

- podle rozdělovníku -

Váš dopis zn./ze dne:

Č. j.:
MHMP 1065519/2023
Sp. zn.:
S-MHMP 283532/2021

Vyřizuje/tel.:
Ing. Tomáš Novotný
236 004 278
Počet listů/příloh: **18/0**
Datum:
24.05.2023

Závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí

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 předpisů (dále jen „zákon“), podle § 9a odst. 1 zákona vydává

souhlasné stanovisko k záměru „Stavba č. 7552: Mladoboleslavská – Budovatelská“.

I. Povinné údaje

1. Název záměru

Stavba č. 7552: Mladoboleslavská – Budovatelská

2. Kapacita (rozsah) záměru

Záměrem je stavba nové sběrné dvoupruhové komunikace spojující ulice Budovatelská a Mladoboleslavská. Komunikace vychází z Budovatelské proti severnímu napojení větvi mimoúrovňové křižovatky Novopacká (Vysočanská radiála) x Budovatelská (v dokumentaci označováno jako MÚK Lipnická), obchází severovýchodní okraj letiště Praha-Kbely a končí

křižovatkou na Mladoboleslavské naproti zaústění nové komunikace Toužimská. Komunikace prakticky v celé délce lemuje východní okraj letiště Praha-Kbely. Křížení s přistávací dráhou letiště je řešeno hloubeným tunelem.

Stavba č. 7552: Mladoboleslavská – Budovatelská je součástí postupně navrhovaných komunikačních propojení – staveb „Toužimská“ a „Ocelkova – Budovatelská“, které obcházejí obytné území Satalic a Kbel s cílem snížit zátěž tranzitní dopravou. Stavba Toužimská propojuje stávající ulici Veselská v Letňanech s ulicí Mladoboleslavská ve Kbelích, přičemž část této komunikace je již v provozu. Stavba Ocelkova – Budovatelská (dříve označována jako Lipnická – Ocelkova) vede od mimoúrovňové křižovatky Budovatelská x Vysočanská radiála až na ulici Chlumecká.

Záměr je projektován jako dvoupruhová místní komunikace II. třídy s návrhovou rychlostí 50 km·h⁻¹ (S 9,5/50). Celková délka komunikace je 2,186 km.

Záměr je technicky řešen ve dvou variantách. Varianta 1 (povrchová) kombinuje povrchové vedení komunikace a tunel. Varianta 2 (zahlobená) je z větší části zahlobená, zbytek je stejný jako ve variantě 1.

Pro období naplnění území podle Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy se počítá se zatížením komunikace 9 700 vozidel (z toho 580 nákladních) za 24 hodin.

3. Zařazení záměru podle přílohy č. 1

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 předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby 1 000 vozidel za 24 hodin).

4. Umístění záměru

kraj: Hlavní město Praha
obec: hlavní město Praha
městská část: Praha 14, Praha 19, Praha-Satalice
katastrální území: Kbely, Kyje, Satalice

Jedná se o komunikační propojení ulic Mladoboleslavská a Budovatelská, které prakticky v celé délce lemuje východní okraj letiště Praha-Kbely.

5. Obchodní firma oznamovatele

hlavní město Praha, oprávněný zástupce oznamovatele: Magistrát hlavního města Prahy – odbor investiční

6. IČO oznamovatele

00064581

7. Sídlo (bydliště) oznamovatele

Praha 1, Staré Město, Mariánské náměstí 2/2

8. Podmínky pro fázi přípravy záměru, realizace (výstavby) záměru, provozu záměru, popřípadě podmínky pro fázi ukončení provozu záměru za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví

• **Podmínky pro fázi přípravy**

- 1) Záměr bude koordinován s připravovanou modernizací a zdvoukolejněním železniční trati Praha – Turnov.
- 2) V rámci dokumentace pro územní řízení bude vedení cyklostezek a stezek pro chodce řešeno takovým způsobem, aby byla zajištěna bezpečná prostupnost území po realizaci záměru. Přiměřenou prostupnost území je třeba zajistit i během výstavby, avšak vždy s maximálním ohledem na bezpečnost.
- 3) Součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná rozptylová studie s tím, že:
 - a) bude zpracovaná na konkrétní technické parametry řešeného záměru v době zpracování dokumentace pro územní řízení;
 - b) bude zpracovaná na základě aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s jejím vývojem v zájmovém území a s realizací případných dalších liniových staveb potenciálně ovlivňujících dopravu v řešeném území, a to včetně zohlednění varianty v časovém horizontu zprovoznění záměru.
- 4) Součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná akustická studie s tím, že:
 - a) bude zpracovaná na konkrétní technické parametry řešeného záměru podle legislativy účinné v době zpracování dokumentace pro územní řízení;
 - b) bude zpracovaná na základě aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s jejím vývojem v zájmovém území a s realizací případných dalších liniových staveb potenciálně ovlivňujících dopravu v řešeném území; model bude hodnotit i vývoj dopravy na souvisejících komunikacích a bude vycházet z předpokládané povolené rychlosti na komunikaci 50 km·h⁻¹;
 - c) na základě aktualizace výpočtů pro hluk z provozu silniční dopravy budou v případě nutnosti optimalizovány návrhy protihlukových opatření ve formě protihlukových stěn, kde budou i upřesněny jejich akustické vlastnosti – neprůzvučnost a pohltivost;
 - d) protihlukové stěny budou navrženy takovým způsobem, aby nedocházelo ke kolizím ptáků s těmito stěnami; pokud to bude možné, bude provedeno jejich ozelenění popínavými rostlinami;
 - e) veškerá navrhovaná protihluková opatření budou podrobně rozpracována v projektové dokumentaci stavby pro navazující řízení.
- 5) Součástí dokumentací pro územní a stavební řízení bude Podrobný hydrogeologický průzkum (GTS Geotechnika s.r.o., prosinec 2019), který bude dále doplněn nebo aktualizován zejména z následujících hledisek:

- a) ovlivnění individuálních zdrojů podzemní vody bude prověřeno výpočtovým modelem proudění podzemní vody;
 - b) na základě podrobného inženýrskogeologického průzkumu a výpočtového modelu proudění podzemní vody budou pro minimalizaci negativního ovlivnění hydrogeologických poměrů v okolí plánované stavby vyprojektována technická opatření pod konstrukcí stavby tunelu tak, aby bylo umožněno podtékání podzemní vody pod stavbou a současně aby nedocházelo ke vzdouvání podzemní vody na návodní straně stavby;
 - c) bude upřesněn rozsah dlouhodobého monitoringu přirozeného kolísání hladiny podzemní vody v provedených vrtech (tj. v prostoru výstavby) i v domovních studnách potenciálně ovlivnitelných budoucí stavbou, a to před zahájením stavby, v průběhu stavby a po realizaci stavby s tím, že v případě podání průkazu negativního ovlivnění individuálních zdrojů podzemní vody v důsledku stavby budou přijata odpovídající kompenzační opatření;
 - d) v rámci monitoringu vybraných individuálních zdrojů podzemních vod bude upřesněn i rozsah kvalitativních parametrů podzemních vod před zahájením stavby a po jejím zprovoznění, jakož i doporučený časový rozsah prováděného monitoringu;
 - e) výsledky kvantitativního a kvalitativního dlouhodobého monitoringu podzemní vody budou vyhodnoceny po jednom roce sledování v samostatné zprávě, která bude potvrzovat závěry provedených průzkumů a z nich vyplývajících návrhů technického řešení směřujícího k minimalizaci vlivů na proudění podzemních vod.
- 6) Součástí dokumentace pro územní řízení bude podrobný geotechnický průzkum, který:
- a) potvrdí na základě provedených průzkumů a vsakovacích zkoušek, že veškeré vznikající dešťové vody lze zasakovat, a:
 - i) pokud na základě provedeného průzkumu bude potvrzeno, že veškeré dešťové vody lze v zájmovém území zasakovat, potom budou (na základě doložené bilance vznikajících dešťových vod z konečných zpevněných ploch) navrženy objemově odpovídající retenční vsakovací objekty, které budou vybaveny dešťovou usazovací nádrží s odlučovačem ropných látek a sorpčním filtrem, takže bude zajištěna ochrana jak proti znečištění běžným provozem, tak ochrana při případných haváriích;
 - ii) část vsakovacích objektů bude realizována formou vsakovacích tůní přírodního charakteru v rámci vegetačních úprav umožňujících dostatečně efektivní vsakování a vypařování zachycených vod s ponecháním určitého bezodtokého prostoru;
 - iii) veškeré vodohospodářské objekty budou řešeny tak, aby se nemohly stát pastí pro drobné živočichy; jedna stěna musí být zdrsněna a mít maximální sklon 1:2;
 - b) pokud bude výsledkem provedeného průzkumu závěr, že horninové podloží v daném místě nemá dostatečnou vsakovací schopnost, pak je nezbytné projektově doložit kombinování vsakování s odtokem:
 - i) v případě varianty, že část dešťových vod bude nezbytné odstraňovat odtokem, potom jednoznačně specifikovat objem přivalových srážek;
 - ii) bude doložen takový objem retenčních opatření, která vyloučí ovlivnění odtokových poměrů v zájmovém území především při extrémních dešťových srážkách (pro různé zatěžovací stavy/srážkové epizody); velikost regulovaného

odtoku z retenčních objektů bude v maximální možné míře přiblížen hodnotě odpovídající doporučenému specifickému odtoku podle technické normy TNV 75 9011 Hospodaření se srážkovými vodami;

- iii) v případě, že dešťové vody nebude možné zasakovat, v rámci dokumentace pro stavební povolení bude zpracován výpočet vlivu chemických rozmrazovacích látek v odtoku z tělesa komunikace na recipientní vodoteč podle TP 83 Odvodnění pozemních komunikací pro posouzení s limitními hodnotami nařízení vlády č. 401/2015 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech, se zohledněním přesných údajů o množství aplikované chemické rozmrazovací látky; výpočet musí jednoznačně dokladovat plnění limitních hodnot chloridů podle nařízení vlády č. 401/2015 Sb.;
 - iv) koncepcí odvodnění do vodního toku bude projednána se správcem dotčeného vodního toku a s příslušným vodoprávním úřadem, a to včetně požadovaného rozsahu monitoringu odváděných dešťových vod.
- 7) Součástí dokumentace pro stavební povolení budou provozní a manipulační řády odvodňovacích zařízení odsouhlasené příslušným speciálním stavebním úřadem odboru dopravy po konzultaci s příslušným orgánem vodního hospodářství, včetně odsouhlaseného rozsahu kvalitativního a kvantitativního monitoringu vypouštěných odpadních vod.
- 8) Součástí dokumentací pro územní řízení a stavební povolení bude Předběžný průzkum kontaminace (GTS Geotechnika s.r.o., prosinec 2019), který bude dále doplněn nebo aktualizován zejména z následujících hledisek:
- a) s ohledem na předběžný průzkum kontaminace bude vypracován plán sanačního řešení z hlediska podrobného průzkumu kontaminace horninového prostředí v prostoru trasy plánované silniční propojky v okolí prostoru zájmového území kolem vrtu KBL-10 v severozápadní části zájmového území, a to včetně ověření koncentrace uhlovodíků C_{10} - C_{40} ;
 - b) s odtěženou kontaminovanou zeminou bude nakládáno v souladu s legislativou v odpadovém hospodářství;
 - c) bude stanoven postup pro opakované odběry k ověření koncentrace uhlovodíků C_{10} - C_{40} v podzemní vodě vrtu KBL-10, včetně ověření přítomnosti ropných látek na hladině podzemní vody.
- 9) V rámci dokumentace pro stavební povolení bude předložen návrh komplexního projektu vegetačních úprav, který bude důsledně vycházet z následujících zásad:
- a) bude projednán s příslušnými orgány ochrany přírody a bude zahrnovat jejich připomínky a požadavky;
 - b) výsadba bude odpovídat svým rozsahem ekologické újmě způsobené kácením dřevin dále navýšené o počty dřevin stanovených jako kompenzační opatření ve vztahu k bilanci emisí benzo[a]pyrenu;
 - c) bude konzultován s pracovníky biologické ochrany letiště v souvislosti s bezpečností leteckého provozu ve vztahu k vyloučení takových vegetačních úprav, které by umožňovaly vytváření nových hnízdních a potravních možností;

- d) bude obsahovat proporčně větší zastoupení ploch střední a vysoké zeleně;
 - e) pro výsadby budou použity domácí druhy dřevin v cílové druhové skladbě stromů odpovídající příslušnému vegetačnímu stupni a typu a charakteru stanoviště s preferencí dlouhověkých dřevin, s podpůrnou funkcí krátkověkých dřevin, které budou současně odolné přípravkům pro zimní údržbu komunikace;
 - f) navržená výsadba bude obsahovat přesné uvedení počtu, druhu a kvality sazenic určených pro tuto náhradní výsadbu (nejen stromy, ale i keřové patro);
 - g) bude prověřena vhodnost přesazení některých perspektivních dřevin, zejména dřevin označených v Aktualizaci dendrologické inventarizace (Ing. et Ing. Pavel Cornelius Jaroš, Ph.D., srpen 2021) č. 61-64 *Tilia cordata* 'Greenspire';
 - h) v navrhovaných výsadbách bude preferováno použití zapěstovaných vzrostlejších jedinců (výšky cca 1,5 m a stáří 2 roky) s dostatečným prostorovým vymezením pro správný a rovnoměrný vývoj korun po zakořenění.
- 10) V rámci dokumentace pro územní řízení bude předložena studie vlivů na krajinný ráz jako podklad pro vydání stanoviska k zásahu do krajinného rázu; studie bude vycházet z detailního zaměření trasy, výškového profilu a z požadavků, které vplynuly v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí, a která:
- a) bude dokladovat maximální možné začlenění plánované stavby do okolní krajiny a jejího krajinného rázu včetně zohlednění navrhovaných vegetačních úprav;
 - b) bude obsahovat vizualizace a zákresy předmětné stavby v exponovaných lokalitách;
 - c) bude obsahovat koordinační situaci hodnocených vizualizací a zákresů včetně ideových řezů.
- 11) V rámci každé žádosti o stanovisko pro navazující řízení podle § 9a odst. 6 zákona bude příslušnému úřadu k zákonem stanoveným podkladům doloženo plnění podmínek tohoto stanoviska.

• **Podmínky pro fázi realizace (výstavby):**

- 12) Po celou dobu přípravy a výstavby bude zajištěn kontakt s veřejností s cílem informovat o průběhu přípravy a realizace projektu a jeho potenciálních dopadech na okolí a s účelem operativně reagovat na vznesené podněty a dotazy.
- 13) Před zahájením stavby bude provedeno místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací a pasportizace stavu obytných objektů a jiného soukromého majetku podél těchto komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením staveníšť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby, vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno uvedením příjezdových komunikací ke stavbě do původního stavu; obdobně po ukončení stavebních prací budou vyhodnoceny případné škody na obytných objektech a jiném soukromém majetku, který bude ovlivněn etapou výstavby; následně budou provedeny příslušné opravy nebo přijata odpovídající kompenzační opatření za způsobené škody na náklady investora; vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno provedením příslušných oprav nebo realizací kompenzačních opatření.

- 14) Pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší bude zhotovitel stavby povinen respektovat:
- a) staveništní komunikace budou pravidelně čištěny, skrápěny nebo budou používány aktivní látky k potlačení prašnosti,
 - b) budou používány stroje s nižšími emisemi tuhých látek s tím, že bude věnována pozornost jejich údržbě (jedná se o optimální nastavení motorů, omezení volnoběhu strojů a zamezení přetěžování techniky);
 - c) po dobu stavby budou dodržovány zásady správné manipulace s nakladačem, obsluha strojů bude prováděna vyškolenými pracovníky, nákladní vozidla budou plněna ve správné poloze tak, aby nedocházelo k násypu materiálu mimo vozidlo;
 - d) po dobu stavby budou redukovány volnoběhy nákladních automobilů a stavebních strojů na minimum;
 - e) v případě sucha bude zajištěno skrápění staveništních ploch;
 - f) v případě dlouhodobého sucha a při silnějším větru budou omezeny stavební práce, případně zamezeno šíření prachových částic do okolí zacloněním po obvodu staveniště;
 - g) k zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření při suchém nebo větrném počasí budou průběžně sledovány aktuální údaje minimálně o směru a rychlosti větru, vlhkosti vzduchu a teplotě a také předpovědi vývoje těchto údajů; údaje ze sledování vývoje výše uvedených parametrů budou průběžně zaznamenávány ve stavebním deníku pro potřebu zpětné kontroly;
 - h) bude minimalizováno nebo zcela vyloučeno volné deponování jemnozrnného materiálu o zrnitosti do 4 mm na staveništi; dlouhodoběji ukládaný materiál bude shromažďován v silech nebo v boxech, jednotlivé materiály budou ohrazeny a bude zamezeno vyfoukávání jemných částic do okolí;
 - i) venkovní skládky budou umístěny na závětrnou stranu a současně materiály na deponie budou umístěny tak, aby horní vrstvu tvořil vždy nový přirozeně vlhký materiál.
- 15) Pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů hluku bude zhotovitel stavby povinen respektovat:
- a) při začátku stavebních prací bude provedeno kontrolní měření hluku u nejbližší obytné zástavby a budou konkretizována případná protihluková opatření;
 - b) celý proces výstavby bude organizačně zajištěn tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody, a to zejména v nočních hodinách a ve dnech pracovního klidu;
 - c) veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu budou uskutečňovány pouze v denní době s výjimkou akusticky nevýznamných činností;
 - d) staveništní doprava bude organizována vždy podle možností mimo obydlené zóny (v trase nové komunikace);
 - e) pro splnění hygienického limitu pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích pro denní dobu bude stanovena maximální intenzita staveništní dopravy na pozemních komunikacích v počtu 18 těžkých nákladních automobilů za 1 hodinu v jednom směru v denní době;
 - f) všechny hlučné stavební práce v blízkosti chráněných objektů budou prováděny pouze v denní době, a to od 07:00 do 21:00 hodin;
 - g) v rámci výstavby budou použity stroje s garantovanou nižší hlučností; budou kombinovány hlučně náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti, bude zkrácen provoz

- výrazných hlukových zdrojů v jednom dni – práce budou rozděleny do více dnů po menších časových úsecích;
- h) pro stacionární zdroje hluku používané v blízkosti hlukově chráněné zástavby budou důsledně používány mobilní protihlukové clony, popř. stabilní stavební technologie budou vybaveny akustickým krytem (či zástěnou), popř. ve směru k nejbližším obytným objektům bude realizováno plné oplocení staveniště; výška plného oplocení, resp. stěny bude stanovena na základě poskytnutých podkladů zásad organizace výstavby a výpočtů provedených v rámci dokumentace pro stavební povolení;
 - i) se stavebními pracemi bude postupováno v ose budoucí komunikace s minimálním rozsahem staveništní dopravy vedené přes obydlená území.
- 16) Po výběru zhotovitele stavby bude pro výstavbu vypracována akustická studie, a to včetně vyhodnocení vlivu obslužné staveništní dopravy na příjezdových a odjezdových trasách, která bude vycházet ze zásad organizace výstavby a upřesněných znalostí o nasazení jednotlivých stavebních mechanismů a která bude dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby.
- 17) Působení vibrací v období výstavby (vibrace z těžké dopravy v okolí tras dopravní obsluhy stavby) bude vyhodnoceno v rámci zásad organizace výstavby, kde budou podle potřeby stanovena i příslušná opatření (vytvoření geotechnických pasportů potencionálně dotčených staveb, respektive opravy vzniklých poruch).
- 18) Pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů na povrchové a podzemní vody budou obsahovat následující požadavky, které bude zhotovitel stavby povinen respektovat:
- a) bude specifikován způsob odvodnění zařízení stavenišť ve vztahu k eliminaci úniků nepolárních extrahovatelných látek (NEL) a mechanických usazenin;
 - b) na plochách zařízení staveniště bude vyloučeno skladování látek, které mohou ohrozit jakost povrchových nebo podzemních vod;
 - c) všechny mechanismy, které se budou pohybovat na staveništi, budou v dokonalém technickém stavu, zejména z hlediska možných úkapů ropných látek;
 - d) v náplních hydraulických systémů použitých zařízení budou biologicky rozložitelné oleje;
 - e) v rámci stavby bude zajištěno dostatečné množství chemických WC.
- 19) Před zahájením stavební činnosti budou zachovávané dřeviny zajištěny podle ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích; zejména budou minimalizovány výkopové práce, vyloučeny pojezdy těžké techniky, minimalizována mechanická poranění kmene a větví a skladování nebezpečných látek v kořenové zóně, tedy v ploše povrchu půdy pod korunou stromu ohraničené okapovou linií koruny (obvodem půdorysného průmětu koruny) zvětšené o 1,5 m po celém obvodu okapové linie koruny.
- 20) V průběhu výstavby bude na dotčených plochách zajištěn monitoring výskytu nepůvodních a invazních druhů rostlin; v případě jejich výskytu budou tyto ihned likvidovány.

- 21) V jarním období roku uvažované výstavby bude provedena aktualizace zoologického průzkumu formou ověření výskytu ochranně významných druhů živočichů; dále budou respektovány následující požadavky:
- a) výsledky průzkumů budou následně promítnuty do prováděcí dokumentace stavby a budou uplatňovány formou ekologického dozoru odborně způsobilou osobou;
 - b) kácení dřevin bude provedeno pouze v období mimo rozmnožování a hibernaci netopýrů, tzn. od 1. září do 15. listopadu, případně též ve druhé polovině března; skácené stromy budou ponechány na místě aspoň do druhého dne v klidu, aby měli netopýři možnost dutinu samovolně opustit;
 - c) bezprostředně před demolicí bude provedena kontrola objektu biologické ochrany letiště zaměřená zejména na výskyt netopýrů.
- 22) Po celou dobu výstavby záměru bude zajištěn biologický (ekologický) dozor stavby osobou s vysokoškolským vzděláním přírodovědného, zemědělského nebo lesnického směru, nezávislou na dodavateli stavby, která bude oprávněna stanovovat vhodné termíny pro minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí (upřesnění termínů terénních prací, kácení dřevin, záchranných transferů) a dohlížet na provádění prací a realizaci staveb, které mohou mít vliv na jednotlivé složky životního prostředí (realizace migračních bariér, ověřování migrace obojživelníků, kontrola dodržování opatření k omezování prašnosti, opatření pro předcházení kontaminace vod a půd, nakládání s odpady a dalších opatření stanovených podmínkami stanoviště).
- 23) Vhodné náhradní lokality pro případné transfery zvláště chráněných druhů budou podle aktuálních podmínek doporučeny ekologickým dozorem s tím, že náhradní lokality musí biotopově odpovídat nárokům transferovaného druhu a neměly by být příliš vzdáleny od místa odchytu.
- **Podmínky pro fázi provozu**
- 24) V průběhu zkušebního provozu bude provedeno měření hluku v denní i noční době akreditovanou nebo autorizovanou osobou; volba bodů pro měření v chráněném venkovním prostoru staveb bude konzultována s orgánem ochrany veřejného zdraví.
- 25) K žádosti o vydání závazného stanoviska k užívání stavby bude předložen protokol (zpracovaný akreditovanou nebo autorizovanou osobou) o výše uvedeném měření prokazujícím nepřekročení přípustných hlukových limitů pro denní, respektive noční dobu.
- 26) Bude prokazatelně zajištěna následná údržba realizovaných výsadeb po dobu minimálně 5 let; v uvedeném období musí být odumřelé stromy či keře či další neperspektivní jedinci pravidelně nahrazovány; v rámci údržby vegetace bude respektován případný přirozený nálet dřevin, pokud daní jedinci budou regionálně původních a stanovištěně vhodných druhů a budou vykazovat vyšší vitalitu a lepší perspektivu života na příslušném stanovišti; udržovací péče o výsadby bude přizpůsobena této skutečnosti namísto záměrného potlačování přirozeně vitálnějších náletů ve prospěch méně perspektivních výsadeb.

- **Podmínky pro fázi ukončení provozu**

Ukončení provozu záměru se nepředpokládá, proto nejsou stanoveny podmínky pro tuto fázi.

9. Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí (parametry, délka sledování) přiměřené povaze, umístění a rozsahu záměru a významnosti jeho vlivů na životní prostředí

Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí jsou stanoveny výše (viz část I.8. tohoto stanoviska – podmínky č. 5c-5e, 6b-iv, 7, 8c, 13, 15a, 20, 21a, 21c, 22, 24, 25, 26).

II. Odůvodnění

1. Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek

Záměr naplňuje 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 vlivů na životní prostředí, pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení. Posuzování v daném případě podle § 22 písm. a) a § 23 odst. 10 písm. a) zákona zajišťuje Magistrát hlavního města Prahy.

Po provedeném zjišťovacím řízení došel příslušný úřad k závěru, že záměr může mít významný negativní vliv na životní prostředí, a proto podléhá posouzení (viz závěr zjišťovacího řízení OCP MHMP č. j. MHMP 714732/2021 ze dne 9. 6. 2021).

Podle § 9a odst. 1 zákona příslušný úřad vydává závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (dále též jen „stanovisko“) na základě dokumentace, vyjádření k ní podaných, veřejného projednání a posudku. Náležitosti stanoviska jsou uvedeny v příloze č. 6 k zákonu.

Dokumentace zpracovaná podle přílohy č. 4 k zákonu (JK envi s.r.o., 28. 3. 2022, dále též jen „dokumentace“) byla OCP MHMP doručena dne 31. 3. 2022. Ing. Jan Král, který byl vedoucím autorského týmu dokumentace (dále též jen „zpracovatel dokumentace“), je držitelem platné autorizace pro oblast posuzování vlivů na životní prostředí (osvědčení odborné způsobilosti č. j. 7150/1276/OIP/03, prodloužení platnosti autorizace č. j. 62704/ENV/07, 78800/ENV/12, 27193/ENV/17, MZP/2022/710/2475 – platnost do 1. 11. 2027).

Zpracovatel dokumentace došel po celkovém posouzení k závěru, že záměr je z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví akceptovatelný.

Jelikož dokumentace splňovala náležitosti podle zákona, OCP MHMP ji rozeslal dopisem ze dne 12. 4. 2022 dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům k vyjádření. Týž den ji příslušný úřad zveřejnil na internetu v Informačním systému EIA (www.cenia.cz/eia) pod kódem záměru PHA1119. Informace o dokumentaci a možnosti zaslat k ní vyjádření byla po zákonem vymezenou dobu vyvěšena na úředních deskách Magistrátu hlavního města Prahy (od 12. 4. 2022 do 12. 5. 2022), Úřadu městské části Praha 14 (od 13. 4. 2022 do 29. 4. 2022),

Úřadu městské části Praha 19 (od 21. 4. 2022 do 12. 5. 2022), Úřadu městské části Praha-Satalice (od 21. 4. 2022 do 12. 5. 2022) a v Informačním systému EIA (od 12. 4. 2022).

V zákonem stanovené lhůtě bylo příslušnému úřadu zasláno 9 vyjádření k dokumentaci. Jejich seznam je uveden dále. Součástí tohoto stanoviska je i jejich vypořádání.

Veřejné projednání nebylo s ohledem na ust. § 17 odst. 1 zákona nařízeno, neboť příslušný úřad neobdržel nesouhlasné vyjádření veřejnosti k dokumentaci.

Posudek s náležitostmi podle přílohy č. 5 k zákonu (RNDr. Tomáš Bajer, CSc., 08/2022, dále též jen „posudek“) byl OCP MHMP předložen dne 24. 8. 2022. Jeho vyhotovení OCP MHMP zajistil smluvně s tím, že příslušný úřad předal zpracovateli posudku oznámení a dokumentaci záměru, veškerá k nim obdržená vyjádření a závěr zjišťovacího řízení.

RNDr. Tomáš Bajer, CSc., který je držitelem platné autorizace v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí (č. j. 2719/4343/OEP/92/93, 45657/ENV/06, 112450/ENV/10, 52153/ENV/15, MZP/2021/710/3906 – platnost do 31. 12. 2026), považuje dokumentaci za dostačující k možnosti zhodnotit vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a vydat stanovisko. Predikce potenciálně významných vlivů je v dokumentaci řešena s využitím standardních modelů a metodik. V dokumentaci jsou některé dílčí nedostatky, resp. nepřesnosti, které však v žádném případě nemohly ovlivnit celkový výsledek hodnocení. Podle zpracovatele posudku jsou vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví přijatelné, a to za předpokladu realizace opatření k ochraně životního prostředí spojených se záměrem a opatření rezultujících z procesu posuzování podle zákona. Součástí posudku je vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci s tím, že relevantní připomínky jsou zohledněny v návrhu stanoviska. V posudku je jeho zpracovatelem příslušnému úřadu doporučeno vydat souhlasné stanovisko.

Dokumenty pořízené v průběhu posuzování (oznámení, závěr zjišťovacího řízení, dokumentace, posudek, závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí, jakož i příslušnému úřadu doručená vyjádření k oznámení a k dokumentaci) a informace o nich jsou podle § 16 zákona zveřejněny v Informačním systému EIA (www.cenia.cz/eia) pod kódem záměru PHA1119.

OCP MHMP má za to, že v průběhu procesu posuzování vlivů na životní prostředí bylo nashromážděno dostatečné množství informací o záměru a jeho očekávaných vlivech, na základě kterých je možné vydat stanovisko sloužící jako objektivní odborný podklad pro vydání rozhodnutí v navazujících řízeních.

Příslušný úřad po zohlednění posudku, dokumentace a k ní zaslaných vyjádření dospěl k závěru, že záměr je z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví přijatelný (viz níže souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů), a to při splnění v tomto stanovisku formulovaných podmínek.

Stanovené podmínky vychází z návrhu zpracovatele posudku (viz posudek str. 104-108, 110-111).

Podmínka č. 1 je stanovena za účelem minimalizace kumulativních a synergických vlivů. Modernizace a zdvoukolejnění železniční trati Praha – Turnov je významnou stavbou, která má být provedena v blízkosti posuzovaného záměru.

Podmínka č. 2 má zajistit prostupnost území pro obyvatelstvo. Provoz na komunikaci bude působit jako bariéra, a je tak žádoucí, s ohledem na blízkost obytné zástavby a využívání dotčeného území pro rekreaci, bariérový efekt komunikace eliminovat. Přiměřenou prostupnost území je třeba zajistit i během výstavby, avšak vždy s maximálním ohledem na bezpečnost.

Podmínka č. 3 ukládá povinnost aktualizovat rozptylovou studii tak, aby bylo možné v územním řízení posoudit aktuální kvalitu ovzduší a znovu ověřit vlivy záměru rozpracovaného v podrobnosti pro dané řízení se zohledněním ostatní dopravy. Doprava je totiž faktorem, který se podílí na zhoršování kvality ovzduší – viz rozptylová studie (RNDr. Marcela Zambojová, 09/2021).

Podmínka č. 4 má stejný účel jako podmínka č. 3 s tím rozdílem, že sleduje minimalizaci vlivů na akustickou situaci. Realizace záměru ovlivní rozložení dopravy, která je zdrojem hluku – viz akustická studie (Greif-akustika, s.r.o., 25. 8. 2021). Podmínka vede k optimalizaci protihlukových opatření a k ochraně ptactva, které může být v případě použití průhledných stěn zraňováno či dokonce usmrcováno.

Podmínka č. 5 reaguje na identifikované riziko ovlivnění podzemních vod v důsledku zahloubení stavby pod úroveň terénu a částečného vedení komunikace v tunelu. Posouzením možného vlivu záměru na hydrogeologické poměry v blízkém okolí stavby včetně posouzení jeho případného vlivu na využívání podzemní vody je obsahem Podrobného hydrogeologického průzkumu (GTS Geotechnika s.r.o., prosinec 2019), na který je třeba v dalších fázích přípravy záměru navázat. Kromě prevence ovlivnění vod podmínka ukládá povinnost monitorovat kvalitu a kvantitu podzemních vod a na výsledky sledování adekvátně reagovat.

Podmínka č. 6 má za cíl řešit hospodaření se srážkovými vodami tak, aby nedocházelo k jejich rychlému odtoku z území. To znamená, že je preferováno vsakování s tím, že toto řešení je třeba ověřit podrobným geotechnickým průzkumem. Nebude-li technicky možné zajistit vsakování, je podmínkou uloženo srážkové vody zadržovat a regulovaně odvádět do vod povrchových, a to v přijatelné kvalitě. Současně podmínka pamatuje na možné riziko vzniku pastí pro drobné živočichy. Zadržování srážkové vody v krajině je neúčinnějším a v podstatě jediným nástrojem v boji proti extrémním suchům a prevencí proti povodním.

Podmínka č. 7 navazuje na podmínku č. 6 s tím, že má zajistit monitoring vypouštěných odpadních vod projednaný s příslušnými dotčenými orgány.

Podmínka č. 8 reaguje na zjištěnou kontaminaci území – viz Předběžný průzkum kontaminace (GTS Geotechnika s.r.o., prosinec 2019). Podmínkou je uloženo na provedené průzkumy navázat, aktualizovat je s ohledem na podobu záměru rozpracovaného v podrobnosti pro dané řízení a vlivy dále monitorovat.

Podmínka č. 9 má zajistit provedení takové výsadby vegetace, aby byla v plném rozsahu kompenzována ekologická újma, která vznikne pokácením dřevin kolidujících se stavbou.

Zároveň podmínka zohledňuje závěry Aktualizace dendrologické inventarizace (Ing. et Ing. Pavel Cornelius Jaroš, Ph.D., srpen 2021). Vzhledem k tomu, že v části dotčeného území se průměrná roční koncentrace benzo[a]pyrenu pohybuje v blízkosti imisního limitu, je podmínkou požadováno provést výsadbu v takovém rozsahu, aby byl emisní příspěvek z provozu automobilové dopravy na nové komunikaci vykompenzován – viz rozptylová studie (RNDr. Marcela Zambojová, 09/2021).

Podmínka č. 10 má za cíl ověřit zpodrobněné řešení záměru ve vztahu k možnému ovlivnění krajinného rázu a přispět k začlenění stavby do krajiny.

Podmínka č. 11 sleduje kontrolu stanovených podmínek v rámci navazujících řízení tak, aby byla zajištěna aplikace opatření, která vyplynula z posouzení záměru.

Podmínka č. 12 vede k informování obyvatel o výstavbě, což přispěje k lepšímu přijetí záměru ze strany veřejnosti. Tím, že bude obyvatelstvu umožněna odpovídající úprava režimu dne, nebude tolik narušována jeho pohoda.

Podmínka č. 13 sníží vlivy na hmotný majek. Pasportizací stavu komunikací, obytných a dalších objektů a následnou kontrolou bude zajištěno, že případné vzniklé škody budou napraveny (uvedení do původního stavu, kompenzace).

Podmínka č. 14 definuje opatření minimalizující negativní vlivy na ovzduší během výstavby – viz rozptylová studie (RNDr. Marcela Zambojová, 09/2021). Jde především o opatření, která mají omezovat prašnost.

Podmínka č. 15 je stanovena za účelem minimalizace vlivů hluku v etapě výstavby s tím, že zásady organizace výstavby budou podkladem pro vyhodnocení hlukové zátěže v této etapě – viz akustická studie (Greif-akustika, s.r.o., 25. 8. 2021).

Podmínka č. 16 je vymezena za účelem vyhodnocení vlivů hluku v etapě výstavby po výběru zhotovitele stavby a po upřesnění použití navrhovaných stavebních mechanismů.

Podmínka č. 17 má za cíl omezit působení vibrací v etapě výstavby na přijatelnou míru.

Podmínka č. 18 směřuje k minimalizaci vlivů na podzemní a povrchové vody v etapě výstavby, a to aplikací preventivních opatření.

Podmínka č. 19 vede k ochraně dřevin, které by mohly být v kontaktu se stavbou, avšak nebude nutné jejich kácení – viz Aktualizace dendrologické inventarizace (Ing. et Ing. Pavel Cornelius Jaroš, Ph.D., srpen 2021).

Podmínka č. 20 má minimalizovat rizika šíření invazních druhů jako prevence jejich možného následného rozšíření v řešeném území v etapě výstavby a po dokončení stavby – viz Aktualizace biologického průzkumu území (Ing. et Ing. Pavel Cornelius Jaroš, Ph.D., srpen 2021).

Podmínka č. 21 reaguje na časový odstup mezi vydáním stanoviska a reálným zahájením stavby, kdy je účelné včas ověřit aktuální výsledky výskytu ochrannými významnými druhy a upřesnit požadavky na realizaci záměru podle aktuální situace v dotčeném území.

Podmínka č. 22 vyžaduje zajištění biologického (ekologického) dozoru stavby. Tato podmínka směřuje k minimalizaci případných vlivů na faunu v etapě výstavby – viz Aktualizace biologického průzkumu území (Ing. et Ing. Pavel Cornelius Jaroš, Ph.D., srpen 2021).

Podmínka č. 23 doplňuje podmínku č. 22 se stejným účelem, tedy minimalizovat případné vlivy na faunu v etapě výstavby.

Podmínka č. 24 směřuje k aktualizaci navrhovaných protihlukových opatření a k ověření jejich funkčnosti.

Podmínka č. 25 má za cíl ověřit, že provozem záměru nedochází k překračování přípustných hlukových limitů pro denní, respektive noční dobu.

Podmínka č. 26 má zajistit udržitelnost realizovaných úprav vegetace se zohledněním potřeby včasného plnění ekologických, společenských a jiných funkcí dřevin.

Samostatné podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí v části I.9. stanoviska příslušný úřad nestanovuje, protože jsou zahrnuty mezi podmínky části I.8. stanoviska.

2. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Vlivy na veřejné zdraví byly vyhodnoceny samostatnou studií (Ing. Jitka Růžičková, říjen-listopad 2021), kterou zpracovala držitelka osvědčení odborné způsobilosti pro tuto oblast. Hodnocení bylo provedeno s využitím rozptylové a akustické studie (viz dále).

Hodnocení ve vztahu ke znečištění ovzduší bylo zaměřeno na zdravotní rizika spojená s krátkodobými a dlouhodobými expozicemi pro obyvatele v okolí záměru. Byla hodnocena rizika imisí, suspendovaných částic frakce PM_{10} a $PM_{2,5}$, oxidu dusičitého, benzenu a benzo[a]pyrenu podle standardní metodiky Světové zdravotnické organizace (WHO) a Evropské komise. Rizika byla posuzována pro lokality nejbliže k záměru.

Pro hodnocení zdravotních rizik exponované populace byl použit konzervativní expoziční scénář. To znamená, že vypočtené maximální příspěvky u nejbližší obytné zástavby byly použity pro všechny obyvatele lokality.

Roční imisní příspěvky suspendovaných částic PM_{10} a $PM_{2,5}$ po realizaci záměru budou mít zanedbatelný vliv na související zdravotní obtíže a samy nebudou představovat zvýšené zdravotní riziko pro exponované obyvatele. Naopak odlehčení dopravy z ulic Hornopočernická, Trabantská, Budovatelská a Mladoboleslavská bude mít za následek mírné snížení počtu obyvatel ovlivněných znečištěným ovzduším suspendovanými částicemi ze silniční dopravy. Z hlediska zdravotních rizik však není toto snížení významné.

Stávající průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého nesignalizují významné zdravotní riziko pro obyvatele. Realizací záměru nedojde ke zvýšení možných zdravotních obtíží, které by mohly souviset s akutní a chronickou expozicí oxidu dusičitému.

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 hlediska podstatně přísnějšího pohledu zdravotních rizik. Změny budou z hlediska zdravotních rizik zanedbatelné.

Změny imisního zatížení dotčené lokality benzo[a]pyrenem po realizaci záměru neovlivní stávající imisní pozadí a jsou z hlediska zdravotních rizik nevýznamné.

Celkově lze konstatovat, že realizací záměru (odvedením dopravy) dojde v části obytných sídel k mírnému snížení imisní zátěže. Tyto změny však nejsou z hlediska zdravotních rizik hodnocených škodlivin významné.

Stejně jako v případě odhadu zdravotních rizik spojených s možnou změnou znečištění ovzduší bylo hodnocení ve vztahu k hluku zaměřeno na obyvatele nejvíce exponované obytné zástavby v dotčeném území.

V současné době je především pro obyvatele území podél stávajících komunikací Mladoboleslavská a Hornopočernická automobilová doprava zdrojem rizika nepříznivých zdravotních účinků hluku včetně zvýšeného rizika kardiovaskulárních onemocnění. Realizací záměru dojde v ulicích Mladoboleslavská, Hornopočernická, Nymburská a v posuzovaném území Satalic k mírnému snížení rizika hluku. Toto snížení však není z hlediska zdravotních rizik významné.

Pro obyvatele ulic Předměřická, Dětenická, Úlibická a Čejetická dojde realizací záměru k navýšení expozice hluku a nepříznivé zdravotní účinky hluku jako je obtěžování a rušení hlukem ve spánku se mohou u obyvatel prohloubit, i když toto navýšení nebude mít za následek významné zvýšení počtu obyvatel obtěžovaných hlukem nebo rušených hlukem z dopravy ve spánku (zvýšení o 1 až 2 % obyvatel nejbližších obytných staveb). Vzhledem k nejistotám výchozích podkladů a použitých vztahů expozice a účinku nejde o exaktní výpočet, ale spíše jen o orientační odhad a s ohledem i na všechny uvedené nejistoty je možné konstatovat, že riziko nepříznivých účinků hluku bude i v těchto lokalitách téměř zanedbatelné. Varianta 1 (povrchová) se v této lokalitě jeví jako nepatrně vhodnější než varianta 2 (zahlobená) – viz dále.

Z modelových výpočtů akustické studie dále vyplývá, že u obyvatel posuzovaných lokalit v Satalicích a Kyjích nedojde realizací záměru ke zhoršení akustické situace, a tím ani ke zhoršení nepříznivých účinků hluku.

Vztahy expozice a účinku, které byly odvozeny pro obtěžování vyvolané dlouhodobou hlukovou expozicí a zprůměrnovány na celou populaci, nemusí platit pro jednotlivce nebo malé soubory exponovaných osob, jako je tomu v daném případě u obyvatel hodnocených nejbližších domů, kde může být obtěžující a rušivý účinek hluku významně modifikován jak individuální vnímavostí konkrétních osob vůči hluku, tak jejich osobním vztahem ke zdrojům hluku, konkrétní orientací oken hlavních pobytových místností a dalšími faktory a významně se může lišit od vypočtených údajů.

V posuzované lokalitě je dalším významným zdrojem hluku i letecký provoz na vojenském letišti Praha-Kbely. Především osoby bydlící v ochranném hlukovém pásmu letiště, ale i ostatní,

může hluk z leteckého provozu obtěžovat a rušit jim spánek. Provoz letiště však nesouvisí s posuzovaným záměrem.

Období výstavby by mohlo být významnější z hlediska obtěžování a nepříznivého ovlivnění pohody obyvatel v okolí stavby. Z hlediska možných zdravotních účinků jde o dočasný a velmi malý vliv. Opatření, která mají minimalizovat hluk, jsou zahrnuta mezi podmínky tohoto stanoviska.

Z celkového hodnocení zdravotních rizik v porovnání se stávající situací nevyplývají jednoznačné závěry pro upřednostnění jedné z navrhovaných variant.

Vlivy na ovzduší

Vlivy na ovzduší byly hodnoceny rozptylovou studií (RNDr. Marcela Zambojová, 09/2021), kterou zpracovala držitelka příslušné autorizace. Vyhodnocena byla stávající kvalita ovzduší a výhledový stav pro období naplnění území podle Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy.

Vstupem pro studii byly mj. dopravně inženýrské podklady (Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 04/2018, 02/2020, 06/2020; European Transportation Consultancy, s.r.o., 9. 11. 2020).

Z hlediska kvality ovzduší je záměr umístěn do lokality v rámci pražského regionu imisně spíše mírně zatížené, kde podle map pětiletých klouzavých průměrů imisních koncentrací (Český hydrometeorologický ústav, pětiletý průměr 2017-2021, čtverce č. 467555, 468554, 468555) dosahují průměrné roční imisní koncentrace NO₂ hodnot 18,5-19,9 µg·m⁻³, PM₁₀ hodnot 20,2-20,7 µg·m⁻³, PM_{2,5} hodnot 14,7-15,1 µg·m⁻³, benzenu hodnoty 1,1 µg·m⁻³ a benzo[a]pyren hodnot 0,7-0,9 ng·m⁻³. U průměrných 24hodinových koncentrací PM₁₀ činí 36. nejvyšší koncentrace 20,2-20,7 µg·m⁻³. V řešeném území nedochází k překračování imisních limitů sledovaných znečišťujících látek. Rozptylová studie prezentuje hodnoty klouzavých průměrů imisních koncentrací pro roky 2016-2020, které byly v době jejího zpracování (září 2021) poslední dostupné. Podle těchto dat jsou publikované průměrné roční imisní koncentrace sledovaných ovzduší znečišťujících látek pod hranicí limitů s výjimkou benzo[a]pyrenu, kde je ve čtverci č. 468555 zaznamenáno dosažení hranice imisního limitu 1 ng·m⁻³.

Realizací posuzované komunikace, na které je ve výhledu očekávána intenzita dopravy 9 700 všech vozidel za den, dojde k dopravnímu odlehčení zejména ulic Hornopočernická, Trabantská a Mladoboleslavská v úseku od ulice Polaneckého na východ, ale také ulice Budovatelská a mírnému odlehčení Vysočanské radiály v úseku Kbelská – Budovatelská. Toto odklonění dopravy na novou komunikaci lze označit za pozitivní vzhledem k tomu, že zejména na ulicích Hornopočernická a Mladoboleslavská je doprava vedena bezprostředně podél obytné zástavby.

Z výsledků výpočtů provedených v rámci rozptylové studie vyplývá, že realizace záměru se pozitivně projeví poklesem hodnot imisních příspěvků z dopravy u obytné zástavby umístěné podél ulice Hornopočernická, Mladoboleslavská, Trabantská a Budovatelská. Nárůst imisních příspěvků v důsledku realizace posuzované komunikace je naopak očekáván u obytné zástavby umístěné nejbližší k této komunikaci. Jedná se o obytnou zástavbu v Kbelích na ulici Úlibická,

na přilehlé jižní části ulice Hornopočernická. Další navýšení lze očekávat u obytné zástavby umístěné na severním okraji Kyjí – Hutí (ulice Farkašova), toto navýšení však připadá na vrub očekávanému navýšení intenzit dopravy na budoucí komunikaci Ocelkova, na které se předpokládá v důsledku realizace posuzované stavby č. 7552: Mladoboleslavská – Budovatelská mírné navýšení intenzit dopravy oproti variantě nulové.

Předpokládané změny intenzit automobilové dopravy v řešené lokalitě na stávající i výhledové silniční síti ve výhledovém období naplnění území podle Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy s realizací i bez realizace záměru nezpůsobí překročení platných imisních limitů pro průměrné roční i krátkodobé maximální koncentrace oxidu dusičitého, 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.

Problematičtější je hodnocení imisních příspěvků z automobilové dopravy k průměrným ročním koncentracím benzo[a]pyrenu vzhledem k jeho hodnotám v imisním pozadí, které jsou ve východní části mapované lokality v průměru za posledních pět let v blízkosti imisního limitu. Ve výhledu období naplnění území podle Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy bez realizace záměru je očekáván nárůst imisních příspěvků benzo[a]pyrenu u obytné zástavby řádově o pgm⁻³. Po realizaci komunikace Budovatelská – Mladoboleslavská je v tomto výhledu očekáván mírný pokles imisních příspěvků benzo[a]pyrenu u obytné zástavby na ulicích Hornopočernická, Mladoboleslavská a Trabantská. Nárůst imisních příspěvků je očekáván naopak u obytné zástavby umístěné nejbližší k nové komunikaci (na ulici Úlibická) na severním okraji Kyjí – Hutí. Tyto nárůsty imisních příspěvků se však pohybují opět pouze na řádové úrovni jednotek pikogramů. Hodnoty imisního příspěvku benzo[a]pyrenu u nejzatíženější obytné zástavby jsou běžnými metodami používanými na imisních stanicích Informačního systému kvality ovzduší nedetekovatelné.

Vzhledem k úrovni imisního pozadí benzo[a]pyrenu (viz výše pětileté průměry 2016-2020) byla v rámci rozptylové studie věnována pozornost kompenzačním opatřením. Výsadba 102 stromů s průměrným objemem koruny 3 m³ vykompenzuje emisní příspěvek benzo[a]pyrenu produkovaný provozem automobilové dopravy na posuzované komunikaci.

Ve fázi výstavby lze očekávat v blízkém okolí záměru zvýšení především krátkodobých koncentrací sledovaných znečišťujících látek. Bude se však jednat o časově omezené období, v němž lze vliv negativních důsledků výstavby záměru významně snížit důslednou aplikací technickoorganizačních opatření (viz kapitola B.I.6. dokumentace a podmínky tohoto stanoviska).

Vlivy na klima

Vlivy záměru na klimatický systém byly prověřeny samostatnou studií (RNDr. Marcela Zambojová, 07/2021).

Vlastní hodnocení vlivů záměru na klimatické podmínky je zaměřeno na posouzení problematiky emisí skleníkových plynů vzhledem k tomu, že jejich bilance má potenciální dopady na všechny typy rizik spojených se změnou klimatu. Provedena tudíž byla bilance emisí

oxidu uhličitého (CO₂) jakožto dominantního skleníkového plynu emitovaného automobilovou dopravou. Vypočten byl jednak emisní tok CO₂ z provozu automobilové dopravy na řešené komunikaci Budovatelská – Mladoboleslavská a dále také kumulativní emisní tok CO₂ z automobilové dopravy v celé mapované lokalitě. Tento kumulativní emisní tok tak zohledňuje změny intenzit dopravy také na okolních komunikacích, ke kterým dojde v důsledku realizace záměru. Celkový emisní tok CO₂ z provozu na posuzované nové komunikaci Budovatelská – Mladoboleslavská činí 1 562 t za rok, nicméně v důsledku realizace záměru dojde i k poklesům intenzit dopravy na okolní silniční síti. Po zahrnutí těchto změn lze v mapované lokalitě celkově očekávat mírnější nárůsty celkových emisí CO₂, namísto uvedených 1,56 kt za rok na propojce se jedná o celkových 1,23 kt za rok v mapované lokalitě. V důsledku realizace záměru tedy dojde v mapované lokalitě k navýšení emisí oxidu uhličitého o cca 1,23 kt za rok.

V rámci posouzení je věnována též pozornost strategickým dokumentům zaměřeným na změny klimatu, hodnocen je vliv záměru ve vztahu k vytyčeným cílům těchto dokumentů. Tyto dokumenty lze rozdělit do dvou oblastí. Strategie ochrany klimatu (mitigační strategie) si kladou za cíl zmírnění příčin zesilování přirozeného skleníkového efektu atmosféry, a to především snižováním emisí skleníkových plynů. Druhou oblastí jsou adaptační strategie zaměřené na přizpůsobení se změnám klimatu a zmírnění jejich dopadu na život.

Vztah hodnoceného záměru k redukčním cílům a opatřením mitigačních strategií je celkově hodnocen jako mírně negativní. Vlivem realizace záměru dojde přirozeně k určitému nárůstu emisí skleníkových plynů, což ovšem platí prakticky pro každou novostavbu. Je přitom patrné, že z globálního měřítka (makroklimatu) záměr negeneruje žádné nové významnější zdroje skleníkových plynů. Jedná se pouze o územní přerozdělení zdrojů, které se budou v širším území nacházet bez ohledu na (ne)realizaci předkládaného záměru.

Vztah záměru k adaptačním strategiím je hodnocen z některých hledisek jako negativní, neutrální či pozitivní. Jako negativní je hodnocen vliv nárůstu zpevněných ploch na mikroklimatické podmínky, vliv na zasakování srážkových vod či podpora individuální automobilové dopravy. Jako částečně neutrální je hodnocení těch opatření, která se cílů netýkají. Jako pozitivní lze vyzdvihnout zvýšení odolnosti technické infrastruktury, zvýšení bezpečnosti a ochrany obyvatel. Pozitivně je hodnocen soulad s opatřeními směřujícími k rozvoji zeleně, snížení povrchového odtoku vsakovacími zařízeními, zohlednění cyklostezek a tras pro pěší, které se v místě nacházejí.

Potenciální negativní lokální vlivy na klima v řešeném území jsou hodnoceny jako mírné. Opatření, která zmírní vlivy na klima (maximalizace výsadeb a zásaku srážkových vod), jsou zahrnuta mezi podmínky tohoto stanoviska.

Vlivy na hlukovou situaci a případné další fyzikální a biologické charakteristiky (např. vibrace, záření, vznik rušivých vlivů)

Popis stávající a výhledové akustické situace je obsahem samostatné studie (Greif-akustika, s.r.o., 25. 8. 2021). Byl posouzen hluk ve venkovním prostoru z automobilové, železniční a letecké dopravy a dále hluk ze stavební činnosti. Stejně jako v případě rozptylové studie byly využity dostupné dopravně inženýrské podklady (Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 04/2018, 02/2020; European Transportation Consultancy, s.r.o., 11/2020),

doplněné o intenzity vlakové dopravy na trati č. 537 traťový úsek 070 Praha Vysočany – Turnov (Správa železnic, státní organizace). Podkladem pro vyhodnocení bylo i autorizované měření hluku ze silniční a železniční dopravy.

Dominantním zdrojem hluku z automobilové dopravy jsou stávající komunikace Mladoboleslavská, Hornopočernická, Budovatelská a Vysočanská radiála.

Podle hlukové studie jsou varianta 1 (povrchová) i varianta 2 (zahlobená) z hlediska vlivů na akustickou situaci víceméně rovné. Hygienický limit pro hluk z provozu záměru v obou variantách provedení $L_{Aeq,T} = 60/50$ dB pro den/noc bude splněn ve všech kontrolních bodech v denní i noční době. Bude splněn i přísnější hygienický limit $L_{Aeq,T} = 55/45$ dB pro den/noc, pokud by nová komunikace byla zatříděna jako komunikace III. třídy. Pro denní dobu vychází změna hlukové zátěže v obou variantách stejně. V noční době bude varianta 1 o 0,3 dB tišší než varianta 2.

Při součinnosti hluku z provozu všech komunikací v lokalitě ve všech výpočtových stavech bez záměru i se záměrem dochází ke splnění příslušných hygienických limitů téměř v celé lokalitě. K překročení hygienického limitu bude docházet pouze v blízkosti budoucí komunikace stavba č. 0211 komunikace Lipnická – Ocelkova (dnes Ocelkova – Budovatelská), která navazuje na posuzovanou stavbu č. 7552, a to u bytových domů Panorama Kyje, kde by i přes realizaci protihlukových opatření spojených se stavbou č. 0211 mohlo docházet k mírnému překročení hygienického limitu pro denní dobu u bytového domu č. p. 1664 v ulici Sicherova (pouze v 6. nadzemním podlaží) a hygienického limitu pro noční dobu u rodinného domu č. p. 63 v ulici Hálava (2. nadzemní podlaží). V obou výpočtových bodech v obou variantách vlivem výstavby navrhované komunikace, a s tím i spojené změny v intenzitách dopravy na stávající komunikační síti, resp. na budoucí komunikaci stavba č. 0211, by však mělo dojít k poklesu hluku oproti stavu bez záměru. U stavby č. 0211 je nutné v další projektové přípravě aktualizovat protihluková opatření podél této komunikace tak, aby byl splněn hygienický limit u všech nových objektů situovaných v blízkosti této stavby.

V obou výpočtových stavech, tj. v současném stavu roku 2020 a výhledovém stavu roku 2040 (období naplnění území podle Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy), jsou, resp. budou ve všech kontrolních výpočtových bodech splněny hygienické limity pro hluk ze železniční dopravy, a to jak v denní, tak i v noční době.

V ochranném hlukovém pásmu letiště leží kontrolní body KB15 (Hornopočernická 187, objekt k bydlení), KB 16 (Drahotická 1118, rodinný dům), KB17 (Nymburská 370, objekt k bydlení), KB18 (Nymburská 395, objekt k bydlení), kde je hluk z leteckého provozu v intervalu $L_{Aeq,T} = 55-60$ dB. Ostatní kontrolní body (KB1-KB14, KB19-KB28) leží mimo ochranné hlukové pásmo letiště, kde je hluk z leteckého provozu $L_{Aeq,T} \leq 55$ dB.

Maximální intenzita nákladní staveništní dopravy na pozemních komunikacích bude v počtu 18 nákladních automobilů za hodinu v jednom směru. Hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti $L_{Aeq,14h} = 65$ dB bude při dodržení času provozu jednotlivých strojů (zdrojů hluku) podle akustické studie ve všech fázích výstavby ve všech kontrolních bodech (chráněných venkovních prostorech staveb) splněn.

Při dodržení v akustické studii uvedených předpokladů a navržených akustických opatření nebude hluk při provozu a výstavbě záměru překračovat v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru hygienické limity hluku podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

Splnění hygienických limitů je dáno realizací navrhovaných protihlukových opatření (protihlukových stěn), a to v obou hodnocených variantách. Ve variantě 1 jsou navrhována protihluková opatření ve větším rozsahu. U varianty 1 (povrchová) se jedná o soubor tří protihlukových stěn výšky 3-5 m umístěných vpravo ve směru staničení za tunelem a u varianty 2 (zahloubená) se jedná o jednu protihlukovou stěnu výšky 3 m vpravo ve směru staničení za tunelem (viz kapitola B.I.6. dokumentace). Protihlukové stěny v obou variantách jsou navrženy v dostatečném rozsahu.

Změnou v organizaci dopravy na stávající komunikační síti vlivem výstavby navrhované stavby nedojde k negativním změnám v lokalitě. Případný nárůst hluku v obou variantách je v rámci plnění hygienických limitů.

V místech, kde lze uplatnit hygienický limit pro starou hlukovou zátěž, dochází vlivem realizace navrhované stavby č. 7552 v obou posuzovaných variantách (povrchová i zahloubená) k poklesu hluku v celkové akustické situaci oproti stavu bez záměru.

Negativní vliv vibrací na nejbližší obytnou zástavbu vlivem provozu na plánované propojovací komunikaci se z hlediska vzdálenosti zástavby, intenzity skladby dopravy na dané komunikaci a z hlediska stavu povrchu vozovky nepředpokládá.

Posuzovaný záměr nebude zdrojem zápachu. V souvislosti se záměrem nejsou očekávány účinky záření, které by mohly představovat riziko pro životní prostředí, resp. veřejné zdraví.

Za účelem předcházení a snižování světelného znečištění budou aplikována opatření uvedená v metodickém pokynu Ministerstva životního prostředí č.j. MZP/2020/710/2387 ze dne 30. 6. 2020.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Záměr nezasahuje do vodního toku ani vodní plochy, nenachází se v ochranném pásmu vodního zdroje, ani v záplavovém území. Řešené území náleží z hydrologického hlediska do povodí Labe a prakticky leží v pramenné oblasti Vinořského potoka.

Přílohou dokumentace jsou Předběžný průzkum kontaminace (GTS Geotechnika s.r.o., prosinec 2019), Předběžný inženýrskogeologický průzkum (GTS Geotechnika s.r.o., prosinec 2019) a Podrobný hydrogeologický průzkum (GTS Geotechnika s.r.o., prosinec 2019).

Záměr je v souladu se Směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES ze dne 23. října 2000, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky (Rámcová směrnice o vodách).

Recipientem srážkových vod v lokalitě je Vinořský potok. Srážkové vody budou, po provedení podrobných průzkumů a vsakovacích zkoušek, přednostně vsakovány, případně zadržovány a regulovaně odváděny do Vinořského potoka. V zimním období dojde k mírnému, avšak přijatelnému, navýšení koncentrace chloridů.

K ovlivnění hydrogeologických poměrů v okolí plánované stavby pravděpodobně dojde pouze v průběhu vlastní výstavby, kdy bude nutné snižovat hladinu podzemní vody. V případě vybudování technických opatření (štěrková propojovací žebra) bude vliv dokončené stavby na hydrogeologické poměry v zájmovém území minimální. Případné dlouhodobé snížení hladiny podzemní vody v domovních studních v prostoru obytné zástavby Kbel bude prověřeno výpočtovým modelem v další fázi projektové dokumentace a před zahájením stavebních prací bude provedena pasportizace okolních studní.

Z provedeného posouzení vyplývá, že vlivy na vody jsou v případě varianty 1 (povrchové) významně menší, než v případě varianty 2 (zhloubené). Za předpokladu splnění podmínek tohoto stanoviska budou vlivy záměru na vody přijatelné.

Vlivy na půdu, horninové prostředí, přírodní zdroje

Záměr vyžaduje zábor zemědělského půdního fondu v rozsahu přibližně 20 304 m². Pozemky jsou v katastru nemovitostí vedeny jako orná půda I. a III. třídy ochrany (půdy bonitně nejcennější a půdy vyznačující se průměrnou produkční schopností). Záměr je veřejně prospěšnou stavbou, resp. je součástí veřejně prospěšných staveb VPS 50/DK/14 – Praha 14 – komunikační propojení Mladoboleslavská – Budovatelská, VPS 50/DK/26 – Kbely – komunikační propojení Mladoboleslavská – Hornopočernická a VPS 50/DK/45 – Satalice – komunikační propojení Mladoboleslavská – Budovatelská.

V dalších fázích projektových příprav budou podrobně vyčísleny dočasné a trvalé záборы zemědělského půdního fondu. Dále bude provedeno vyhodnocení bilance skrývky svrchních kulturních vrstev půdy a vytvořen plán na jejich přemístění a další využití v souladu s požadavky orgánu ochrany zemědělského půdního fondu. Při výstavbě bude minimalizován dočasný a trvalý zábor půd a zajištěno pečlivé sejmutí ornice s tím, že sejmutá ornice bude v době skladování účinně chráněna před různými zdroji degradace.

Vlivy záměru na zemědělský půdní fond lze, s ohledem na veřejnou prospěšnost stavby, předběžně považovat za akceptovatelné.

Realizací záměru nedojde k záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa.

Přírodní zdroje z hlediska jejich zastoupení, dostupnosti, kvality a schopnosti regenerace nejsou ohroženy. K významnému negativnímu ovlivnění horninového prostředí nedojde.

Pozitivním vlivem bude odstranění staré ekologické zátěže v území bývalého skladu pohonných hmot sanační odtěžbou zemin – viz též Předběžný průzkum kontaminace (GTS Geotechnika s.r.o., prosinec 2019). Podmínky zohlednit výsledky průzkumu a dále jej aktualizovat jsou součástí tohoto stanoviska.

Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy, evropsky významné lokality a ptačí oblasti)

Prílohou dokumentace jsou Aktualizace biologického průzkumu území (Ing. et Ing. Pavel Cornelius Jaroš, Ph.D., srpen 2021) a Aktualizace dendrologické inventarizace (Ing. et Ing. Pavel Cornelius Jaroš, Ph.D., srpen 2021). Oba materiály byly vyhotoveny osobou s autorizací pro provádění hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost jakékoliv evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti byl příslušným orgánem ochrany přírody vyloučen (viz stanovisko OCP MHMP č. j. MHMP 408238/2018 ze dne 12. 3. 2018).

V dotčeném území byla zjištěna jen běžná květena a vegetace narušovaných, ruderalních, zemědělských ploch, ale i zeleně sídel. Míra synantropie, která indikuje intenzitu narušení jednotlivých dílčích ploch, je ve všech sledovaných úsecích přibližně stejně vysoká. V řešeném území jsou výhradně výrazně narušené, nepřírodní biotopy, což odráží i větší podíl antropofytů v květeně všech sledovaných úseků. Z hlediska druhové rozmanitosti se jedná o území, jež svou floristickou pestrostí odpovídá charakteru a využití území. Především otevřené ruderalní plochy a lada se vyznačují relativně vyšším počtem druhů, naopak intenzivně obhospodařované zemědělské plochy a území s převahou zpevněných ploch vykazují nízkou až extrémně nízkou rozmanitost. Opodstatněným předpokladem je, že realizace záměru nebude mít na parametr druhové rozmanitosti květeny žádný relevantní vliv.

Druhová rozmanitost fauny obratlovců v řešeném území a blízkém okolí je dána především vyšší pestrostí různých stanovišť, která je charakteristická pro okraje měst s více zastoupenou střední i vysokou zelení. Vertebratofauna zahrnuje jak typické synurbinní druhy, tak druhy parků, rozptýlené zeleně, travnatých ploch a polí. Z celkového počtu zjištěných taxonů patří 10 mezi druhy zvláště chráněné, jsou to: slepýš křehký, ještěrka obecná, čáp bílý, kavka obecná, krahujec obecný, koroptev polní, rorýs obecný, slavík obecný, netopýr hvízdavý a netopýr rezavý. Užší vazbu na řešené území či blízké okolí však mají pouze slepýš křehký, slavík obecný a koroptev polní. Z druhů bezobratlých, které jsou uvedeny ve vyhlášce č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona České národní rady č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, jako zvláště chráněné, byli pozorováni zlatohlávek tmavý a zástupci rodů *Bombus* a *Formica*. Zpracovatelem hodnocení byla zformulována doporučení mající ochranný, preventivní a zmírňující význam. Tato opatření byla promítnuta do podmínek tohoto stanoviska. Jedná se o vhodné načasování jednotlivých činností, prevenci šíření invazních druhů rostlin, eliminaci nadměrného rušení, omezování, zraňování a usmrcování živočichů a poškozování dřevinné vegetace, kontrolu objektů před demolicí, transfer zjištěných méně pohyblivých a ve výkopech uvízlých živočichů a provedení vhodných úprav vegetace.

V rámci dendrologického průzkumu bylo zaznamenáno 41 individuálně inventarizovaných dřevin (stromy) a 24 křovin a zapojených porostů dřevin o celkové rozloze 1 325 m². Aktuální společenská hodnota těchto dřevin byla vyčíslena na 633 396,- Kč. Ty dřeviny, které budou v kolizi se stavbou, bude nezbytné odstranit. Součástí stavby bude výsadba vegetace, která bude kompenzovat vzniklou ekologickou újmu. Součástí stanoviska jsou podmínky, které mají

minimalizovat vlivy na přijatelnou míru. Jedná se o požadavky na ochranu dřevin během stavebních prací, na případné přesazení perspektivních jedinců, na kvalitu výsadby zohledňující potřebu včasného plnění ekologických, společenských a jiných funkcí dřevin a na následnou péči s účelem zachovat jejich životaschopnost.

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Hodnoty formující krajinný ráz území nebudou negativně ovlivněny. Záměr nezasahuje do jakéhokoliv přírodního parku, zvláště chráněného území či jeho ochranného pásma. Realizací záměru nedojde k poškození nebo zničení významných krajinných prvků a k ohrožení nebo oslabení jejich stabilizační funkce.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

Hmotný majetek bude dotčen v případě přeložek inženýrských sítí. Příprava území zahrnuje demolice zařízení letiště Praha-Kbely (voliéry dravců, čerpací stanice pohonných hmot). V zájmovém území se dále vyskytují komunikace, polní cesta a zpevněné plochy, které navrhovaná trasa kříží nebo na které se napojuje. Zmíněné zpevněné plochy budou vybourány a poté zrekonstruovány tam, kde se protínají s trasou nové propojovací komunikace.

Záměr je lokalizován mimo památkově chráněná území. K ovlivnění jakékoliv kulturní památky nedojde. Záměr je zamýšlen na území s důvodně předpokládaným výskytem archeologických nálezů (kategorie UAN II). 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.

Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích

Při výstavbě ani provozu záměru nebudou vnikat mimořádné nestandardní stavy ani havárie, které by přinášely zvýšená environmentální rizika. Při dodržení standardních postupů a opatření je riziko ohrožení složek životního prostředí minimální.

Vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující státní hranice

Záměr svým vlivem nepřesáhne hranice České republiky, ani při nestandardních stavech a haváriích.

Závěr

Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí byly na základě podkladů předložených v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí vyhodnoceny jako málo významné až potenciálně významné s tím, že pro minimalizaci potenciálně významných vlivů jsou tímto stanoviskem formulovány odpovídající podmínky.

3. Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí

Technické řešení záměru je v dokumentaci popsáno na úrovni znalostí, které odpovídají podrobnější studii (konceptu dokumentace pro územní řízení). V dokumentaci popsané řešení je dostačující pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví podle zákona. Detailnější řešení se s ohledem na požadavky vyplývající z příslušných právních předpisů předpokládá v rámci další přípravy záměru pro příslušná navazující řízení.

Navržené technické řešení lze v současné době označit za možné s tím, že je nezbytné do projektu stavby zahrnout opatření rezultující z provedení posouzení podle zákona. Tato opatření budou dále zpřesňována a doplňována v průběhu další přípravy stavby na základě nových poznatků o dotčeném území, výsledků aktualizovaných hodnocení a požadavků dotčených subjektů.

4. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí

Záměr je v dokumentaci popsán a posouzen ve dvou variantách, které se liší technickým řešením. Vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví jsou v relevantních aspektech dále hodnoceny ve vztahu k nulové variantě (tj. stavu bez realizace záměru).

Varianta 1 (povrchová) kombinuje povrchové vedení komunikace a tunel.

Varianta 2 (zahloubená) je z větší části zahloubená, zbytek je stejný jako ve variantě 1.

Situační a šířkové uspořádání je u obou variant stejné. Zásadní rozdíl je v niveletě komunikace podél obytné zástavby Kbel. Ve variantě 1 vystupuje niveleta komunikace z tunelu tak, aby nedošlo k narušení centrální dešťové stoky z letiště. Niveleta zahloubené varianty č. 2 pokračuje od tunelu v zářezu až zhruba do km 1,9, což má za následek přerušování odvodňovací stoky letiště. Princip odvodnění obou variant je obdobný. V obou uvažovaných variantách trasy je vždy přibližně 420 m dlouhý úsek komunikace zahloubený pod hladinu podzemní vody. V místech, kde bude stavba zasahovat pod hladinu podzemní vody, budou provedena opatření pro zmírnění negativního ovlivnění hydrogeologických poměrů. Jedná se např. o štěrková propojovací žebra, která budou pod konstrukcí stavby tak, aby bylo umožněno podtékání podzemní vody pod stavbou a současně aby nedocházelo ke vzdouvání podzemní vody na návodní straně stavby.

Požadavek na zahloubení nivelety (varianta 2) znamená technicky náročné úpravy projektu, řešitelné jen za cenu komplikovaných řešení odvodnění, zvýšení objemu zemin vytěžených ze zářezu, nezbytné rozšíření profilu komunikace a značné zvýšení ceny stavby. Některé prvky řešení (např. shybka na odvodňovací stoce dešťové kanalizace z letiště) jsou na hraně přijatelnosti.

Obě varianty se liší z hlediska vlivů na životní prostředí jen minimálně. Je to dáno i tím, že mají téměř shodný půdorys jen s menšími rozdíly u stávající zástavby při severním okraji letiště Praha-Kbely. Lze tedy predikovat v podstatě shodné účinky na životní prostředí u obou variant záměru. Toto potvrzují výsledky studií, které jsou přílohou dokumentace.

Z výsledků akustické studie (Greif-akustika, s.r.o., 25. 8. 2021) vyplývá, že obě varianty jsou si z hlediska hluku víceméně rovny. Změna v hlučnosti v lokalitě vlivem provozu na nové komunikaci č. 7552 je v denní době stejná pro obě varianty. V noční době je však u varianty 2 nárůst hluku nepatrně vyšší (o 0,3 dB) než u varianty 1. Hygienický limit pro hluk z provozu bude (s realizací protihlukových opatření) u obou variant splněn.

Zpracovateli dokumentace se jeví jako výhodnější varianta 1 z hlediska méně komplikovaných řešení v oblasti odvodnění vozovky a z toho důvodu, že nedojde k narušení centrální dešťové stoky z letiště, jakož také i vzhledem k menšímu ovlivnění podzemní vody a menšímu rozsahu výkopových prací. S uvedeným hodnocením se zpracovatel posudku ztotožnil.

OCP MHMP s ohledem na výše uvedené považuje z hlediska vlivů na životní prostředí obě varianty za akceptovatelné, a to za předpokladu splnění podmínek tohoto stanoviska. Variantu 1 (povrchovou) přitom příslušný úřad považuje za přijatelnější, tudíž doporučuje záměr realizovat v této variantě.

5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci

Příslušný úřad obdržel v zákonem stanovené lhůtě celkem 9 vyjádření k dokumentaci. Dále je shrnuta jejich podstata. Vypořádání příslušným úřadem je v textu odlišeno kurzívou. Kopie vyjádření jsou zveřejněny spolu s posudkem v Informačním systému EIA (www.cenia.cz/eia) pod kódem záměru PHA1119.

- **hlavní město Praha**

(č. j. MHMP 849043/2022 ze dne 12. 5. 2022)

Hlavní město Praha jako dotčený územní samosprávný celek nepožaduje vrácení dokumentace k doplnění či přepracování, ale pro další stupně projektové přípravy má následující připomínky, upozornění a požadavky:

Navržené napojení předmětné stavby na ulici Mladoboleslavská v podobě okružní křižovatky nepovažuje za definitivní. Návrh je odůvodněn tím, že typ okružní křižovatky je provozně bezpečnější. K tomu však hlavní město Praha dodává, že průsečný typ křižovatky, který je obsažen v platném Územním plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, vytváří příznivější podmínky pro chodce vhodnějším umístěním přechodů v logických vazbách (v přímější trase vůči úsekům komunikací navazujícím na křižovatku). V dokumentaci navržená okružní křižovatka je navíc mírně vychýlená vůči osám komunikací, což není prostorově optimální.

Záměr je posouzen v podobě, v jaké byl předložen jeho oznamovatelem. Požadavek hlavního města Prahy není zdůvodněn potřebou minimalizovat vlivy na životní prostředí. OCP MHMP nezahrnuje tento požadavek mezi podmínky stanoviska. Změna tvaru křižovatky by měla být posouzena dopravními experty ve spolupráci s dotčenými orgány (silniční správní úřad, Policie České republiky) a její případné změny pak budou v navazujících řízeních prověřeny postupy podle § 9a odst. 6 zákona (tzv. verifikace).

Z doložených variant prostorového řešení předmětné komunikace hlavní město Praha mírně upřednostňuje variantu 1 (povrchová), protože je méně investičně a technicky náročná. Vlivy obou variant na životní prostředí jsou přitom srovnatelné.

Z provedeného posouzení vyplývá, že obě oznamovatelem předložené varianty jsou z hlediska vlivů na životní prostředí akceptovatelné s tím, že varianta 1 je mírně přijatelnější. Proto OCP MHMP v tomto stanovisku doporučuje záměr realizovat ve variantě 1 (viz část II.4. stanoviska).

Hlavní město Praha doporučuje v km 0,0-0,160 (od křižovatky s ulicí Budovatelská) doplnit stezku pro chodce a cyklisty i na severní straně navržené komunikace, aby nebylo nutné v prostoru mimo křižovatky přecházet z jedné strany komunikace na druhou. Rovněž doplnění stezky pro chodce (a cyklisty), která by při severní straně vozovky propojila ulice Mladoboleslavská a Úlibická, by zlepšilo vnímání nové komunikace v urbanizovaném území.

Z důvodu potřeby zajistit bezpečnou prostupnost území pro obyvatelstvo OCP MHMP přejímá tento požadavek v obecné podobě mezi podmínky stanoviska (viz podmínka č. 2).

Záměr je třeba průběžně koordinovat s připravovanou modernizací a zdvoukolejněním železniční trati Praha – Turnov. V dalším stupni projektové přípravy je proto podle hlavního města Prahy nanejvýš vhodné doložit vyjádření Správy železnic, státní organizace.

Požadavek koordinovat záměr s připravovanou modernizací a zdvoukolejněním trati Praha – Turnov je zařazen mezi podmínky stanoviska s cílem minimalizovat možné kumulativní a synergické vlivy (viz podmínka č. 1).

Hlavní město Praha upozorňuje, že probíhá proces pořizování změny Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy č. Z 3324/19. V této souvislosti je proto třeba pamatovat na skutečnost, že vlivem projednání uvedené změny nelze v současné době vyloučit riziko dílčí korekce prostorového průběhu části řešeného komunikačního propojení. Hlavní město Praha proto doporučuje, aby konečné zpracování a předložení dalšího stupně projektové dokumentace následovalo až po schválení uvedené změny Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy.

Záměr je posouzen v podobě, v jaké byl předložen jeho oznamovatelem. Případné změny záměru, které by vyvolala změna Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, budou v navazujících řízeních prověřeny postupy podle § 9a odst. 6 zákona (tzv. verifikace).

Povrchová varianta mírně omezuje působení dominant v krajinném rázu, proto je při finální úpravě terénu a výsadbě nutno věnovat pozornost lepšímu začlenění stavby do terénu. Z hlediska ochrany přírody hlavní město Praha doporučuje stavbu při realizaci zajistit proti průniku drobných živočichů, dále pak provést ochranu vegetace na staveništi i v těsném okolí stavby. Dále je třeba zajistit, aby případné průhledné protihlukové stěny byly navrženy s akcentem na zvýraznění plochy pro letící ptactvo a zajistit, aby část výsadeb byla tvořena domácími druhy dřevin s plody pro podporu volně žijícího ptactva a hmyzu. Terénní úpravy a výsadbu je nutno zvolit tak, aby došlo k lepšímu zapojení prostoru a vegetace v souvislosti s ukončením stavby komunikace (eco-design).

Tyto požadavky hlavního města Prahy jsou ve stanovisku zohledněny (viz podmínky č. 4d, 6a-iii, 9, 10, 19, 21, 22, 23, 26).

Podle hlavního města Prahy je vliv na změnu klimatu v dokumentaci vyhodnocen jen částečně. Chybí zhodnocení mitigačního efektu předpokládané výsadby dřevin a zejména odhad emisí

skleníkových plynů v průběhu výstavby (včetně výroby a dopravy použitých stavebních hmot). Proto tvrzení, že „záměr nebude mít vliv na klima“ (na str. 145) není ničím doložené, ba naopak – už jenom zpracovaná bilance skleníkových plynů z budoucího provozu ukazuje, že záměr bude mít záporný vliv na klima, ale v akceptovatelné míře. Kromě navržených opatření podle Akčního plánu Strategie adaptace hlavního města Prahy na změnu klimatu a Klimatického plánu hlavního města Prahy do roku 2030 jsou další adaptační opatření žádoucí v rámci výsadeb a také v oblasti odvodu a zasakování srážkových přívalových vod (které zde budou dočasně problémem), které je nutno i v rámci stavby zajistit a odvést mimo areál stavby.

Klima je dlouhodobý stav počasí. Stavební činnost související se záměrem bude probíhat ve vztahu k vývoji klimatu po relativně krátkou dobu a na poměrně malé ploše. V současné době není a nemůže být znám zhotovitel stavby a nasazení jeho stavební techniky. Hodnotit vlivy stavební činnosti na klima je tudíž více než problematické.

Ve vztahu k provozu jsou v tomto stanovisku formulovány podmínky, které mají zajistit odvodnění území takovým způsobem, aby byl v co nejvyšší míře zachován přirozený vodní režim, a které mají podpořit výsadbu zeleně (viz podmínky č. 6, 9, 26).

Hlavní město Praha doporučuje přesadit dřeviny, které jsou ve zprávě o aktualizované dendrologické inventarizaci (Ing. et Ing. Pavel Cornelius Jaroš, Ph.D., 08/2021) označeny jako dřeviny č. 61-64. Jde o nové perspektivní dřeviny *Tilia cordata* 'Greenspire'.

Požadavek hlavního města Prahy je zahrnut mezi podmínky stanoviska (viz podmínka č. 9g).

Hlavní město Praha požaduje všechna opatření navržená v kapitole D.IV. dokumentace v závislosti na jejich povaze buď zapracovat do dalšího stupně projektové dokumentace, nebo zahrnout ve formě podmínek do navazujících povolujících rozhodnutí, v případě potřeby včetně požadavků na sledování jejich účinnosti po zprovoznění záměru.

Návrh opatření uvedený v kapitole D.IV. dokumentace je v tomto stanovisku zohledněn. OCP MHMP při formulaci podmínek stanoviska vycházel z předmětné kapitoly dokumentace a z doporučení zpracovatele posudku. Kontrola plnění podmínek stanoviska je dána jeho závaznou povahou a je též ukotvena v podmínce č. 11.

- **městská část Praha 14**

(ze dne 10. 5. 2022)

Městská část Praha 14 zaslala vyjádření, které bylo schváleno usnesením Rady městské části Praha 14 č. 255/RMČ/2022 ze dne 9. 5. 2022.

Rada městské části Praha 14 vzala dokumentaci na vědomí a požaduje napojení záměru na ulici Budovatelská formou okružní křižovatky z důvodu bezpečnosti, zkapacitnění křižovatky, zpomalení dopravního proudu a vytvoření dopravních podmínek, aby převládající pohyb automobilů byl mezi mostem přes Vysočanskou radiálu a novou komunikací.

Záměr je posouzen v podobě, v jaké byl předložen jeho oznamovatelem. Požadavek městské části Prahy 14 je motivován dopravním hlediskem a není zdůvodněn potřebou minimalizovat vlivy na životní prostředí. OCP MHMP nezahrnuje tento požadavek mezi podmínky stanoviska.

Městská část Praha 14 může svůj požadavek uplatňovat jako dotčený územní samosprávný celek v navazujících řízeních. Změna tvaru křižovatky by měla být posouzena dopravními experty ve spolupráci s dotčenými orgány (silniční správní úřad, Policie České republiky) a její případné změny pak budou v navazujících řízeních prověřeny postupy podle § 9a odst. 6 zákona (tzv. verifikace).

Městská část Praha 14 dále požaduje v dalším stupni přípravy podrobně řešit křížení záměru se stavbou Severovýchodní cyklomagistrály etapou 6.3, přičemž navržené křížení v oblouku je podle ní nebezpečné. Dále požaduje koordinovat záměr s prodloužením Severovýchodní cyklomagistrály k Budovatelské (nástupní a odstavná plocha).

Z důvodu potřeby zajistit bezpečnou prostupnost území pro obyvatelstvo OCP MHMP přejímá tento požadavek v obecné podobě mezi podmínky stanoviska (viz podmínka č. 2).

Městská část Praha 14 požaduje dohodnout se na provedení opatření ke snížení imisní zátěže a k ochraně před nepříznivými účinky hluku vhodnou výsadbou kvalitní zeleně na pozemcích parc. č. 2574/15 a 2574/180 v k. ú. Kyje zejména v pásu podél této nové komunikace.

Vyjmenované pozemky jsou ve vlastnictví Římskokatolické farnosti u kostela sv. Bartoloměje Praha – Kyje. Stanovit závaznou podmínku výsadby na pozemcích, které nejsou ve vlastnictví (správě) městské části Praha 14, aniž by byl doložen souhlas skutečného vlastníka, považuje OCP MHMP za nepřijatelné. Rozsah a lokalizace výsadby, jakož i skladba vysazovaných dřevin budou projednány s dotčenými subjekty v dalších fázích přípravy záměru. Požadavek provést kvalitní výsadbu zeleně mj. s cílem minimalizovat hluk a negativní vlivy na ovzduší je ve stanovisku zohledněn (viz podmínky č. 9, 26).

- **Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze**

(č. j. HSHMP 21704/2022 ze dne 12. 5. 2022)

Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze se záměrem souhlasí s tím, že z hlediska jí chráněných zájmů jsou obě varianty rovnocenné. Možné ovlivnění kvality a kvantity podzemních vod, resp. domovních studní podle orgánu ochrany veřejného zdraví lehce diskriminuje variantu 2. Dále vyjádření Hygienické stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze obsahuje odůvodnění, ve kterém jsou popsána provedená hodnocení a jejich závěry v souladu s informacemi uvedenými v dokumentaci.

Toto stanovisko je v souladu s vyjádřením Hygienické stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze. OCP MHMP došel po posouzení záměru ke shodnému závěru, tedy že s ním lze z hlediska vlivů na životní prostředí, resp. veřejné zdraví souhlasit. Obě varianty záměru jsou podle OCP MHMP srovnatelné s tím, že v tomto stanovisku je doporučeno nadále sledovat variantu 1.

- **Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha**

(č. j. ČIŽP/41/2022/4418 ze dne 6. 5. 2022)

Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha nemá k dokumentaci připomínky.

Vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře.

- **Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší**

(č. j. MZP/2022/820/1352 ze dne 6. 5. 2022)

Odbor ochrany ovzduší Ministerstva životního prostředí ve svém vyjádření shrnuje závěry rozptylové studie. Za předpokladu důsledného plnění v dokumentaci navrhovaných opatření k eliminaci znečišťování ovzduší a respektování legislativních požadavků na ochranu ovzduší, považuje záměr za akceptovatelný.

Relevantní opatření k ochraně ovzduší rezultující z posouzení jsou zahrnuta do podmínek stanoviska (viz podmínky č. 3, 9b, 14) s tím, že opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů, které musí oznamovatel záměru respektovat, nejsou v obecné rovině v rámci podmínek stanoviska reflektována.

- **Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí**

(č. j. MHMP 823510/2022 ze dne 10. 5. 2022)

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu nemá OCP MHMP připomínky.

Vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře.

Z hlediska lesů a lesního hospodářství nemá OCP MHMP připomínky.

Vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře.

Z hlediska nakládání s odpady nemá OCP MHMP připomínky.

Vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře.

Z hlediska ochrany ovzduší OCP MHMP sděluje, že ve vyjádření k oznámení záměru (zjišťovací řízení) upozornil na absenci posouzení vlivu provozu záměru na ovzduší v časovém horizontu bližším, než je období naplnění území podle Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (např. období zprovoznění záměru). Absenci uvedeného posouzení však orgán ochrany ovzduší nepovažoval za důvod pro projednání v dalších fázích procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Jelikož citované posouzení, případně alespoň komentář k této problematice, dokumentace záměru neobsahuje, OCP MHMP ve svém vyjádření opětovně konstatuje, že by takové hodnocení považoval pro lepší objasnění vlivu provozu záměru na ovzduší za vhodné.

Orgán ochrany ovzduší OCP MHMP pokládá za vhodné vyhodnotit vlivy záměru na kvalitu ovzduší pro období zprovoznění záměru, nepovažuje to však za důvod k vrácení dokumentace k doplnění či přepracování, stejně jako orgán ochrany ovzduší Ministerstva životního prostředí (viz výše). K obdobnému závěru došel i zpracovatel posudku, když považuje dokumentaci za dostačující k ukončení procesu posuzování vydáním souhlasného stanoviska. Aktualizovaná rozptylová studie zahrnující i posouzení vlivů záměru v čase jeho zprovoznění bude předložena dotčenému orgánu ve fázi územního řízení (viz podmínka č. 3).

Z hlediska ochrany přírody a krajiny OCP MHMP upozorňuje ve vztahu k žádosti o vydání rozhodnutí o výjimce ze zákazů u zvláště chráněných druhů živočichů na obecné povinnosti vyplývající ze zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Požadavky vyplývající z obecně závazných právních předpisů, které musí oznamovatel záměru respektovat, nejsou v obecné rovině v rámci podmínek stanoviska reflektovány.

Z hlediska myslivosti nemá OCP MHMP připomínky.

Vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře.

Z hlediska ochrany vod OCP MHMP shrnuje podstatu záměru a výsledky posouzení. Konstatuje, že pro určení podrobných bilancí nakládání se srážkovými vodami a návrhu rozsahu vsakovacích zařízení je nutno v dalších stupních projektové dokumentace provést podrobné hydrotechnické posouzení. Vodoprávní úřad nemá k dokumentaci zásadní připomínky a záměr považuje v daném území za přijatelný.

Připomínka vodoprávního úřadu OCP MHMP je ve stanovisku zohledněna (viz podmínka č. 6).

- **Magistrát hlavního města Prahy, odbor památkové péče**

(č. j. MHMP 814340/2022 ze dne 9. 5. 2022)

Orgán státní památkové péče ve svém vyjádření sděluje, že záměrem dotčené pozemky leží mimo památkově chráněná území ve smyslu ustanovení § 14 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, a mimo území s archeologickými nálezy ve smyslu ustanovení § 22 odst. 2 téhož zákona. Současně ve stejném vyjádření odbor památkové péče Magistrátu hlavního města Prahy upozorňuje, že záměr je zamýšlen na území s archeologickými nálezy, a stavebník má tedy již od doby přípravy stavby oznamovací povinnost dle § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, vůči Archeologickému ústavu Akademie věd České republiky.

Vyjádření odboru památkové péče Magistrátu hlavního města Prahy je rozporné, neboť z něj není zřejmé, zda je záměr zamýšlen na území s archeologickými nálezy, či nikoliv. Podle Informačního systému o archeologických datech (<https://geoportal.npu.cz/ISAD/>) jsou záměrem dotčené pozemky součástí území s archeologickými nálezy kategorie UAN II (území, na němž dosud nebyl pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů, ale určité indicie mu nasvědčují nebo byl prokázán zatím jen nespolehlivě; pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů 51-100 %). Ochrana nálezů je zajištěna povinnostmi vyplývajícími z ustanovení § 22 odst. 2 zákona o státní památkové péči, a není proto nutno v tomto stanovisku definovat podmínku pro navazující řízení.

- **Úřad městské části Praha 19, odbor životního prostředí, dopravy a místního hospodářství**

(č. j. P19 3233/2022/OŽPD/Ce ze dne 12. 5. 2022)

Odbor životního prostředí, dopravy a místního hospodářství Úřadu městské části Praha 19 (dále jen „OŽPD ÚMČ P19“) sděluje, že záměr nezohledňuje stávající stav dopravních proudů motorové i pěší a cyklistické dopravy. Dokumentace je v rozporu se stávajícím stavem. Podle dosavadních zjištění jde o nedostatečné, ba chybné zadání ze strany investora. Část připomínek se opakuje z předcházejících tří zjišťovacích řízení.

OŽPD ÚMČ P19 nesouhlasí s umístěním velké okružní křižovatky na komunikaci Mladoboleslavská, která neumožňuje regulaci dopravy v novém centru Kbel. Navíc hlavní proudy budou v přímém směru s menším množstvím odbočení. Okružní křižovatka nepočítá s projektem zastávek městské hromadné dopravy na Mladoboleslavské ulici pro Obytný soubor Nová Toužimská.

Na křížení s ulicí Budovatelská OŽPD ÚMČ P19 požaduje zřídit okružní křižovatku s ohledem na totožné řešení, které u navazující křižovatky prosazuje městská část Praha 14. Je důležité, aby dopravní proud byl u dvojité lomené hlavní komunikace převeden při zachování jeho homogenity, tedy předvídatelně, plynule a bezpečně.

Záměr je posouzen v podobě, v jaké byl předložen jeho oznamovatelem. Požadavky OŽPD ÚMČ P19 nejsou zdůvodněny potřebou minimalizovat vlivy na životní prostředí. OCP MHMP nezahrnuje tyto požadavky mezi podmínky stanoviska. Změna křižovatek by měla být posouzena dopravními experty ve spolupráci s dotčenými orgány (silniční správní úřad, Policie České republiky) a jejich případné změny pak budou v navazujících řízeních prověřeny postupy podle § 9a odst. 6 zákona (tzv. verifikace).

OŽPD ÚMČ P19 požaduje řešit územní rezervu pro tramvajovou trať Kbely – Hutě – Černý Most vzhledem k rozsáhlým změnám v územním rozvoji celé oblasti.

Vymezování územních rezerv a koordinace veřejných i soukromých záměrů v území je v kompetenci orgánů územního plánování a stavebních úřadů. Záměr je posouzen v podobě, v jaké byl předložen jeho oznamovatelem. Jeho případné změny budou v navazujících řízeních prověřeny postupy podle § 9a odst. 6 zákona (tzv. verifikace).

Mezi novou komunikací a ulicí Hornopočernická vede stezka pro chodce a cyklisty. Stezku je třeba zahrnout do navazujících stupňů projektové dokumentace. Je třeba vytvořit adekvátní infrastrukturu pro cyklisty, aby neohrožovali chodce na chodníku podél Hornopočernické ulice. Jde o cyklostezku na celoměstsky významné cyklotrase A431.

Silnice nesmí tvořit bariéru pro chodce ani cyklisty u napojení jižní části Kbel páteřní cyklotrasou A44 na Satalice a Les Arborka; dále je zde napojení na rekreační oblast na jižním okraji kbelského letiště včetně hloubětínské bažantnice (stezka pro chodce, kterou využívají i běžci a chovatelé psů, cyklisté a jezdci na koních). Celá oblast se nachází na krajinném rozhraní. V místě zahloubení je vhodné řešit překonání komunikace lávkou pro chodce a cyklisty. Návrh cyklostezky obsažený v dokumentaci je řešen nevhodně a křížení cyklotrasy A266 v jižní části není bezpečné.

Z důvodu potřeby zajistit bezpečnou propustnost území pro obyvatelstvo OCP MHMP přejímá tento požadavek v obecné podobě mezi podmínky stanoviska (viz podmínka č. 2).

Dokumentace nepočítá se změnou Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy č. Z 3324/19, která zahrnuje změnu trasy komunikace.

Záměr je posouzen v podobě, v jaké byl předložen jeho oznamovatelem. Případné změny záměru, které by vyvolala změna Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, budou v navazujících řízeních prověřeny postupy podle § 9a odst. 6 zákona (tzv. verifikace).

Stavbu tunelu (nebo zahloubení) je třeba koordinovat s plánovanou rekonstrukcí železniční trati č. 070. Schválená studie proveditelnosti je projektantem, potažmo investorem ignorována, ačkoliv město usiluje o urychlení rekonstrukce železniční trati.

Požadavek koordinovat záměr s připravovanou modernizací a zdvoukolejněním trati Praha – Turnov je zařazen mezi podmínky stanoviska s cílem minimalizovat možné kumulativní a synergické vlivy (viz podmínka č. 1).

OŽPD ÚMČ P19 požaduje zpracovat detailní řešení zahloubení s ohledem na co nejlepší odhlučnění Úlibické ulice a s ohledem na minimální zásah do podzemních vod.

OŽPD ÚMČ P19 požaduje prověřit variantu výstavby komunikace, při které dojde k ovlivnění hladiny podzemní vody pouze v úseku křížení s ranvejí, trasa by šla prakticky v celé délce nad hladinou podzemní vody, tj. v hloubkách do 3 m s tím, že by byl vytvořen na obou stranách komunikace val, který by byl překryt. Tím by došlo k minimalizaci zásahu do podzemních vod a zároveň by byl vyřešen hluk z budoucí dopravy.

V případě, že toto nebude možné, OŽPD ÚMČ P19 preferuje variantu, při které dojde k minimálnímu ovlivnění proudění podzemní vody (minimální zásah do podzemní vody), tj. variantu č. 1.

Pokud nebude možné vést stavbu bez zásahu do podzemní vody, OŽPD ÚMČ P19 požaduje vypracování matematického modelu proudění podzemní vody se zohledněním vybrané varianty tak, aby bylo možné odhadnout míru ovlivnění hladiny podzemní vody v okolí budovanou komunikací.

Projekční řešení by mělo v tomto případně garantovat, že po stavbě dojde k navrácení hladiny podzemní vody do původní výše.

OŽPD ÚMČ P19 požaduje provádět monitoring kolísání hladiny podzemní vody na vybudovaných monitorovacích vrtech a vytipovaných studnách v obci (v rozsahu průzkumu) před zahájením stavebních prací, v jejich průběhu i po dokončení díla tak, aby bylo možné dokladovat splnění požadavku na minimalizaci ovlivnění hladiny podzemní vody.

OŽPD ÚMČ P19 požaduje ověřit vsakovací schopnost horninového prostředí pro upřesnění způsobu likvidace zachycených srážkových vod ze všech zpevněných ploch vsakem do horninového prostředí.

Vodoprávní úřad nebude souhlasit se stavem, kdy by mělo docházet k trvalému snižování hladiny podzemní vody jejím odváděním do vod povrchových (tzn. do kanalizace nebo do vodoteče). Toto je ale nepřímo obsaženo ve větě „Projekční řešení by mělo v tomto případně garantovat, že po stavbě dojde k navrácení hladiny podzemní vody do původní výše.“ – pokud by docházelo k trvalému snižování hladiny podzemní vody, těžko by došlo k jejímu nastoupání na původní úroveň.

Záměr byl posouzen v podobě na úrovni studie s tím, že v dalších fázích přípravy záměru bude projekt, mj. na základě požadavků dotčených subjektů, upravován a zpřesňován na takovou

úroveň, aby dokumentace pro navazující řízení splňovaly požadavky závazných právních předpisů.

Z provedeního posouzení vyplývá, že obě oznamovatelem předložené varianty jsou z hlediska vlivů na životní prostředí akceptovatelné s tím, že varianta 1 je mírně přijatelnější. Proto OCP MHMP v tomto stanovisku doporučuje záměr realizovat ve variantě 1 (viz část II.4. stanoviska).

Podmínky pro minimalizaci vlivů na akustickou situaci a pro ochranu vod jsou součástí tohoto stanoviska (viz podmínky č. 4, 5, 6, 7, 8, 15, 16, 18, 24, 25).

- **„obyvatelé MČ Praha 19 Kbely“**
(ze dne 10. 5. 2022)

33 fyzických osob, které se označily jako „obyvatelé MČ Praha 19 Kbely“, důrazně požadují variantu č. 2 a trvají na dodržení následujících zásad:

Zahloubit komunikaci od 1,3 km do 2 km do hloubky 3 metrů podle vzorového příčného řezu ve variantě č. 2.

Z provedeního posouzení vyplývá, že obě oznamovatelem předložené varianty jsou z hlediska vlivů na životní prostředí akceptovatelné s tím, že varianta 1 je mírně přijatelnější. Proto OCP MHMP v tomto stanovisku doporučuje záměr realizovat ve variantě 1, aniž by variantu 2 vyloučil (viz část II.4. stanoviska).

Při stavbě tunelu využít moderní technologie k zamezení ztráty podzemních vod.

Tento požadavek je respektován, avšak je zřejmé, že v případě realizace varianty 2 nelze vyloučit významnější vlivy na podzemní vody oproti variantě 1.

Umožnit vjezd na komunikaci pouze pro osobní automobily v maximální možné rychlosti 50 km·h⁻¹.

Vzhledem k extravilánovému charakteru přilehlého území a vazbám na okolní komunikační síť se pro stanovení základních parametrů komunikace vychází z kategorie S 9,5/50, což odpovídá komunikaci II. třídy. Protože se však jedná o místní komunikaci spojovací, předpokládá se, že povolená rychlost bude omezena na 50 km·h⁻¹.

Zakázat vjezd nákladních automobilů s celkovou hmotností nad 6 tun.

Požadavek na zákaz vjezdu nákladních automobilů s celkovou hmotností nad 6 t není podle dokumentace relevantní, protože by tak nadále docházelo k zatěžování obyvatelů centrálních částí obcí Kbely, Satalice a Kyje nákladními automobily. Předkládaný záměr má naopak za úkol odlehčit průjezdnou dopravu v těchto centrálních částech obcí. Z hlukové studie (Greif-akustika, s.r.o., 25. 8. 2021) vyplývá, že hygienické limity i se zohledněním nákladní dopravy budou plněny. Nezbytnost ověřit vlivy hluku z dopravy jak v rámci další projektové přípravy, tak i v rámci zkušebního provozu, je v tomto stanovisku zohledněna (viz podmínky č. 4, 24, 25).

Prostor mezi garážemi a komunikací řešit hojnou výsadbou středně vysoké zeleně dosahující maximální výšky vzrůstu cca 3-4 m se smíšenou kultivací stálezelených rostlin, které roztrhají hluk a pohltí prašnost od komunikace.

Podmínky, které mají zajistit kvalitní výsadbu funkční zeleně, jsou součástí tohoto stanoviska. Rozsah a lokalizace výsadeb budou dohodnuty v navazujících řízeních s příslušným orgánem ochrany přírody v součinnosti s pracovníky biologické ochrany letiště Praha-Kbely (viz podmínky č. 9, 26).

Během výstavby důsledně kontrolovat maximální povolené hlukové limity, vibrace a prašnost.

Součástí tohoto stanoviska jsou podmínky pro vyloučení, resp. minimalizaci negativních vlivů z hlediska hluku, vibrací a prašnosti (viz podmínky č. 14, 15, 16, 17). Tyto podmínky budou rozpracovány do zásad organizace výstavby. Po celou dobu výstavby bude zajištěn kontakt s veřejností s cílem informovat o průběhu přípravy a realizace projektu a jeho potenciálních dopadech na okolí a s účelem operativně reagovat na vznesené podněty a dotazy (viz podmínka č. 12). Zhotovitel stavby je podle § 160 zákona č. 183/2006 Sb. (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, povinen provádět stavbu v souladu s rozhodnutím nebo jiným opatřením stavebního úřadu a s ověřenou projektovou dokumentací, dodržet obecné požadavky na výstavbu, popřípadě jiné technické předpisy a technické normy a zajistit dodržování povinností k ochraně života, zdraví, životního prostředí a bezpečnosti práce vyplývající ze zvláštních právních předpisů. Způsob provádění stavby zjišťuje stavební úřad ve spolupráci s dotčenými orgány při kontrolních prohlídkách podle § 133 a § 134 stavebního zákona.

Omezit na co nejkratší možnou dobu přerušování cyklotrasy KB-KY (Kbely – Kyje) a KB-HL (Kbely – Hloubětín).

Zkrátit na co nejkratší možnou dobu omezení vstupu do prostoru podél vzletové dráhy, který je hojně využíván pro relaxační a sportovní účely obyvatel.

Požadavek na zajištění propustnosti území během výstavby i po ní je v tomto stanovisku zohledněn (viz podmínka č. 2).

Podle zkušeností kruhový objezd na Mladoboleslavské zpomalí dopravu a v případě nehody na nájezdu či sjezdu z Pražského okruhu z Kbelské ulice dojde k zahlcení daného kruhového objezdu. V případě nehody na kruhovém objezdu dojde ke kolapsu dopravy na všech výjezdových cestách z Kbel a ostatních přilehlých částí. „Obyvatelé MČ Praha 19 Kbely“ tedy prosí při nevyhnutelné situaci o možnost zabudování rychlého odbočovacího pruhu všemi směry na daném kruhovém objezdu.

Řešení této problematiky je v kompetenci silničního správního úřadu, případně Policie České republiky. Případné změny záměru budou v navazujících řízeních prověřeny postupy podle § 9a odst. 6 zákona (tzv. verifikace).

6. Okruh dotčených územních samosprávných celků

- hlavní město Praha

- městská část Praha 14
- městská část Praha 19
- městská část Praha-Satalice

Okruh dotčených územních samosprávných celků byl vymezen na základě informací uvedených v kapitole B.I.8. dokumentace. Správnost údajů uvedených v dokumentaci byla posudkem potvrzena.

Toto závazné stanovisko je vydáno podle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, jako podklad pro vydání rozhodnutí v navazujícím řízení podle § 3 písm. g) zákona.

Platnost tohoto závazného stanoviska je 7 let ode dne jeho vydání s tím, že může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 9a odst. 4 zákona.

Poučení

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s § 149 odst. 7 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, je toto závazné stanovisko přezkoumatelné v rámci odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

RNDr. Štěpán Kyjovský

ředitel odboru

podepsáno elektronicky

Rozdělovník:

1/ Oznamovatel (oprávněný zástupce)

- Magistrát hlavního města Prahy, odbor investiční, Vyšehradská 2075/51, 128 00 Praha 2

1/ Dotčené územní samosprávné celky

- hlavní město Praha, Ing. Jana Komrsková – náměstkyně primátora, Mariánské náměstí 2/2, 110 01 Praha 1
- městská část Praha 14, Jiří Zajac – starosta, IDDS: pmabtfa
- městská část Praha 19, Pavel Žďárský – starosta, IDDS: ji9buvp
- městská část Praha-Satalice, Mgr. Milada Voborská – starostka, IDDS: r3taksc

Dotčené územní samosprávné celky ve smyslu § 16 odst. 2 zákona **neprodleně** zveřejní závazné stanovisko na úředních deskách. Doba zveřejnění je podle § 16 odst. 2 zákona nejméně 15 dnů. Zároveň v souladu s tímto **ustanovením dotčené územní samosprávné celky vyrozumí příslušný úřad o dni vyvěšení závazného stanoviska na úřední desce**, a to v nejkratším možném termínu.

2/ Dotčené orgány

- 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 pozemních komunikací a drah, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
- Úřad městské části Praha 14, odbor životního prostředí, IDDS: pmabtfa
- Úřad městské části Praha 14, odbor výstavby – vodoprávní úřad, IDDS: pmabtfa
- Úřad městské části Praha 19, odbor životního prostředí, dopravy a místního hospodářství, IDDS: ji9buvp

4/ Zpracovatel dokumentace

- JK envi s.r.o., IDDS: qv6en7a

5/ Zpracovatel posudku

- RNDr. Tomáš Bajer, CSc., IDDS: gmrcaqx

6/ Ostatní

- Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, IDDS: c2zmahu
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravy, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
- Povodí Labe, státní podnik, IDDS: dbyt8g2