podle ÚPn (příloha č. 3 dopravně inženýrských podkladů) přes 71 % vyvolané dopravy z areálu PCP směřuje na ulici Průmyslová.

Pro podatele vyjádření je přijatelná varianta, kdy minimálně severní část obchvatu Dolních Měcholup bude zahlobena, podejde ulici Kutnohorskou bez přímého dopravního spojení a napojí se na ulici Ke Kablu. Toto řešení je podle pisatele plně v souladu s moderními zásadami výstavby, kdy doprava nesmí být překážkou dalšího rozvoje a zabezpečí bezbariérové propojení území Dolních Měcholup. Dále by toto řešení oddělilo dálkovou dopravu od dopravy místní a přineslo by uklidnění do středu městské části Praha - Dolní Měcholupy.

Taková varianta není záměrem oznamovatele, není předmětem oznámení, a tudíž ani pro ni nebylo provedeno hodnocení. Příslušný úřad se tak k této variantě nemůže vyjádřit.

Vzhledem k tomu, že u žádné z variant obsažených v oznámení nebylo prokázáno významné negativní ovlivnění životního prostředí, nepovažuje příslušný úřad za nezbytné záměr posoudit podle zákona. Tím ale není automaticky vyloučena realizace jakékoliv jiné varianty, která není předmětem aktuálního oznámení. Významné změny záměru ve smyslu § 4 odst. 1 zákona by však nejprve musely být předmětem nového zjišťovacího řízení.

Zjišťovací řízení na základě předložených podkladů je nedostatečně připravené a mělo by být ukončeno. Návrh řešení by měl projít veřejným projednáním a po zapracování všech připomínek zahájit nové zjišťovací řízení.

Oznámení bylo zpracováno kolektivem autorů pod vedením Ing. Jana Krále. Ten je držitelem platné autorizace v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí. Oznámení splňuje náležitosti § 6 odst. 4 a 6 zákona a dostatečně se věnuje posouzení vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví a vlivů na životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, biologickou rozmanitost (se zvláštním zřetelem na evropsky významné druhy, ptáky a evropská stanoviště), půdu, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní dědictví, vymezené zvláštními právními předpisy a na jejich vzájemné působení a souvislosti. Z oznámení vyplývá, že záměr lze akceptovat.

Ostatní vyjádření

K ostatním vyjádřením, která nebyla příslušnému úřadu zaslána v zákonem stanovené lhůtě, příslušný úřad podle § 6 odst. 8 zákona nepřihlíží.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí mohou oznamovatel a dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2 zákona podat odvolání k Ministerstvu životního prostředí, a to podáním učiněným u OCP

MHMP. Odvolací lhůta činí 15 dnů ode dne oznámení rozhodnutí. Odvoláním lze napadnout výrokovou část rozhodnutí, odvolání jen proti odůvodnění rozhodnutí je nepřipustné. V odvolání musí být uvedeno, v jakém rozsahu se rozhodnutí napadá a v čem je spatřován rozpor s právními předpisy nebo nesprávnost rozhodnutí nebo řízení, jež mu předcházelo. Splnění podmínek podle § 3 písm. i) bodu 2 zákona doloží dotčená veřejnost v odvolání.


RNDr. Štěpán Kyjovský
ředitel odboru



Rozdělovník:

- Oznamovatel (oprávněný zástupce)
 - Magistrát hlavního města Prahy, odbor strategických investic, Vyšehradská 2075/51, 128 00 Praha 2
- Dotčená veřejnost veřejnou vyhláškou vyvěšením na úřední desce Magistrátu hlavního města Prahy po dobu 15 dnů, přičemž patnáctým dnem od vyvěšení se písemnost považuje za doručenou

První den zveřejnění:

Poslední den zveřejnění:

- Dotčené územní samosprávné celky ke zveřejnění na úřední desce pod dobu nejméně 15 dnů podle § 16 zákona (OCP MHMP žádá o zaslání dokladu o vyvěšení a sejmutí)
 - městská část Praha - Dolní Měcholupy, Mgr.A. Jiří Jindřich - starosta, IDDS: i82bw8s
- Na vědomí
 - hlavní město Praha, RNDr. Jana Plamínková - radní, Mariánské náměstí 2/2, 110 01 Praha 1
 - Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze, IDDS: zpqai2i
 - Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha, IDDS: 4dkdzty

- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší, IDDS: 9gsaax4
 - Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
 - Magistrát hlavního města Prahy, odbor památkové péče, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
 - Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravních agend, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
 - Magistrát hlavního města Prahy, odbor rozvoje a financování dopravy, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
 - Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace, IDDS: c2zmahu
-
- Spis