

- dle rozdělovníku-

Váš dopis zn./ze dne:

Č. j.:

MHMP 953663/2021

Sp. zn.:

S-MHMP 516071/2021

Vyřizuje/tel.:

Bc. Václav Linda

236 005 911

Počet listů/příloh: **16/0**

Datum:

28.06.2021

Rozhodnutí - Závěr zjišťovacího řízení

Výroková část:

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (dále též „OCP MHMP“), jako příslušný úřad podle § 22 písm. a) a § 23 odst. 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších změn (dále také jen „zákon“), po provedeném zjišťovacím řízení rozhodl podle § 7 odst. 6 zákona takto:

Záměr „Plocha pro mobilní betonárky“ nepodléhá posouzení vlivů na životní prostředí podle zákona.

Identifikační údaje:

1. Název záměru:

Plocha pro mobilní betonárky

2. Oznamovatel:

Letiště Praha, a.s., K Letišti 1019/6 161 00 Praha 6; IČ: 28244532

3. Oznámení:

zpracovatel: ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o.; datum zpracování: duben 2021

4. Zařazení záměru dle přílohy č. 1 zákona:

Záměr naplňuje ust. § 4 odst. 1 písm. c) zákona, a to jako záměr ve vztahu k bodu 41 (Zařízení na výrobu keramických produktů vypalováním, zejména střešních tašek, cihel, žáruvzdorných cihel, dlaždic, kameniny nebo porcelánu s kapacitou od stanoveného limitu; výroba ostatních stavebních hmot a výrobků s kapacitou od 25 tis t/rok.) přílohy č. 1 k zákonu.

5. Kapacita (rozsah) záměru:

Záměrem je výstavba plochy, na níž budou umístována zařízení pro výrobu betonu ze stavebních směsí.

Celková výměra plochy činí 19 915 m² a je rozdělena na dvě dílčí plochy, každá pro 1 betonárku, o velikosti 9 865 m² (plocha č. 1) a 10 050 m² (plocha č. 2).

Základní kapacity provozu betonárky budou:

- Kapacita míchačky/dávka: 3,0 m³
- Teoretická kapacita: 240 m³/h – kontinuální provoz; 80 m³/h – šaržový provoz
- Skutečná provozní kapacita: 160 m³/h (dle špičkového výkonu finisheru)
- Zásobník kamenina se 4 boxy objem 4 × 16 t
- 3× ocelové silo na cement objem 80 t
- 1 až 2 nadzemní nádrže na vodu o celkovém objemu min 100 m³
- Kontejner se zásobníky chemických přísad 4 × 1 500 l

6. Umístění:

kraj: hlavní město Praha
obec: hlavní město Praha
městská část: Praha 6
katastrální území: Ruzyně

Záměr je umístěn v areálu Letiště Praha severovýchodně od hangáru F v oblasti oblouku ul. K Letišti, která na severu a severovýchodně území ohraničuje.

7. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

V areálu Letiště Praha na nezastavěném pozemku je předpokládána výstavba plochy pro umístění mobilních betonárek. Jedná se o investiční model oznamovatele v podobě zřízení dočasné zpevněné plochy s přípojkami a dopravními napojeními, kterou budou vybraní dodavatelé konkrétních staveb moci využívat jako zařízení staveniště, s možností nainstalování vlastních mobilních betonárek. Po dokončení staveb dodavatelé své mobilní technologie demontují a plocha bude připravena pro ostatní dodavatele. Technologie mobilních betonárek je proto řešena jako typová. Zpevněnou plochu pro mobilní betonárky bude tvořit panelová plocha z panelových prvků rozdělená páteří vozovkou. Celý prostor bude vymezen hraničním

oplocením s napojením na stávající betonovou ohradní zeď. Součástí stavby ploch jsou dva sjezdy asfaltobetonové vozovky. Mobilní betonárka zahrnuje zásobníky surovin, dopravníky, míchací jednotku s dávkovači a řídicí systém. Strojní zařízení nevyžaduje potřebu základových konstrukcí.

Ohledně možných kumulací vlivů s jinými záměry je v Oznámení konstatováno, že v nejbližším okolí nejsou aktuálně plánovány významné záměry, které by mohly mít kumulované vlivy s posuzovaným záměrem. V širším okolí je možné očekávat několik záměrů, jejichž vlivy mohou působit společně se záměrem betonárny. V IS EIA jsou uvedeny následující záměry z posledních 10 let. Některé ze záměrů mohly být realizovány (a jsou zahrnuty v hodnocení současného stavu), některé již nemusí být aktuální, od jejich realizace se upustilo:

- Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně (MZP 090) – záměr PMB bude realizován před výstavbou Paralelní RWY, výroba betonu v této betonárně bude určena mj. i pro realizaci této RWY. Je předpoklad, že po výstavbě paralelní RWY bude provoz betonárek ukončen. Pokud se tak nenastane, kumulativní vlivy dopravy z Paralelní RWY se předpokládají velmi malé, neboť nákladní doprava spojená se záměrem je vedena mimo hlavní směry individuální dopravy K Letišti. Kumulace s navýšeným hlukem z provozu letiště nenastává, neboť letecký hluk působí jinak než hluk dopravní.
- MÚK Aviatická (MZP 275) – rekonstrukce a změna MÚK Aviatická × Lipská. Po této MÚK budou jezdit vozidla spojená se záměrem plochy pro mobilní betonárky. Možné kumulativní vlivy lze očekávat z hlediska kvality ovzduší a akustické situace. Podle rozptylové studie dojde ke změnám průměrných ročních koncentrací PM₁₀ a NO₂ řádově o desetiny µg.m⁻³, a to jak navýšení, tak pokles hodnot. Ani při kumulativním vlivu s provozem záměru nedojde k nepřijatelným změnám v kvalitě ovzduší. Z hlediska akustické zátěže tento záměr očekává snížení hladin hluku, kumulativní vliv tohoto záměru bude působit proti negativním vlivům vyvolané dopravy ze záměru.
- R7 MÚK Aviatická – MÚK Ruzyně – provizorní přeložka silnice I/7 (PHA 1027) – přeložka silnice I/7 v blízkosti záměru bude znamenat oddálení této kapacitní komunikace od plochy vymezené pro mobilní betonárky. Kumulativní vlivy těchto dvou záměrů tedy budou nevýznamné, případná zástavba dotčená záměrem bude méně ovlivněna dopravou na silnici I/7. Součástí záměru je i přemostění Aviatické (propojení ul. Za Teplárnou a Do Horoměřic), které bude znamenat navýšení intenzit dopravy v ul. K Letišti. V úseku ul. K Letišti, kde bude docházet ke kumulaci těchto dvou záměrů, se nenacházejí soukromé bytové domy, jsou zde pouze objekty patřící Letišti Praha, a. s. Ke kumulaci vlivů hluku a ovlivnění veřejného zdraví nebude docházet.
- Kolejové napojení Letiště Václava Havla Praha do odbočky Jeneček (MZP427) a Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – I. a II. etapa (MZP 075, MZP 219) – napojení letiště na železnici povede k redukci individuální automobilové dopravy i hromadné autobusové dopravy na okolních komunikacích.

Kumulativní vliv těchto záměrů bude působit proti negativním vlivům vyvolané dopravy ze záměru plochy pro mobilní betonárky.

- Rozšíření neveřejného parkoviště zaměstnanců Letiště Praha, a.s. v areálu SEVER (MZP 352) – záměr byl zrealizován a je v provozu od roku 2018. Ani při kumulativním vlivu s provozem záměru plochy pro mobilní betonárky nedojde k nepříjemným změnám v kvalitě ovzduší, vliv parkoviště je zahrnutý do hodnocení vlivů na kvalitu ovzduší jako pozadí provozu letiště. Navýšení hladin hluku v posuzovaných bodech v Přední Kopanině bylo uváděno v hodnotách 0,1 dB, tedy hodnoty nevýznamné, jejichž kumulace s dopravou navrhovaného záměru nemůže znamenat pozorovatelnou změnu nebo překročení limitů hluku. Intenzity dopravy spojené s provozem parkoviště jsou již zahrnuty v pozadřových intenzitách dopravy.
- Náhradní zdroje energie u hangáru F (OV 1199) – záměr byl zrealizován a je v provozu od roku 2018. Kumulativní vliv s vlivem navrhovaného záměru bude nevýznamný a je zahrnutý do hodnocení vlivů na kvalitu ovzduší jako pozadí. Zdroj bude umístěn v prostoru letiště, tedy ve velké vzdálenosti od obytné zástavby, nejvyšší hladiny hluku byly vypočteny na úrovni 36,3 dB, kumulace vlivů na akustickou situaci bude nevýznamná, hluk z dieselařegátů bude maskován okolním hlukem.
- Elektrifikace linky 119 (PHA 1105) – elektrifikace bude znamenat podle hodnocení hlukové studie pokles hladin hluku o 0,5 – 0,7 dB. Kumulativní vliv tohoto záměru se bude týkat prakticky pouze ul. K Letišti a bude působit proti negativním vlivům vyvolané dopravy ze záměru plochy pro mobilní betonárky.

Kromě výše uvedených záměrů je možné zmínit výstavbu kapacitního terminálu v prostoru „Dlouhé míle“. Terminál by měl zahrnovat kapacitní parkoviště, přestupní bod na železnici a terminál pro autobusy. Terminál bude znamenat redukci individuální automobilové dopravy i hromadné autobusové dopravy na okolních komunikacích. Kumulativní vliv těchto záměrů bude působit proti negativním vlivům vyvolané dopravy ze záměru plochy pro mobilní betonárky. Výstavba terminálu se v současnosti předpokládá do roku 2028, jak vyplývá z Memoranda o spolupráci při přípravě stavby „Modernizace a novostavba trati Praha-Veleslavín (včetně) – Praha-Letiště Václava Havla (včetně)“, které dne 10. 2. 2021 podepsaly hlavní město Praha a Správa železnic, státní organizace. Vlivy výstavby (provoz nákladních vozidel) se mohou kumulovat s provozem betonárek pouze na kapacitních komunikacích, kde budou překryty fluktuací ostatní dopravy. Tyto kumulace je možné vyhodnotit jako málo významné.

Dále je v území plánována výstavba silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) stavby 518 a navazující 519 (úsek Suchdol – Březiněves). V oznámení EIA z konce roku 2019 byl termín zahájení stavby „při bezproblémovém projednání dokumentace k územnímu a stavebnímu řízení“ stanoven na rok 2025. Vzhledem k tomu, že pro záměr je třeba zpracovat dokumentaci EIA, která zatím nebyla ani podána a v územním a stavebním řízení je možné očekávat výrazná zpoždění, neočekává se, že by se vlivy výstavby SOKP významně kumulovaly s výstavbou nebo provozem plochy pro betonárky. V případě kumulace budou společnou trasou kapacitní

komunikace pražského okruhu nebo radiály, tj. komunikace, kde bude relativní nárůst dopravy minimální vzhledem ke stávajícím intenzitám dopravy.

Další záměry jako např. Rozvojové území Ruzyně, Praha 6 mají v současnosti nejasnou budoucnost, neznámý termín výstavby a podobu záměru. S kumulacemi s těmito záměry tedy nelze uvažovat. Přesný a jednoznačný harmonogram prolínání jednotlivých staveb není v současné době znám, všechny uvedené stavby jsou zatíženy z hlediska času velkou nejistotou a jakákoliv předpověď by byla pouze hypotetická. Stále však bude platit, že kumulace případných vlivů výstavby výše uvedených záměrů s provozem betonárek se bude vždy odehrávat na kapacitních komunikacích typu pražský okruh nebo D7, je vyloučena kumulace dopravy z betonárek na ulicích sloužících pro obsluhu města, které jsou vedeny v těsném kontaktu se zástavbou (např. Evropská, Patočkova, Jugoslávských partyzánů apod.).

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

Záměr sestává z následujících částí:

- Zpevněná plocha s příjezdovými komunikacemi a přípojkami inženýrských sítí
- Centrální míchací jednotka s dávkováním, dopravníkovým systémem a řídicí jednotkou
- Objekt administrativního a sociálního zázemí
- Recyklační zařízení
- Zásobníky kameniva
- Zásobník vody
- Zásobníky pojiva
- Zásobníky chemických přísad

Zpevněná plocha s příjezdovými komunikacemi a přípojkami inženýrských sítí

Zpevněná plocha bude tvořena panely a bude rozdělená páteří vozovkou. Plocha bude rozdělena na dvě části – na každou z těchto ploch bude možné instalovat technologické zařízení betonárny včetně doplňujících recyklačních zařízení.

Prostor bude vymezen oplocením o celkové délce 455 m s napojením na stávající betonovou zeď. Do prostoru bude přístup přes 3 vstupní brány.

Součástí stavby jsou dva sjezdy asfaltové vozovky. Součástí dopravního napojení bude i rozšíření stávající komunikace o levý odbočovací pruh.

Součástí stavby je rovněž přípojka VN, vodovodní přípojka, kanalizační přípojka, datový kabel a regulovaný odtok srážkové vody.

Centrální míchací jednotka s dávkováním, dopravníkovým systémem a řídicí jednotkou

- Základní technické údaje:
- Kapacita míchačky/dávka: 3,0 m³
- Teoretická kapacita: 240 m³/h – kontinuální provoz; 80 m³/h – šaržový provoz
- Provozní kapacita: 160 m³/hod
- Zásobník kameniva se 4 boxy objem 4 × 16 t

- 3× ocelové silo na cement objem 80 t
- 1 až 2 nadzemní nádrže na vodu o celkovém objemu min 100 m³

System sestavy mobilní betonárny umožňuje míchání čerstvé betonové směsi, jak v kontinuálním režimu míchání, tak i dávkový provoz zařízení. Maximální výrobní kapacita čerstvé betonové směsi dosahuje při kontinuálním způsobu míchání 240 m³, při využití šaržového způsobu míchání 80 m³.

Zařízení je složeno z následujících hlavních skupin:

- Zásobník kameniva se čtyřmi boxy na kamenivo, vázící dopravní pásy a vynášecí pásový dopravník
- Centrální míchací jednotka BHS s dávkováním pojiva, vody a stavební chemií, vynášecí pásový dopravník kameniva, el. zařízení
- Ocelové samostatné sila jako zásobníky pojiva na betonových prefabrikovaných základových patkách – zásobníky na vodu s přečerpávací stanicí
- Kontejner se zásobníky chemických přísad 4 × 1 500 l
- Kontejner řídicí systém ATX 3000 – pracoviště dispečera betonárny

Samotný výrobní míchací proces je řízen automaticky s obsluhou z velínu, který je součástí míchacího centra.

Další součástí míchacího centra je plocha pro odstavení nakladačů, které zásobují násypky dávkovacích zařízení pásového dopravníku míchacího centra jednotlivými požadovanými frakcemi kameniva z okolních skládek. Pro vyloučení rizika úniku ropných látek z odstavených mechanismů a osobních aut na zpevněných plochách, budou prováděny pravidelné kontroly jejich technického stavu a používány záchytné vany pod mechanismy.

Pro snížení a omezení prašnosti v areálu míchacího centra budou plocha a skládky kameniva zkrápěny vodou s dostatečnou intenzitou a četností.

Objekt administrativního a sociálního zázemí

Administrativní a sociální zázemí bude tvořeno 3 – 6 uzavřenými ocelovými samostatnými kontejnery o rozměrech 6,0 x 2,45 x 2,8 m.

Recyklační zařízení

Technologické vody z výroby betonu a mytí vozidel budou likvidovány navrženou linkou na recyklaci zbytkové vody a sedimentu, kterou bude mobilní betonárka doplněna. Recyklační zařízení zbytky betonové směsi rozplaví, vypere a současně vytrídí kalovou vodu a kamenivo. Kalová voda bude odváděna potrubím do kalové nádrže – jímky s míchadlem; vyprané kamenivo bude z pracího zařízení vysypáváno do určeného prostoru. Kalová voda i vyprané kamenivo se opětne použije k výrobě betonových směsí – tj. veškerý získaný materiál z recyklace se může využít do nové výroby.

Vymývací zařízení bude umístěno na ploše a sestává ze zásobní nádrže a dvou usazovacích kontejnerů. Zbytkový beton a výplachová voda z pojízdných domíchávačů, jakož i vymývací voda z betonárky bude svedena do usazovacích kontejnerů. Tam se usadí větší pevné částice, které se znovu využívají ve výrobě.

Přepadová voda z usazovacích kontejnerů se v uzavřeném oběhu znovu používá jednak k čištění vozidel – vymývání domíchávačů, jednak se přivádí do výrobního procesu jako záměsová voda betonu. Přepadová znečištěná voda se neodvádí do veřejné kanalizace, ale je dále využita.

Zásobníky kameniva

Zásobníková jednotka je rozdělena do 4 násypků o jednotlivém obsahu 46 m³ (celkový objem 184 m³), které doplňuje podávací pásový dopravník pro krajní násypku (4,35 m) a sběrný vázící pásový dopravník o délce 11,9 m. Dávkování množství kameniva lze nastavit kyvnými dvojsegmentovými uzávěry ovládanými pneumatickými válci pro jednotlivé násypky. Toto zařízení je osazeno na pojízdném rámu s tříosým odnímatelným podvozkem v provedení jako sedlový návěs. Násypky zásobníkové jednotky budou průběžně doplňovány kolovým nakladačem, který bude stabilně v areálu betonárek.

Zásobníky vody

Jedná se o zásobníky na vodu s přečerpávací stanicí. Na každou plochu mobilní betonárky budou osazeny rezervní mobilní nádrže na vodu. Bude se jednat o 1 až 2 nadzemní nádrže o celkovém objemu min 100 m³. Předpokládají se jednoplášťové ocelové nádrže vertikální nebo horizontální.

Zásobníky pojiva

Cementové silo pro míchací zařízení (3 komplety zařízení) je stojatá válcová nádoba v mobilním provedení pro přemístění na podvalníku. Silo je doplněno dalšími zařízeními, jak funkčními (textilní filtr typu WAMECO FC2J13V, ovládaní filtru, uzavírací klapka na výpusti sila, plnicí potrubí atd.), tak bezpečnostními (vzduchové kypření, kontinuální zařízení hlášení plného stavu atd.). Součástí sila je uzavřený dopravní šnek cementu upevněný na silo a sklopitelný pro uchycení přepadovým hrdlem na hrdlo cementové váhy na rámu míchačky. Objem sila je 69 m³, tj. 80 t, průměr 2,9 m a celková výška 14,0 m.

Zásobníky chemických přísad

Kontejner se zásobníky chemických přísad bude instalován ve 4 kusech o objemu á 1 500 l. Jedná se o dvouplášťové zásobníky na patkách, ze zásobníků jsou přísady přečerpávány uzavřeným potrubím do mísícího prostoru.

Mobilní betonárky budou provozovány po dobu 9 měsíců (195 pracovních dní v roce). Předpokládá se provoz pouze v denní dobu.

Předběžně se předpokládá zahájení realizace v roce 2021 a ukončení výstavby rovněž v roce 2021, a to v jedné etapě.

Odůvodnění:

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

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

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

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

Záměrem je výstavba plochy pro umístění mobilních betonárek o rozloze 19 915 m². Skutečná provozní kapacita betonárek bude 160 m³/h, betonárky budou v provozu 195 dní v roce, a to pouze v denní době.

Podle platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (ÚPn SÚ hl. m. Prahy) schváleného usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 10/06 ze dne 09.09.1999, který nabyl účinnosti dne 01.01.2000, včetně platných změn i změny Z 2832/00 vydané usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 39/85 dne 06.09.2018 formou opatření obecné povahy č. 55/2018 s účinností od 12.10.2018, se předložený záměr nachází v ploše DL – dopravní, vojenská a sportovní letiště. Záměr je v souladu s platným ÚPn SÚ hl. m. Prahy (viz vyjádření Magistrátu hl. m. Prahy, odboru územního rozvoje, oddělení informací o území č. j. MHMP 1080414/2020 ze dne 15.07.2020).

S ohledem na charakter a umístění záměru se hodnocení v Oznámení věnovalo především posouzení vlivů na akustickou situaci, kvalitu ovzduší, ochranu přírody a krajiny, vlivy na vody a vlivy na obyvatelstvo včetně kumulativních a synergických vlivů.

K Oznámení jsou přiloženy odborné studie:

- Rozptylová studie (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., červen 2020),
- Akustická studie (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., červen 2020),

- Botanické a zoologické zhodnocení lokality (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., červen 2020),
- Hodnocení vlivů na veřejné zdraví (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., červen 2020).

Dále byla přiložena výkresová část.

Plocha pro realizaci záměru je v současné době nezastavěná. Záměr si nevyžádá zábor zemědělského půdního fondu ani pozemků určených k plnění funkcí lesa.

Při výstavbě bude současný pokryv pozemku odstraněn a uložen na deponii. Po dokončení výstavby bude půda použita na zpětné ohumusování travnatých ploch v okolí betonárek. Přebytek zeminy bude uložen a použit na jiných stavebních akcích v rámci letiště. Půda tak nebude zničena a bude využita poblíž dané lokality.

Realizace záměru nezpůsobí významné změny lokální topografie území. Vlivem stavby nedojde k významnému ovlivnění stability terénu. Stabilita půdy nebude ohrožena sesuvy ani poddolováním. Realizace záměru nebude mít vliv na erozi půdy.

Vzhledem k výše uvedenému nemůže mít záměr významný negativní vliv na půdu, PUPFL, horninové prostředí a přírodní zdroje.

V období výstavby záměru je počítáno s příjezdem a odjezdem 440 nákladních automobilů o nosnosti 24 tun pro přívaz panelů, další nákladní vozy budou navážet potřebný instalační materiál. Staveništní doprava bude vedena po ul. K Letišti a dále na veřejné komunikace.

V době provozu budou naváženy suroviny pro výrobu betonu, kdy je počítáno s denním příjezdem a odjezdem 210 nákladních aut s kamenivem a 26 autocisteren s cementem. Jednotky aut za týden budou navážet další chemikálie. Doprava pro výrobu tedy činí cca 472 aut za den, tj. 40 aut/h v obou směrech. Návozy surovin budou probíhat po stávající veřejné účelové komunikaci – ul. K Letišti, v neveřejném prostor U Letiště. Přístup na tuto silnici je z veřejné komunikace.

Návoz surovin bude realizován z výroben kameniva a cementu, které budou zvoleny dle aktuální nabídky na základě výběrových řízení. Doprava tedy může přijíždět ze dvou směrů:

- varianta od jihu – doprava bude vedena od jihu po Pražském okruhu, na Exitu 28 sjede na ul. K Letišti, po této ulici až k betonárkám.
- varianta od severu – doprava přijíždějící od severu po ul. Lipské sjede na Exitu 2 na ul. Aviatickou, odtud na ul. K Letišti a k betonárkám.

Odjezd prázdných vozidel bude odpovídající trasou jako příjezd.

Doprava betonu na stavbu bude představovat cca 240 autodomíchávačů denně. Expedice betonu bude prováděna většinou po vnitřních areálových komunikacích na místa použití betonu při výstavbě jednotlivých investičních akcí v rámci areálu Letiště Václava Havla.

Osobní doprava ve fázi výstavby a provozu bude probíhat po stejných komunikacích a bude nevýznamná (malé jednotky osobních automobilů za den).

Veškerá doprava související se záměrem je uvažována pouze v denní době ve shodě s provozem betonárny.

Automobilová doprava vyvolaná záměrem bude zdrojem znečištění ovzduší. Dalším zdrojem znečištění ovzduší bude provoz budoucích betonárek.

Všechny zdroje znečištění ovzduší byly vyhodnoceny v rámci rozptylové studie.

Dle údajů map klouzavých pětiletých průměrů imisních koncentrací (pětiletý průměr 2015 - 2019) publikovaných Českým hydrometeorologickým ústavem dosahují v lokalitě plánované trasy průměrné roční imisní koncentrace oxidu dusičitého (NO₂) 20,3 – 22,6 µg/m³, polétavého prachu frakce PM₁₀ 24,3 µg/m³, polétavého prachu frakce PM_{2,5} 18,0 – 18,1 µg/m³, benzenu 1,1 - 1,2 µg/m³ a benzo(a)pyrenu (B(a)P) 1,0 ng/m³. U průměrných 24hodinových imisních koncentrací PM₁₀ dosahují 36. nejvyšší hodnoty 42,8 – 43,3 µg/m³.

Z uvedených údajů je patrné, že se jedná v rámci pražských relací o vyhovující prostředí, s hodnotami koncentrací sledovaných látek pod imisními limity, u B(a)P na hodnotě imisního limitu.

Modelovými výpočty rozptylové studie byl zjišťován vliv provozu betonárny a dovozu surovin alternativně ve variantě sever a variantě jih (vždy intenzita 236 TNA v jednom směru).

Nejvyšší příspěvky průměrných ročních koncentrací oxidu dusičitého (NO₂) ve variantě sever dosahují podél ul. K Letišti – 0,25 µg/m³ a na okraji obytné zástavby Přední Kopaniny 0,04 µg/m³, ve variantě jih u ul. K Letišti 0,17 µg/m³ a u obytné zástavby u ul. U Letiště 0,11 µg/m³.

Nejvyšší příspěvek průměrných ročních koncentrací polétavého prachu PM₁₀ v obou variantách dosahuje 7 µg/m³ v prostoru betonárny, na okraji obytné zástavby Přední Kopaniny 0,4 µg/m³.

Vlivem provozu záměru nedojde v žádné části zájmového území k překročení limitu pro průměrné roční koncentrace NO₂ ani PM₁₀.

Nejvyšší příspěvek průměrných ročních koncentrací polétavého prachu PM_{2,5} v obou variantách dosahuje 2 µg/m³ v prostoru betonárny, na okraji obytné zástavby Přední Kopaniny ve variantě sever 0,12 µg/m³ a variantě jih 0,11 µg/m³. U třech bodů mimo obytnou zástavbu bylo zjištěno zvýšení podlimitních koncentrací na těsně nadlimitní. V prostoru obytné zástavby v lokalitě Na Padesátníku (podél trasy Pražského okruhu), kde byly v rozptylové studii ve výchozím stavu lokálně vypočteny nadlimitní koncentrace ve výši 20 - 21 µg/m³, byl vlivem provozu betonárny zjištěn příspěvek 0,05 µg/m³.

U průměrných ročních koncentrací benzenu v obou variantách dosahují příspěvky nejvíce 0,001 µg/m³, k překračování imisního limitu nebude docházet.

U průměrných ročních koncentrací B(a)P v obou variantách se příspěvky pohybují v tisícinách $\mu\text{g}/\text{m}^3$, k překračování imisního limitu by nemělo docházet.

Nejvyšší příspěvky maximálních hodinových koncentrací oxidu dusičitého (NO_2) ve variantě sever dosahují $3,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ a na okraji obytné zástavby $1,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$, ve variantě jih $2,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ a u obytné zástavby $1,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Vlivem provozu záměru nedojde v žádné části zájmového území k překročení imisního limitu.

Nejvyšší příspěvky maximálních denních koncentrací PM_{10} v obou variantách dosahují v prostoru betonárny až $170 \mu\text{g}/\text{m}^3$, v prostoru obytné zástavby v lokalitě Na Padesátníku $13 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Zvýšení počtu překročení imisního limitu nepřesáhne povolených 35 překročení ani u betonárny a tak nedojde k překročení imisního limitu.

Z provedených výpočtů vyplývá, že vlivem zprovoznění záměru nebude docházet k překračování imisních limitů sledovaných znečišťujících látek.

Pouze u průměrných ročních koncentrací $\text{PM}_{2,5}$ v prostoru obytné zástavby v lokalitě Na Padesátníku (podél trasy Pražského okruhu), kde byly v rozptylové studii ve výchozím stavu lokálně vypočteny nadlimitní koncentrace ve výši $20 - 21 \mu\text{g}/\text{m}^3$, by mohlo dojít vlivem provozu betonárny ke zvýšení imisních koncentrací o $0,05 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Vzhledem k tomu, že dle závazných údajů z map klouzavých pětiletých průměrů imisních koncentrací (pětiletý průměr 2015 - 2019) publikovaných Českým hydrometeorologickým ústavem dosahují v daném území průměrné roční imisní koncentrace polévatého prachu frakce $\text{PM}_{2,5}$ $18,0 - 18,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$, nemělo by při zjištěném imisním příspěvku docházet k překračování imisního limitu.

Pro snížení prašnosti během provozu betonárny zpracovatel rozptylové studie požaduje dodržovat technické podmínky provozu tohoto zdroje znečišťování ovzduší, spočívající především v zakrytování prašných částí betonárny, vybavení sil účinnými filtry proti prašnosti, skladování prašného materiálu v uzavřených prostorách a provádění pravidelného úklidu manipulačních ploch a příjezdových komunikací.

Modelovými výpočty rozptylové studie byl také zjišťován vliv výstavby plochy pro mobilní betonárny na kvalitu ovzduší. Při skrývce ornice během zemních prací by měl objem staveništní dopravy dosahovat 48 příjezdů a dojezdů nákladních automobilů denně. Ve zvolených referenčních bodech, umístěných na nejbližších obytných objektech, by měly příspěvky maximálních hodinových koncentrací NO_2 dosahovat nejvíce $7,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ a příspěvky maximálních denních koncentrací PM_{10} nejvíce $0,27 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Jak vyplývá z předložených modelových výpočtů, během stavebních prací by nemělo ani při uvažování imisního pozadí docházet k překračování krátkodobého imisního limitu pro NO_2 .

U maximálních denních koncentrací PM_{10} dochází již ve stávajícím stavu v některých referenčních bodech k překračování limitní hodnoty $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$, nikoliv však povolené hodnoty jejího překračování ve výši 35 překročení za rok. Vzhledem k vypočteným hodnotám příspěvků imisních koncentrací PM_{10} ($0,10 \mu\text{g}/\text{m}^3 - 0,27 \mu\text{g}/\text{m}^3$) by nemělo docházet k překračování imisního limitu, přesto zpracovatel rozptylové studie doporučuje realizovat opatření ke snížení emisí prachu. Jedná se především o skrápění prašného materiálu, důsledné čištění příjezdových komunikací, staveništních ploch a nákladních automobilů a kontrolu technického stavu používané techniky a mechanismů.

Jako částečná kompenzace vlivů záměrů na ovzduší je v Oznámení navržena výsadba zeleně v blízkosti plochy mobilní betonárny.

V průběhu zjišťovacího řízení obdržel příslušný úřad vyjádření orgánu ochrany ovzduší MHMP, ve kterém je konstatováno, že provedené hodnocení vlivu provozu i fáze výstavby plochy pro mobilní betonárny na kvalitu ovzduší považuje za dostatečné a nemá k němu zásadní připomínky. Realizace záměru výstavby plochy pro mobilní betonárny o navržených parametrech je v daném území z hlediska ochrany ovzduší přijatelná.

Z výše uvedených skutečností vyplývá, že navrhovaný záměr nebude mít významný negativní vliv na kvalitu ovzduší v dotčeném území.

Z hlediska vlivů záměru na klima lze uvést, že záměr nebude mít významné vlivy na klima. Celkové emise skleníkových plynů v České republice činily dle ročenky ČHMÚ v roce 2017 (poslední publikovaná data) 105,6 Mt CO₂ ekv. Celková produkce emisí CO₂ ekvivalentu z provozu betonárek činí řádově stovky tun ročně, stejně tak z vyvolané dopravy. Z toho vyplývá, že realizace záměru bude mít z globálního hlediska produkce emisí CO₂ ekvivalentu z automobilové dopravy České republiky nevýznamný efekt na klimatický systém, představující řádově miliontinu celkové produkce České republiky.

Záměr bude v dalších fázích projektové přípravy navržen tak, aby zohlednil předpokládané změny globálního klimatu v budoucnu, nárůst extremit počasí a změnu klimatických charakteristik, které se očekávají v místě výstavby.

Záměr nebude mít významný negativní vliv na klima.

Součástí Oznámení je akustická studie, ve které byly vyhodnoceny akustické příspěvky z vlastního provozu betonárny, dále byly posouzeny změny podél navrhovaných příjezdových tras záměru na veřejných komunikacích a období výstavby záměru. Výpočty byly provedeny pro dobu provozu betonárny, tj. v denní dobu.

Pro ověření skutečné hladiny hluku byla v lokalitě provedena krátkodobá měření na dvou stanovištích dne 4. června 2020.

Pro hluk z provozu technologie byly zvoleny 3 výpočtové body u staveb, které by mohly být v průběhu provozu záměru významněji zasaženy (objekty k bydlení: Do Roklí 61, Za Teplárnou 841 a U Letiště 290). Objekty se nacházejí minimálně ve vzdálenosti 700 metrů od záměru.

Při umístění betonáren při severní hranici vymezeného areálu lze očekávat nejvyšší akustické příspěvky do 35,0 dB. Při umístění při východní hranici areálu do 34,0 dB a při jižní hranici do 34,9 dB. Nejvyšší akustické příspěvky u chráněné zástavby lze očekávat do 35,0 dB, hygienický limit 50 dB tak bude pro denní dobu s jistotou splněn. V noční době nebude záměr v provozu.

Hluk z dopravy podél veřejných komunikací byl hodnocen pro variantu jih, neboť ve variantě sever je doprava napojena na ul. Lipskou po trase, která vede mimo obytnou zástavbu.

Pro variantu jih bylo zvoleno 6 výpočtových bodů (objekty k bydlení: U Letiště 531, U Letiště 1055/8, U Letiště 527, bytové domy: K Letišti 543 a K Letišti 533/1 a objekt školy: K Letišti 278/4a).

Podkladem pro stávající dopravu byly intenzity dopravy na předemtných úsecích na území Prahy pro rok 2019, zpracované TSK hl. m. Prahy.

Podél příjezdové a odjezdové trasy ve variantě jih byly ve výchozím stavu vypočteny akustické příspěvky z dopravy na ul. K Letišti od 55,4 do 62,7 dB. Hygienické limity v území jsou splněny. Vlivem provozu záměru lze očekávat nárůst do 1,1 dB. Dojde tedy k mírnému navýšení hlukové zátěže v území, hygienický limit však překročen nebude.

Stavební činnost bude probíhat mezi 7 a 21 hodinou. Hygienický limit 65 dB bude dle výpočtů v akustické studii splněn, a to s významnou rezervou.

V území jako významný zdroj hluku působí vlastní letiště. Hluk z letecké dopravy je limitován samostatným hlukovým limitem, neboť jeho zdravotní účinky jsou odlišné od působení stacionárních zdrojů a automobilové dopravy. Hluk z letecké dopravy nebude vlivem provozu betonárek ovlivněn. Kumulativní vlivy hluku z letecké a z automobilové dopravy tak budou zanedbatelné, neboť hluk z obou skupin zdrojů má zcela jiný charakter

V průběhu zjišťovacího řízení obdržel příslušný úřad vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví (Hygienická stanice hl. m. Prahy) kde je konstatováno, že v rámci řešeného území není předpoklad negativního vlivu záměru na veřejné zdraví.

Záměr nemůže mít významný negativní vliv na akustickou situaci.

Přílohou oznámení je hodnocení vlivů na veřejné zdraví, jehož cílem bylo vyhodnotit provoz záměru na zdraví obyvatel žijících v dotčené lokalitě. Ze závěrů studie je zřejmé, že vlivem navrženého záměru nedojde ke zvýšení zdravotního rizika ve smyslu ohrožení zdraví ve fázi výstavby, rovněž tak ve fázi provozu záměru.

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

Při výstavbě bude potřeba cca 10 m³ vody denně, v době zlepšování zemin až 50 m³ denně, průměrná hodnota pro celou dobu stavby je cca 20 m³ denně. Voda bude dovážena kropicemi ze stávajících hydrantů na letištním vodovodu.

Pro pokrytí potřeby vody budou v areálu nádrže, které budou plněny z nové vodovodní přípojky kontinuálně i mimo provoz betonárny a budou sloužit k vyrovnání špičkových nároků na potřebu vody.

Při stavbě bude používáno mobilní WC. Při provozu budou odpadní splaškové vody (WC, umyvadlo, příp. sprcha) odváděny z objektu administrativního a sociálního zázemí – buňkoviště, novou splaškovou stokou do areálové kanalizace se zaústěním na ČOV/ČKV Jih. Navýšení vlivem záměru bude v řádu tisíce současných množství. Konečný recipient Kopaninský potok tak nebude pozorovatelně ovlivněn.

Při vlastní výrobě betonu nevznikají odpadní vody, neboť veškerá voda použitá pro záměr betonové směsi se spotřebuje v procesu. Spotřebovávaná voda proto bude zcela využívána.

V době výstavby budou srážkové vody zasakovány na pozemku nebo v jeho okolí. Při výstavbě objektů a mobilní betonárny by zemní stavební stroje měly být na staveništi minimální dobu. Nedojde ke kontaminaci dešťových vod ropnými látkami – úkapy ze stavebních strojů.

Zpevněná plocha betonárek bude částečně propustná pro srážkové vody. Část nevsáknutých vod bude rovnoměrně rozdělena k odtoku po povrchu, který bude příčným a podélným sklonem spádován k delším stranám plochy. Obvod plochy v šířce pruhu až 5 m bude upraven k vyšší vsakovací schopnosti výměnou vrstvy současné zeminy za zeminu (šterkopísek). Nevsáknutá voda bude okrajovými odvodňovacími drény odvedena do nejnižšího místa a odtud bude proveden regulovaný odtok směrem k suchému poldru – odtok přes kontrolní šachtu kanalizačním potrubím směrem do otevřeného odpadu dešťové kanalizace a dále přes oddělovací objekt do retenčních nádrží ČOV/ČKV Jih, dešťová voda nad kapacitou nátoky do retenčních nádrží bude odvedena přímo do suchého poldru. Plocha bude znečištěna především prachem, ve velmi malém množství budou přítomny ropné látky. Navržené řešení s upraveným vsakovacím pruhem zeleně přes vrstvu půdy tedy plní funkci předčištění před vypouštěním do vod povrchových. V půdním horizontu budou nepolární látky účinně zachytávány na sorpčním humusovém komplexu, na němž bude půdními bakteriemi a houbami odbourávána. V případě vyšší přívalové srážky bude voda nad vsakovací kapacitu vsakovacího pásu odvedena kanalizací v množství cca 60 l/s. Tato voda bude odváděna do dešťové kanalizace a přes retenční nádrže do poldru a dále do Kopaninského potoka. Nadměrné přítoky jsou odlehčeny přímo do poldru a dále do vodoteče.

Sjezdy hlavní a vedlejší a rozšíření stávající komunikace (asfaltobetonová plocha) budou odvodněny do okolního terénu a do odvodňovacího příkopu, kde budou zasáknuty.

Záměr nebude mít vliv na kvalitu povrchových vod. Splaškové vody budou odváděny kanalizací do čistírny odpadních vod, konečným recipientem splaškových vod bude Kopaninský potok, kam je vyústěn odtok z ČOV/ČKV Jih. Vzhledem k množství vznikajících odpadních vod se jedná o nevýznamný vliv.

Hladina podzemní vody se vyskytuje pod úrovní 22 m pod terénem. Podloží půdy a navážek tvoří sprašové hlíny, slínovce a jílovce, tedy horniny velmi málo propustné. Zpevnění plochy betonárek tedy nebude znamenat významné omezení hladiny podzemní vody, protože ta je z povrchu dotována velmi omezeně. Vsak většiny srážek bude umožněn do půdního horizontu v zasakovacích pásech, kde se částečně rozlije v horninách, částečně bude odpařena evapotranspirací. Vliv na hladinu podzemní vody v hloubce 22 m pod povrchem bude minimální.

Záměr nemůže mít významný negativní vliv na podzemní a povrchové vody.

Přílohou Oznámení je botanické a zoologické zhodnocení lokality, ve kterém byla zhodnocena biota na ploše určené k realizaci záměru.

Z hlediska flóry lze konstatovat, že celé území je pokryté převážně travní vegetací a je pravidelně strojově sekáno. V souvislosti s realizací záměru nedojde ke kácení dřevin.

Z provedeného zhodnocení lokality vyplynulo, že lokalita slouží jako biotop zvláště chráněným druhům živočichů (čmeláci, koroptev polní). Dotčení přítomných druhů čmeláků bude minimální, pokud práce započnou mimo vegetační období, budou zasaženy řádově jednotky přezimujících samic. Celková populace čmeláků v místě nebude ohrožena a ostatní části populace tyto ztráty nahradí. Záměr neovlivní příznivý stav druhu z hlediska jeho ochrany.

Koroptev hnízdí od května do června. Mimo toto období je poměrně pohyblivá a při vyplašení odlétá z místa. Začnou-li práce mimo hnízdní období a mimo období největších mrazů, kdy jsou koroptve přitisknuty k zemi a zahřívají se, přesunou se koroptve při ruchu na lokalitě do sousedství, kde mají příhodné podmínky pro život. Při zahájení prací mimo období hnízdění nebude ovlivněn přirozený vývoj koroptví, nebude zničen ani jejich biotop, neboť naleznou v okolí dostatek míst k životu.

Dle Nálezové databáze ochrany přírody zřízené Agenturou ochrany přírody a krajiny České republiky byl v lokalitě zaznamenán rovněž výskyt bělořita šedého a křepelky polní.

Vzhledem k výskytu zvláště chráněných druhů živočichů bude před zahájením územního řízení podána žádost o výjimku z ochranných podmínek podle § 56 zák. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Žádost o udělení výjimky bude zohledňovat aktuální výskyt zvláště chráněných druhů živočichů na lokalitě.

Záměr představuje zařízení malých rozměrů, kdy pohledově významnější konstrukcí mohou být štíhlá cca 10 m vysoká sila; ostatní zařízení jako jsou kontejnery, nádrže, skladovací plochy apod. jsou stavby a zařízení o výšce několika metrů, tedy v krajině nezřetelná. Míchací sila i přes svou výšku nebudou působit v krajině jako významně negativní prvek nebo ohnisko pohledu. Záměr je umístěn v kontaktu s areálem letiště, tedy s krajinou, kde jsou obdobné vysoké struktury přítomné a očekávané. Krajina v oblasti je jen mírně zvlněná, místo stavby je tedy viditelné a vizuálně působí jen v nejbližším okolí. Při dálkových pohledech mohou být viditelné pouze horní části sil, které však budou zarámovány krajinou staveb a objektů letiště. Stejně tak subtilní horizontální rozměry sil znamenají, že z větší vzdálenosti sila vizuálně příliš nepůsobí a zanikají v celkovém obrazu krajiny. Záměr je v souladu s kulturně historickou charakteristikou místa (průmyslový areál v urbanizovaném technickém areálu letiště). Záměr není kontrastní z hlediska celkové harmonie a uspořádání krajiny. Měřítka betonárek je srovnatelné nebo menší, než měřítka stávajících prvků v krajině.

V zájmovém území pro realizaci připravovaného záměru ani v dosahu jeho přímých vlivů se nenachází žádný prvek ÚSES.

V řešeném území není vymezena žádná ptačí oblast či evropsky významná lokalita viz vyjádření OCP MHMP, č. j. MHMP 652978/2020 ze dne 06.05.2020.

Lokalita stavby ani její nejbližší okolí nejsou situovány v chráněném území z hlediska vodohospodářského ani se zde v současnosti nenacházejí ložiska nerostných surovin, které by omezovaly realizaci daného záměru.

Záměr se nenachází ve vymezených plochách zvláště chráněných území (národní park, CHKO, přírodní památka, přírodní rezervace, národní přírodní památka, národní přírodní rezervace). Nejbližše hodnocenému záměru (severovýchodně na okraji Přední Kopaniny) se ve vzdálenosti cca 750 m nachází přírodní památka Opukový lom Přední Kopaniny.

V lokalitě se rovněž nenachází žádný památný strom.

Záměr nevyužívá biologické zdroje; pro výstavbu ani provoz nejsou využívány vstupy, které by ovlivňovaly biologickou rozmanitost jak v daném území, tak v rámci globální biodiverzity. Realizace záměru se dotkne ekosystému v lokalitě záměru (travnatá plocha), který bude odstraněn a nahrazen průmyslovou plochou. Nejedná se o ekosystém vzácný, v daném území i v širší krajině je běžně přítomný. Dotčení tohoto ekosystému nemá nároky na biodiverzitu území.

Príslušný úřad konstatuje, že z hlediska přírody a krajiny a biologické rozmanitosti nemůže mít záměr významný negativní vliv.

Lokalita určená k výstavbě záměru se nachází mimo ochranné pásmo Pražské památkové rezervace. V území není vyhlášena památková zóna. V těsném okolí místa výstavby se nenachází žádná kulturní památka, která by měla být posuzovaným záměrem dotčena.

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

V době výstavby se výkopy a násypy předpokládají s vyrovnanou bilancí. V rámci stavebních prací na přípojkách kanalizace, vodovodu a kabelových trasách budou případné odpady odstraňovány dodavateli stavby. Bude se jednat o běžný stavební odpad ve velmi malých množstvích. Výčet odpadů vznikajících v době provádění stavebních prací je uveden v tabulce. Jednotlivé odpady budou ukládány do skladových kontejnerů a umístovány tak, aby nenarušovaly životní prostředí a vzhled okolí stavby. Nebezpečné odpady budou označovány dle platné legislativy. Původcem odpadů bude zhotovitel stavby, odpady budou dále předávány oprávněným osobám (firmám). Staveništní suť bude využívána buď samotným původcem, nebo bude nabízena k využití jiným subjektům.

Po uvedení stavby plochy pro mobilní betonárky do provozu žádné odpady z výroby vznikat nebudou. Vlastní technologie mobilních betonárek řeší odpady svou recyklační linkou, z níž nevznikají žádné odpady, vše se zpět spotřebovává.

Z výše uvedeného vyplývá, že z pohledu odpadového hospodářství nedojde k významnému negativnímu ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví.

Rizika havárií při výstavbě představuje především úkap ropných látek ze stavebních mechanismů či požár na staveništi. Tato rizika budou minimalizována obvyklými postupy. V období provozu představuje možné riziko rovněž požár, popř. může dojít k poruše na

technologii spojené s únikem vstupních surovin. Tato rizika jsou minimalizována samotným návrhem záměru. Pro provoz mobilní betonárny bude zpracován havarijný plán.

Dle příslušného úřadu je riziko nestandardních stavů a havárií nevýznamné.

Z hlediska možných kumulativních vlivů záměru se jedná především o záměrem vyvolanou dopravu, vlivy byly vyhodnoceny prostřednictvím rozptylové a hlukové studie.

Vzhledem k umístění záměru a k výše uvedeným hodnocením jednotlivých vlivů je vyloučena možnost přeshraničních vlivů.

Podle příslušného úřadu byl v průběhu zjišťovacího řízení popsán a zhodnocen stávající stav území a identifikovány potenciálně významné vlivy záměru na obyvatelstvo a životní prostředí, které byly v souladu s přílohou č. 2 k zákonu zváženy ve vztahu k charakteru záměru a jeho umístění s ohledem na jejich rozsah, velikost a složitost, pravděpodobnost, dobu trvání, frekvenci a vratnost. V Oznámení byly podrobně vyhodnoceny vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Při aplikaci opatření k prevenci, vyloučení, snížení a kompenzaci nepříznivých vlivů, která jsou podrobně rozvedena v Oznámení (kap. D.IV.), lze konstatovat, že realizací záměru nedojde z hlediska základních environmentálních charakteristik území k významnému navýšení stávající zátěže území.

Z provedeného hodnocení vyplynulo, že vlivy předmětného záměru na jednotlivé složky životního prostředí nebudou významné, proto příslušný úřad rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku rozhodnutí.

2. Úkony před vydáním rozhodnutí:

Dne 19.04.2021 obdržel OCP MHMP od oznamovatele společnosti Letiště Praha a.s. Oznámení záměru.

Z obsahu Oznámení vyplynulo, že se jedná o záměr naplňující ust. § 4 odst. 1 písm. c) zákona, a to ve vztahu k bodu 41 kategorie II přílohy č. 1 k zákonu. Tyto záměry podléhají posouzení, pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení. Příslušným úřadem k provedení zjišťovacího řízení je v daném případě Magistrát hlavního města Prahy.

Protože Oznámení splňovalo náležitosti podle § 6 odst. 4 zákona, oznámil příslušný úřad dne 27.04.2021 zahájení zjišťovacího řízení. Dále podle § 16 zákona zajistil zveřejnění informace o Oznámení a o tom, kdy a kde je možno do něj nahlížet, na úředních deskách dotčených územních samosprávných celků a na internetu. Elektronická podoba Oznámení byla zveřejněna v Informačním systému EIA (www.cenia.cz/eia) pod kódem PHA1123. Současně zaslal příslušný úřad oznámení, popřípadě informaci o něm spolu s žádostí o vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům.

Informace o Oznámení byla na úřední desce Magistrátu hlavního města Prahy zveřejněna dne 27.04.2021. Veřejnost, dotčená veřejnost, dotčené orgány a dotčené územní samosprávné celky mohly zaslat písemné vyjádření k Oznámení příslušnému úřadu do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o Oznámení. Za den zveřejnění se přitom považuje ten den, kdy došlo k vyvěšení

informace o Oznámení na úřední desce dotčeného kraje. V daném případě tak bylo možné zasílat vyjádření příslušnému úřadu do 28.05.2021. Podle § 6 odst. 8 k vyjádřením zasláným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží.

3. Podklady pro vydání rozhodnutí:

Příslušný úřad při vydání rozhodnutí vycházel zejména z předloženého Oznámení zpracovaného podle přílohy č. 3 k zákonu. To bylo zpracováno v dubnu 2021 společností ATEM – ateliér ekologických modelů. Oznámení se zabývá vymezením a posouzením předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí.

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

Oznámení záměru je zveřejněno v Informačním systému EIA (www.cenia.cz/eia) pod kódem PHA1123.

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

- hlavní město Praha
(vyjádření č. j. MHMP 570198/2021 ze dne 28.05.2021),
- Městská část Praha 6
(vyjádření č.j. MCP6 208190/2021 ze dne 25.05.2021),
- Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze
(vyjádření č. j. HSHMP 26318/2021 ze dne 19.04.2021),
- Česká inspekce životního prostředí - oblastní inspektorát Praha
(vyjádření zn. ČIŽP/41/2021/3938 ze dne 12.05.2021),
- Magistrát hlavního města Prahy - odbor ochrany prostředí
(vyjádření č. j. MHMP 762360/2021 ze dne 27.05.2021),
- Veřejnost1
(vyjádření ze dne 19.05.2021 + e-mail ze dne 20.05.2021),
- Spolek Za Teplárnou
(vyjádření ze dne 28.05.2021).

5. Vypořádání vyjádření obdržených v průběhu zjišťovacího řízení:

Příslušný úřad obdržel v průběhu zjišťovacího řízení celkem 7 vyjádření. Všechna vyjádření byla zaslána ve lhůtě dané zákonem. Dále je shrnuta podstata vyjádření. Vypořádání příslušným úřadem je v textu odlišeno kurzívou.

Hlavní město Praha uvádí, že nepožaduje další posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb. Pro případnou další přípravu záměru důrazně doporučuje buď podstatné snížení kapacity záměru (rozsah zpevněných ploch), nebo podrobné a přesvědčivé zdůvodnění, proč je taková kapacita potřeba, a detailní popis a využití celé plochy v průběhu provozu.

Podle příslušného úřadu z vyjádření neplyne, že by záměr mohl mít významný negativní vliv na životní prostředí. Z vyjádření nevyplývá nutnost záměr posoudit, navíc ani toto není územním samosprávným celkem požadováno. Doporučení uvedené ve vyjádření se týká následné projektové přípravy záměru. Příslušný úřad se s doporučením Hlavního města Prahy ztotožňuje.

Městská část Praha 6 (dále jen „MČP6“) úvodem konstatuje, že se záměrem souhlasí a nepožaduje vypracování podrobnější dokumentace dle zákona č. 100/2001 Sb.

Z hlediska územního rozvoje je konstatováno, že záměr není vnímán jako problematický. Pouze se upozorňuje na možnost souběhu s jinými záměry v okolí a nezbytnou případnou koordinaci těchto záměrů. Předložené Oznámení se možností kumulace negativních vlivů z různých záměrů zabývá. V případě souběhu záměru například se záměry „Elektrifikace linky 119“ nebo „Dopravní terminál Dlouhá míle“ a dalšími je nezbytná koordinace těchto záměrů. V širším okolí navrhovaných ploch pro mobilní betonárku se dle ÚPn HMP nacházejí některé rozvojové plochy, např. ZVO-D na severu a ZVO-E. Budoucí záměry a rozvoj těchto lokalit není specifikován. Odbor územního rozvoje závěrem uvádí, že k předloženému Oznámení nemá zásadní připomínky.

Podle příslušného úřadu z vyjádření neplyne, že by záměr mohl mít významný negativní vliv na životní prostředí. Z vyjádření nevyplývá nutnost záměr posoudit, navíc ani toto požadováno.

Z hlediska dopravy a životního prostředí MČP6 uvádí, že napojení záměru je řešeno v severní a jižní variantě. Pro záměr v obou variantách byla zpracována rozptylová studie. Maximální denní provoz je 236 nákladních automobilů se surovinami a 240 nákladních automobilů s hotovou směsí. Dochází zde k možné kumulaci s dalšími investičně náročnými a pro životní prostředí zatěžujícími záměry v dané lokalitě. V textu Oznámení je zahrnuto vypořádání podmínek a vyjádření dotčených úřadů včetně podmínek v předběžném vyjádření odboru dopravy a životního prostředí ÚMČ Praha 6 (dále jen „ODŽP“). Zpracovatel uvádí, že pro částečnou kompenzaci vlivů na kvalitu ovzduší bude provedena výsadba zeleně na plochách dle dohody s MČP6, a dále, že součástí projektu bude výsadba zeleně v blízkosti plochy mobilní betonárky. Smyslem výsadby bude zachycování prachových částic, což bude sloužit jako částečná kompenzace vlivů záměru na kvalitu ovzduší. Za funkčně vhodné plochy, ideálně plnicí plochy pro Přední Kopaninu, byly vyhodnoceny zejména linie podél předpokládaných staveb D7 a SOKP, které mají být vedeny převážně v zářezech. Další plochy je možné najít jižně až jihovýchodně od okraje zastavěného území Přední Kopaniny. V daném směru, avšak blíže k areálu letiště za budoucí D7, má již oznamovatel vytipovány také některé vlastní plochy. V rámci přípravy záměru se bude oznamovatel zabývat zejména vlastními plochami mezi ČOV/ČKV Jih a budoucí D7, resp. ul. Lipská, a plochou mezi budoucí MÚK Aviatická, ČOV/ČKV Jih a čerpací stanicí Shell, které jsou již z části rezervovány pro výsadbu zeleně. Pro tyto plochy budou ve spolupráci s MČP6 zpracovány návrhy sadových úprav s maximálním využitím pozemků z hlediska příslušných podmínek (ÚPn, výhledové stavby, aj.), které bude

možno naplňovat dílčími výsadbami. V rámci možností budou realizovány výsadby řídkých porostů stromů doplněných o keřové patro tak, aby byly co nejvíce účinné pro záchyt zejména prachových částic. Zároveň budou návrhy výsadeb zohledňovat funkci zeleně jako diverzifikovaného biotopu.

Dosahované dopravní zátěže, vyvolané realizací záměru a s klíčovým dopadem na okolí jsou popsány v úvodním textu. Jednoznačně pozitivním jevem je fakt, že spotřebitel betonových směsí (Letiště VH) nebude provozem těžkých mixů zatěžovat a poškozovat síť pozemních komunikací. Tu budou užívat pouze vozidla dovážející komodity pro výrobu směsí. Dle návrhu bude dovoz komodit realizován po dvou hlavních trasách – jižní (SOKP) a severní (Lipská/ I/7). Rozvoz hotových směsí bude realizován většinou po účelových komunikacích (s omezením veřejného přístupu) ve správě Letiště VH. Dle aktuálního stavu (12/2020), kdy byla pražským zastupitelstvem schválena výstavba nové VPD (RWY), je to situace o to víc žádoucí, neboť výstavba nové dráhy bude znamenat spotřebu značného množství betonových směsí, které nebude nutné dovážet po komunikační síti MČP6. To, co je zatíženo značnou mírou neurčitosti, je možná kumulace s dalšími stavbami, se kterými je v území uvažováno (výstavba SOKP 518,519, výstavba paralelní VPD (RWY), výstavba železniční odbočky ze žst. Praha – Ruzyně, výstavba terminálu Dlouhá míle...). Uvedené investiční akce zavedou v době realizace do území nezanedbatelný objem nákladní dopravy, neboť lze předpokládat značné přesuny hmot. Terminál Dlouhá míle bude následně bodovým zdrojem zátěže i v období provozu. Bohužel, časové rozložení realizace citovaných staveb nelze ani odhadnout z důvodu naprosto nespolehlivých prognóz. Z hlediska MČP6 je nepřekročitelným požadavkem eliminace provozu těžké nákladní dopravy po místních komunikacích I. třídy (Evropská, Patočkova, Jugoslávských partyzánů). Toto je nutné především zohlednit při výběru dodavatelů jednotlivých komodit (vhodné přepravní trasy).

Lze konstatovat, že na jednotlivé segmenty životního prostředí může mít realizace i provoz záměru negativní vliv, v daném případě jde primárně o zhoršující vliv na ovzduší.

MČP6 uvádí, že záměr nemá vliv na ZPF.

MČP6 dále uvádí, že dotčená oblast nepředstavuje z hlediska ochrany přírody významné území. Výskyt zvláště chráněných druhů rostlin nebyl zaznamenán. Význam pro přežití ochranný významných živočišných druhů širší oblasti není zcela zásadní. Dle Oznámení si záměr nevyžádá ani kácení dřevin. Vzhledem k popsanému charakteru a kapacitě záměru MČP6 konstatuje, že se nepředpokládá významné navýšení negativních vlivů na faunu a flóru v dotčeném území. V případě vybudování nových tras inženýrských sítí, které budou pro provoz záměru nezbytné, je třeba zajistit soulad s Pražskými stavebními předpisy.

Z hlediska ochrany ovzduší MČP6 uvádí, že stavba bude mít vliv na zhoršení kvality ovzduší ve fázi realizace i provozu. Z hlediska znečištění ovzduší preferuje MČP6 spíše jižní variantu, která představuje dle rozptylové studie celkově nižší zátěž pro lokalitu zejména pro oblast Přední Kopaniny, která bude výrazně více dotčena aktuálně projednávanou přestavbou MÚK a paralelní dráhy. Lze sice předpokládat, že samotný provoz mobilní betonárky neovlivní kvalitu ovzduší nad míru únosnou, vzhledem k možné kumulaci vícero náročných stavebních akcí, požaduje MČP6 zpracování harmonogramu, bude-li již najisto termínově dána některá ze

zmiňovaných stavebních akcí, v dalším stupni projektové přípravy. MČP6 požaduje předložit komplexní řešení navrhovaného záměru ve vztahu k ostatním připravovaným stavbám v dané lokalitě, ideálně předložit kvůli posouzení synergických vlivů časový harmonogram prolínání staveb vyjmenovaných v textu Oznámení. S tím rovněž souvisí skutečnost, že zmiňované stavby si vyžádají na mnoha místech rozsáhlé kácení, a to především dřevin, které tvoří funkční bariéru mezi komunikací Lipská a zástavbou a nelze počítat s tím, že by tyto dřeviny mohly být brány v potaz jako efektivní bariéra vůči stavbě a provozu mobilní betonárky. Z tohoto hlediska MČP6 požaduje, aby byla do projektu zapracována výsadba funkční liniové zeleně nikoliv ve smyslu kompenzace ekologické újmy vzniklé kácením, nýbrž jako opatření kompenzující další negativní vliv na kvalitu ovzduší, a to v souladu s výše zmiňovaným jednáním mezi ODŽP a oznamovatelem. MČP6 tedy požaduje výše zmiňovanou realizaci výsadeb a jejich zapracování (včetně harmonogramu realizace) na základě projektu, konzultovaného s ODŽP, který bude zpracován do projektové dokumentace pro umístění záměru.

MČP6 konstatuje, že ze závěru doložené rozptylové studie vyplývá, že vlivem provozu záměru nebylo zaznamenáno téměř v žádném výpočtovém bodě zvýšení koncentrací znečišťujících látek v ovzduší přes hranici imisního limitu, a to u žádné ze sledovaných charakteristik. Výjimkou je několik jednotlivých výpočtových bodů, kde bylo v případě průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic PM_{2,5} vypočteno zvýšení koncentrací z podlimitních na nadlimitní. Součástí rozptylové studie jsou i opatření pro omezení vlivů stavebních prací a provozu betonárky na kvalitu ovzduší, za jejichž aplikace považuje MČP6 záměr za realizovatelný. Celkově ODŽP konstatuje, že nemá k předloženému materiálu zásadní připomínky.

Podle příslušného úřadu z vyjádření neplyne, že by záměr mohl mít významný negativní vliv na životní prostředí. Z vyjádření nevyplývá nutnost záměr posoudit, navíc ani toto požadováno. Požadavky MČP6 jsou směřovány do dalších fází projednávání záměru a nejsou v rozporu s informacemi uváděnými v Oznámení. Ohledně výsadby zeleně je třeba konstatovat, že budoucí výsadba není kompenzacemi za kácení zeleně, neboť v souvislosti se záměrem ke kácení nedojde. Zeleň bude realizována s ohledem na snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší.

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

Podle příslušného úřadu z vyjádření neplyne, že by záměr mohl mít významný negativní vliv na životní prostředí. Orgán ochrany veřejného zdraví potvrzuje výsledky hodnocení, které jsou obsahem Oznámení. Z vyjádření nevyplývá nutnost záměr posoudit, navíc ani toto není tímto dotčeným orgánem požadováno.

Oblastní inspektorát Praha České inspekce životního prostředí nemá k Oznámení připomínky.

Podle příslušného úřadu z vyjádření neplyne, že by záměr mohl mít významný negativní vliv na životní prostředí. Z vyjádření nevyplývá nutnost záměr posoudit, navíc ani toto není tímto dotčeným orgánem požadováno.

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (dále jen „OCP MHMP“) jako dotčený orgán ve svém vyjádření uplatnil následující připomínky:

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu, z hlediska lesů a lesního hospodářství, z hlediska nakládání s odpady a z hlediska myslivosti nemá OCP MHMP připomínky.

Z hlediska ochrany ovzduší OCP MHMP konstatuje, že dle údajů map klouzavých pětiletých průměrů imisních koncentrací (pětiletý průměr 2015 - 2019) publikovaných Českým hydrometeorologickým ústavem dosahují v lokalitě plánované trasy průměrné roční imisní koncentrace oxidu dusičitého (NO₂) 20,3 – 22,6 µg/m³, polétavého prachu frakce PM₁₀ 24,3 µg/m³, polétavého prachu frakce PM_{2,5} 18,0 – 18,1 µg/m³, benzenu 1,1 - 1,2 µg/m³ a benzo(a)pyrenu (B(a)P) 1,0 ng/m³. U průměrných 24hodinových imisních koncentrací PM₁₀ dosahují 36. nejvyšší hodnoty 42,8 – 43,3 µg/m³.

Z uvedených údajů je patrné, že se jedná v rámci pražských relací o vyhovující prostředí, s hodnotami koncentrací sledovaných látek pod imisními limity, u B(a)P na hodnotě imisního limitu.

Modelovými výpočty rozptylové studie byl zjišťován vliv provozu betonárny a dovozu surovin alternativně ve variantě sever a variantě jih (vždy intenzita 236 TNA v jednom směru).

Nejvyšší příspěvky průměrných ročních koncentrací oxidu dusičitého (NO₂) ve variantě sever dosahují podél ul. K Letišti – 0,25 µg/m³ a na okraji obytné zástavby Přední Kopaniny 0,04 µg/m³, ve variantě jih u ul. K Letišti 0,17 µg/m³ a u obytné zástavby u ul. U Letišti 0,11 µg/m³.

Nejvyšší příspěvek průměrných ročních koncentrací polétavého prachu PM₁₀ v obou variantách dosahuje 7 µg/m³ v prostoru betonárny, na okraji obytné zástavby Přední Kopaniny 0,4 µg/m³.

Vlivem provozu záměru nedojde v žádné části zájmového území k překročení limitu pro průměrné roční koncentrace NO₂ ani PM₁₀.

Nejvyšší příspěvek průměrných ročních koncentrací polétavého prachu PM_{2,5} v obou variantách dosahuje 2 µg/m³ v prostoru betonárny, na okraji obytné zástavby Přední Kopaniny ve variantě sever 0,12 µg/m³ a variantě jih 0,11 µg/m³. U třech bodů mimo obytnou zástavbu bylo zjištěno zvýšení podlimitních koncentrací na těsně nadlimitní. V prostoru obytné zástavby v lokalitě Na Padesátníku (podél trasy Pražského okruhu), kde byly v rozptylové studii ve výchozím stavu lokálně vypočteny nadlimitní koncentrace ve výši 20 - 21 µg/m³, byl vlivem provozu betonárny zjištěn příspěvek 0,05 µg/m³.

U průměrných ročních koncentrací benzenu v obou variantách dosahují příspěvky nejvíce 0,001 µg/m³, k překračování imisního limitu nebude docházet.

U průměrných ročních koncentrací B(a)P v obou variantách se příspěvky pohybují v tisícinách µg/m³, k překračování imisního limitu by nemělo docházet.

Nejvyšší příspěvky maximálních hodinových koncentrací oxidu dusičitého (NO₂) ve variantě sever dosahují 3,2 µg/m³ a na okraji obytné zástavby 1,5 µg/m³, ve variantě jih 2,3 µg/m³

a u obytné zástavby $1,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Vlivem provozu záměru nedojde v žádné části zájmového území k překročení imisního limitu.

Nejvyšší příspěvky maximálních denních koncentrací PM_{10} v obou variantách dosahují v prostoru betonárny až $170 \mu\text{g}/\text{m}^3$, v prostoru obytné zástavby v lokalitě Na Padesátíku $13 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Zvýšení počtu překročení imisního limitu nepřesáhne povolených 35 překročení ani u betonárny a tak nedojde k překročení imisního limitu.

Z provedených výpočtů vyplývá, že vlivem zprovoznění záměru nebude docházet k překračování imisních limitů sledovaných znečišťujících látek.

Pouze u průměrných ročních koncentrací $\text{PM}_{2,5}$ byly v prostoru obytné zástavby v lokalitě Na Padesátíku (podél trasy Pražského okruhu), kde byly v rozptylové studii ve výchozím stavu lokálně vypočteny nadlimitní koncentrace ve výši $20 - 21 \mu\text{g}/\text{m}^3$, by mohlo dojít vlivem provozu betonárny ke zvýšení imisních koncentrací o $0,05 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Vzhledem k tomu, že dle závazných údajů z map klouzavých pětiletých průměrů imisních koncentrací (pětiletý průměr 2015 - 2019) publikovaných Českým hydrometeorologickým ústavem dosahují v daném území průměrné roční imisní koncentrace polévatého prachu frakce $\text{PM}_{2,5}$ $18,0 - 18,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$, nemělo by při zjištěném imisním příspěvku docházet k překračování imisního limitu.

Pro snížení prašnosti během provozu betonárny zpracovatel rozptylové studie požaduje dodržovat technické podmínky provozu tohoto zdroje znečišťování ovzduší, stanovené v bodě 4.5. přílohy č. 8, část II vyhlášky č. 415/2012 Sb, spočívající především v zakrytování prašných částí betonárny, vybavení sil účinnými filtry proti prašnosti, skladování prašného materiálu v uzavřených prostorech a provádění pravidelného úklidu manipulačních ploch a příjezdových komunikací.

Modelovými výpočty byl také zjišťován vliv výstavby plochy pro mobilní betonárny na kvalitu ovzduší. Při skrývce ornice během zemních prací by měl objem staveništní dopravy dosahovat 48 příjezdů a dojezdů nákladních automobilů denně. Ve zvolených referenčních bodech, umístěných na nejbližších obytných objektech, by měly příspěvky maximálních hodinových koncentrací NO_2 dosahovat nejvíce $7,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ a příspěvky maximálních denních koncentrací PM_{10} nejvíce $0,27 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Jak vyplývá z předložených modelových výpočtů, během stavebních prací by nemělo ani při uvažování imisního pozadí docházet k překračování krátkodobého imisního limitu pro NO_2 .

U maximálních denních koncentrací PM_{10} dochází již ve stávajícím stavu v některých referenčních bodech k překračování limitní hodnoty $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$, nikoliv však povolené hodnoty jejího překračování ve výši 35 překročení za rok. Vzhledem k vypočteným hodnotám příspěvků imisních koncentrací PM_{10} ($0,10 \mu\text{g}/\text{m}^3 - 0,27 \mu\text{g}/\text{m}^3$) by nemělo docházet k překračování imisního limitu, přesto zpracovatel rozptylové studie doporučuje realizovat opatření ke snížení emisí prachu. Jedná se především o skrápění prašného materiálu, důsledné čištění příjezdových komunikací, staveništních ploch a nákladních automobilů a kontrolu technického stavu používané techniky a mechanismů.

Pro zmírnění negativního vlivu od provozované mobilní betonárny a nákladního automobilového provozu na kvalitu ovzduší u nedaleké obytné zástavby v Přední Kopanině požaduje OCP MHMP v dalším stupni PD aplikovat vhodná opatření, například výsadbu nových stromů v okolí plochy mobilní betonárny.

Orgán ochrany ovzduší konstatuje, že provedené hodnocení vlivu provozu i fáze výstavby plochy pro mobilní betonárny na kvalitu ovzduší považuje za dostatečné a nemá k němu zásadní

připomínky. Realizace záměru výstavby plochy pro mobilní betonárny o navržených parametrech je v daném území z hlediska ochrany ovzduší přijatelná. Orgán ochrany ovzduší nepožaduje pokračování v dalších stupních procesu EIA.

Podle příslušného úřadu z vyjádření OCP MHMP nevyplývá nutnost záměr posoudit, navíc ani toto není tímto dotčeným orgánem požadováno. Z vyjádření OCP MHMP neplyne, že by záměr mohl významně negativně ovlivnit životní prostředí. Požadovaná výsadba stromů je v Oznámení navržena a je uvedena v kapitole D.IV. Oznámení pro fázi realizace záměru.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny OCP MHMP uvádí, že součástí předloženého oznámení je i botanické a zoologické zhodnocení lokality v červnu 2020. Z průzkumu vyplývá, že lokalita slouží jako biotop zvláště chráněným druhům živočichů a to čmelákům (*Bombus* sp.) a koroptvi polní (*Perdix perdix*). Výskyt koroptve obecné potvrzují i zaznamenané nálezy v Nálezové databázi ochrany přírody zřízené Agenturou ochrany přírody a krajiny České republiky.

Stavba představuje škodlivý zásah do přirozeného vývoje zvláště chráněných druhů živočichů ve smyslu § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen „zákon“). Vzhledem k uvedenému musí být ke stavbě vydáno správní rozhodnutí o udělení výjimky dle § 56 zákona.

K žádosti o vydání výjimky doporučuje OCP MHMP doplnit vyhodnocení přímých vlivů (usmrcování jedinců druhů vč. jejich vývojových stádií, likvidace, zábor stanoviště nebo biotopu druhu aj.), tak i nepřímých (rušení hlukem, světlem, likvidace potravního zdroje apod.) a dále vypracované preventivní opatření, omezující, resp. zmírňující vlivy záměru, vylučující, případně kompenzující negativní vlivy. V souvislosti s vyhodnocením přímých i nepřímých vlivů je nezbytné přesně specifikovat činnosti, které jsou zakázány v § 50 zákona, a z kterých je tedy konkrétně výjimka žádána (např. rušit, zraňovat, usmrcovat či ničit a poškozovat jimi užívaná sídla). V žádosti je také nezbytné vyjádřit některý z důvodů uvedených v § 56 odst. 1 zákona, tj. doložit jaký jiný veřejný zájem převažuje nad zájmem ochrany přírody nebo proč je to v zájmu ochrany přírody. V případě koroptve polní je nutné vybrat pro danou stavební činnost nějaký důvod uvedený v ustanovení § 5b odst. 1 zákona a zároveň také zdůvodnit, proč neexistuje jiné uspokojivé řešení - např. realizace v jiném čase či jiným způsobem, který by negativně nezasáhl do přirozeného vývoje zvláště chráněných živočichů.

V Nálezové databázi jsou také záznamy i dalších zvláště chráněných druhů ptáků, na jejichž přirozený vývoj by mohla mít realizace stavby negativní vliv, a to bělořit šedý (*Oenanthe oenanthe*) a křepelka polní (*Coturnix coturnix*). OCP MHMP tedy doporučuje pravidelný monitoring lokality a na základě aktuálních nálezů podat žádost o vydání výjimky dle § 56 zákona před zahájením územního řízení.

Podle příslušného úřadu z vyjádření OCP MHMP nevyplývá nutnost záměr posoudit, navíc ani toto není tímto dotčeným orgánem požadováno. Z vyjádření OCP MHMP neplyne, že by záměr mohl významně negativně ovlivnit životní prostředí. V Oznámení je počítáno s nutností vydání výše uvedené výjimky, bez jejího udělení nebude záměr možno realizovat.

Z hlediska ochrany vod OCP MHMP popisuje záměr a k možným vlivům na vody uvádí následující.

Vliv na povrchové vody

Záměr nebude mít vliv na kvalitu povrchových vod. Splaškové vody budou odváděny kanalizací do čistírny odpadních vod, konečným recipientem splaškových vod bude Kopaninský potok, kam je vyústěn odtok z ČOV/ČKV Jih. Vzhledem k množství vznikajících odpadních vod se jedná o nevýznamný vliv.

Dešťové vody odtékající z plochy záměru budou primárně zasakovány v zasakovacích příkopech na okrajích. Tam se menší srážky a první část vody ze srážek vsákne. Pokud dojde k větší srážce, která naplní kapacitu vsakovacích příkopů, odeče tato voda do dešťové kanalizace a dále do retenční nádrže. Z ní pak bude řízeně vypouštěna do recipientu, případně při extrémní srážce bude přetékat do suchého poldru. Vzhledem k tomu, že dešťová voda bude primárně zasakována a při překročení kapacity bude do recipientu sváděna přes stávající retenci bez navýšení její výpustní kapacity, bude vliv na recipient nulový. Kvalitativní vliv na recipient bude také minimální, dešťová voda bude odváděna přes humózní horizont, kde se zachytí případně minimální znečištění ze zpevněných ploch betonárek.

Vliv na podzemní vody

Hladina podzemní vody se vyskytuje pod úrovní 22 m pod terénem. Podloží půdy a navážek tvoří sprašové hlíny, slínovce a jílovce, tedy horniny velmi málo propustné. Zpevnění plochy betonárek tedy nebude znamenat významné omezení hladiny podzemní vody, protože ta je z povrchu dotována velmi omezeně. Vsak většiny srážek bude umožněn do půdního horizontu v zasakovacích pásech, kde se částečně rozlijí v horninách, částečně bude odpařena evapotranspirací. Vliv na hladinu podzemní vody v hloubce 22 m pod povrchem bude minimální.

Dále OCP MHMP uvádí, že po ukončení provozu bude území revitalizováno a převedeno opět na nezpevněnou plochu nebo využito k dalším účelům. Vlivy na podzemní a povrchové vody se pak významně nezmění oproti stávajícímu nebo navrhovanému stavu.

Pro provoz mobilní betonárky (sila, skladovací nádoby, nákladní automobily) bude zpracován havarijný plán.

Podle příslušného úřadu z vyjádření OCP MHMP nevyplývá nutnost záměr posoudit, navíc ani toto není tímto dotčeným orgánem požadováno. Z vyjádření OCP MHMP neplyne, že by záměr mohl významně negativně ovlivnit životní prostředí.

Veřejnost¹ zaslala vyjádření jednak formou e-mailu a dále v papírově formě. Vyjádření se neliší, k papírové formě vyjádření jsou doloženy obrazové přílohy. Ve vyjádření jsou uvedeny následující požadavky:

- 1) Požadavek na vybudování světelně řízeného přechodu pro chodce v ul. K Letišti, mezi protilehlými stanicemi MHD „Na Padesátíku“ (tj. mezi směrem „Terminál 1“ a směrem opačným „Terminál 3“).
- 2) Požadavek na vybudování chodníku pro pěší, chráněného zástěnou proti rozstříku nečistot z komunikace K Letišti, od stanice MHD „Na Padesátíku“ směrem k „Terminálu 3“ k nejbližšímu chodníku, po kterém může chodec pokračovat k nákupnímu centru Šestka.

- 3) Měření hluku a počtu projíždějících vozidel v době koronové na nebo v blízkosti komunikace K Letišti a jeho výsledek, použitý ve studii, je nepřesné. Na komunikaci byl před koronou podstatně větší automobilový provoz, korespondující s neomezeným provozem leteckým. Při útlumu leteckého provozu nastalo i podstatné snížení provozu na komunikaci.
- 4) Požaduje se důsledné naplnění informace – betonárka nebude provozována v noci. Do této podmínky zařadit požadavek – včetně závozu surovin (tj. závoz také nebude probíhat v noci).

Zdůvodnění: V souvislosti s vybudováním betonárky mezi stanicemi MHD „Na Padesátíku“ a „Hangár F“ se ještě zhoršuje dnes již velmi nebezpečná situace pro přecházející chodce z lokalit „Na Padesátíku, „Za Teplárnou“ a „U Letiště“. Jsou to v lokalitách žijící obyvatelé, rekreanti a zejména školní děti a staří občané, pro které je obtížné vystihnout správný okamžik k přeběhnutí silnice a vyhnout se vozidlům jedoucím v obou směrech. Uvedená stanice je pro obyvatele jedinou, v jakési blízkosti, dostupnou stanicí. Při přecházení vozovky se musí jít šikmo k protější stanici MHD. V přímém směru nejsou na protějších stranách vozovky chodníky a člověk skončí v příkopě nebo na nebezpečné, znečištěné krajnici. A přejít vozovku je čím dál obtížnější. Nutno zdůraznit, že v minulosti zde při přecházení došlo k smrtelné nehodě. Ochrana chodců je proto naprostou nezbytností.

Jen s uváděnou výstavbou betonárky je uváděná potřeba dopravy materiálu do betonárky – zkráceně 236 velkých nákladních vozů denně, tj. 20 vozů za hodinu. Neuvádí se však, že auta také musí jet zpět. Pak to je 472/dne nebo 40/hodina.

Při vybudování této úzké komunikace, někdy v 60. letech, byly zrušeny staré cesty pro chodce – v řídkém provozu se auta chodci vyhnula. Dnes, setkají-li se dva autobusy či nákladní vozy zároveň s chodcem, musí chodec na krajnici nebo do příkopu. Při dešti a sněhu je pak chodec znečištěn mlhovinou za projíždějícím vozem, rozstříkem z louží a blátíčkem z krajnice. Při rozvážení frakcí z betonárny obzvlášť. Ani deklarované čištění vozidel a vozovky, možná i prováděné, zcela nezabrání znečištění vozovky a tím i chodců. Pak rozhodně není přehnaný požadavek na výše uvedený chodník s ochranou chodců proti rozstříku nečistot ze silnice. Možné je i zkrácené provedení, kdy chodci budou procházet ul. U Letiště. Žádost na vybudování přechodu pro chodce byla podána před 5 měsíci, doposud nic nenaznačuje, že bude postaven. Asi se čeká, až bude opět někdo zraněn nebo usmrčen.

Příslušný úřad k bodům 1) a 2) konstatuje, že bezpečnost silničního provozu není předmětem zjišťovacího řízení, vznesené požadavky tedy považuje v tomto řízení za nerelevantní. V odůvodnění těchto požadavků je pak z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí relevantní pouze argument, kdy je namítáno, že z hlediska dopravního přetížení vlivem záměru je počítáno pouze s pojezdem 236 nákladních automobilů v jednom směru. Nicméně je třeba konstatovat, že v Oznámení jako celku, tak i v příslušných studiích (rozptylová a akustická) je počítáno s pojezdy v obou směrech, tzn. s 472 pojezdy nákladních automobilů.

K bodu 3) příslušný úřad konstatuje, že z hlediska dopravních zátěží byly jako podklad brány intenzity dopravy z roku 2019 (TSK hl. m Praha). Měření hluku spojené se sčítáním dopravy sloužilo pro skutečné ověření hladiny hluku v území, kdy byly porovnány výsledky měření hluku

s výsledky modelových výpočtů. Při hodnocení vlivů na životní prostředí tedy nedošlo k podhodnocení stávající dopravní zátěže v území.

K bodu 4) příslušný úřad konstatuje, že v Oznámení je uvedeno, že provoz betonárny je předpokládán pouze v denní době. Tím se rozumí i doprava surovin, což je zřejmé i z provedených výpočtů v akustické studii, kdy je hluk z dopravy podél veřejných komunikací hodnocen pouze pro denní dobu.

Spolek za Teplárnou se ve svém vyjádření připojuje k námitce, kterou zaslala veřejnost1. Vznáší následující námitky:

- 1) Tato práce nepostihuje všechny kumulativní a synergické dopady celkového provozu Letiště Václava Havla na životní prostředí v dané lokalitě, která je také využívána k trvalému bydlení a rekreaci. Absenci seriózního a kvalifikovaného vyhodnocení toho dopadu na životní prostředí shledává i Krajský soud v Praze v rozsudku č.j. 54 A 68/2019 -123 ze dne 24.6.2020, vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů na udržitelný rozvoj území za pochybné až zmanipulované, protože se podrobně zabývá vodami a půdou, zatímco hluk a emise „záhadně téměř chybí“.
Nejvyšší správní soud ČR také potvrdil ve svém přednostním usnesení ze dne 6.8.2020 s č.j. 8 As 98/2020 – 115., že posouzení kumulativních a synergických vlivů v rozsahu hluku a emisí, které by paralelní dráha mohla produkovat ve spojení se záměry, jak v oblasti železnic (přestavěná dráha do Kladna a nová trať na letiště), tak i v oblasti pozemních komunikací (záměr přestavby silnice č.7 na dálnici D7 v okolí letiště), je nedostatečné až chybějící.
- 2) Měření hluku a počtu projíždějících vozidel v době „koronové“ na nebo v blízkosti komunikace „K Letišti“ a jeho výsledek, použitý ve studii je nepřesné. Na komunikaci byl před „koronou“ podstatně větší automobilní provoz, korespondující s neomezeným provozem leteckým. Při útlumu leteckého provozu nastalo i podstatné snížení provozu na komunikaci. Měření hluku neodpovídá době běžného provozu.
- 3) Předmětná práce nepostihuje v důsledku zvýšení spotřeby vody a vlivem průsaku povrchových vod dopad na úroveň a podzemních vod, kdy hrozí fatální dopad na množství a kvalitu jediného zdroje vody který máme v našich studnách. Naše studny jsou pro nás jediným zdrojem vody, protože již před 10 lety nás letiště od jediné přípojky pitné vody „z bezpečnostních důvodů“ odpojilo, i když vzdálenější lokalitu Na Padesátníků pitnou vodou stále zásobují.

Spolek dále uvádí následující požadavky:

- 1) Z výše uvedených důvodů požadujeme, aby ještě před vydáním Územního rozhodnutí na stavbu betonárky byly naše nemovitosti napojeny na vodovodní řád pitné vody.
- 2) Pro zajištění bezpečnosti pohybu osob trvale žijících a pobývajících proto vznášíme požadavek na vybudování světelně řízeného přechodu pro chodce v ulici „K Letišti“,

mezi protilehlými stanicemi MHD „Na Padesátníku“ (tj. mezi směrem „Terminál 1“ a směrem opačným – „Terminál 3“).

- 3) Pro zajištění bezpečnosti pohybu osob trvale žijících a pobývajících proto vznášíme požadavek na vybudování chodníku pro pěší, chráněného zástěnou proti rozstříku nečistot z komunikace „K Letišti“, od stanice MHD „Na Padesátníku“, směrem k „Terminálu 3“, k nejbližšímu chodníku, po kterém může chodec pokračovat k nákupnímu centru „ŠESTKA“.
- 4) Areál Letiště Václava Havla, není určený výhradně pro produkční a logistickou činnost, avšak právě v blízkosti předmětné stavby betonárky jsou také lokality určené k trvalému bydlení a rekreaci. Z tohoto důvodu požadujeme, aby betonárka ani závoz surovin neprobíhal v noci 22⁰⁰- 6⁰⁰ a v neděli, včetně stanovených sankcí, pokud se tak nestane.
- 5) Posouzení dopadu na kvalitu a úroveň spodních vod v dané lokalitě je nedostatečné, jelikož nepostihuje kumulativní a synergickou zátěž, která vznikne vlivem nové extrémní zátěže podloží v důsledku zvýšené zátěže nákladními vozy.
- 6) Dále požadujeme, aby byla po skončení stavby mobilní betonárka odstraněna, včetně stanovení sankcí, pokud se tak nestane.

Spolek závěrem připojuje následující zdůvodnění:

V souvislosti s oznámením záměru „Plocha pro mobilní betonárky“ a vybudováním betonárky mezi stanicemi MHD „Na Padesátníku“ a „Hangár F“, se ještě zhoršuje, dnes již velmi nebezpečná situace pro přecházející chodce z lokalit „Na Padesátníku“, „Za Teplárnou“ a „U Letiště“.

Jsou to v lokalitách žijící obyvatelé, rekreanti a zejména školící děti a staří občané, pro které je obtížné vystihnout správný okamžik k přeběhnutí silnice a vyhnout se vozidlům jedoucím v obou směrech. Uvedená stanice MHD je pro obyvatele jedinou, v jakési blízkosti, dostupnou stanicí.

Při přecházení vozovky se musí jít šikmo k protější stanici MHD. V přímém směru nejsou na protějších stranách vozovky chodníky a člověk skončí v příkopě nebo na nebezpečné, znečištěné krajnici. A přejít vozovku je čím dál obtížnější!

Nutno zdůraznit, že v minulosti zde již při přecházení došlo k smrtelné nehodě!

Běžná ochrana občanů - chodců je proto zcela zásadní!

Jen s výstavbou betonárky je uváděná potřeba dopravy materiálu do betonárky - zkráceně 236 velkých nákladních vozů denně, tj. 20 vozů za hodinu. Neuvádí se však, že auta musí jet také zpět. Pak to je 472/den nebo 40/hodina.

Při vybudování této úzké komunikace, někdy v 60. letech, byly zrušeny staré cesty pro chodce, v řídkém provozu se auta chodci vyhnula. Dnes, setkají-li se dva autobusy, nákladní vozy, zároveň s chodcem, musí chodec na krajnici nebo do příkopu. Při dešti a sněhu je pak chodec znečištěn mlhovinou za projíždějícím vozem, rozstříkem z louží a blátíčkem z krajnice. Při roznášení (rozvážení) frakcí z betonárky obzvlášť. Ani deklarované čištění vozidel a vozovky, možná i prováděné, zcela nezabrání znečištění vozovky a tím i chodců! Pak rozhodně není

přehnaný požadavek na výše uvedený chodník s ochranou chodců proti rozstříku nečistot ze silnice. Možné je i zkrácené provedení, kdy chodci budou procházet ulicí U Letiště.

Žádost na vybudování přechodu pro chodce jsme podali U Letiště Václava Havla u odboru pro Společenskou odpovědnost před 3 ti měsíci, doposud nic nenaznačuje, že bude postaven. Asi se čeká, až zde bude opět někdo zraněn nebo usmrčen!

Za občany žijící v areálu Letiště Václava Havla a využívající stanici MHD „Na Padesátníku“

Příslušný úřad k námitce 1) uvádí, že citované části rozsudků Krajského soudu v Praze a Nejvyššího správního soudu ČR se netýkají záměru, který je předmětem zjišťovacího řízení, nýbrž „aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje“. Kumulativní a synergické vlivy záměru s jinými záměry byly v Oznámení řádně vyhodnoceny, stejně tak jako vlivy záměru na jednotlivé složky životního prostředí.

K námitce 2) příslušný úřad konstatuje, že z hlediska dopravních zátěží byly jako podklad brány intenzity dopravy z roku 2019 (TSK hl. m Praha). Měření hluku spojené se sčítáním dopravy sloužilo pro skutečné ověření hladiny hluku v území, kdy byly porovnány výsledky měření hluku s výsledky modelových výpočtů. Při hodnocení vlivů na životní prostředí tedy nedošlo k podhodnocení stávající dopravní zátěže v území.

K námitce 3) je třeba konstatovat, že Oznámení se vlivem na podzemní vody zabývá. Nejprve je třeba uvést, že spotřeba vody bude jak v období výstavby, tak v období provozu záměru zajištěna ze stávající vodovodní sítě, kvalita a množství podzemní vody tedy nemůže být ovlivněno. Hladina podzemní vody se vyskytuje pod úrovní 22 m pod terénem. Podloží půdy a navážek tvoří sprašové hlíny, slínovce a jílovce, tedy horniny velmi málo propustné. Zpevnění plochy betonárek tedy nebude znamenat významné omezení hladiny podzemní vody, protože ta je z povrchu dotována velmi omezeně. Vsak většiny srážek bude umožněn do půdního horizontu v zasakovacích pásech, kde se částečně rozlije v horninách, částečně bude odpařena evapotranspirací. Vliv na hladinu podzemní vody v hloubce 22 m pod povrchem bude minimální. Tento vliv se poté jistě zmenší ještě v uvedené lokalitě, která je od záměru vzdálena cca 700 metrů.

K požadavkům 1), 2) a 3) příslušný úřad konstatuje, že v rámci řízení o posuzování vlivů na životní prostředí nejsou relevantní.

K požadavku 4) lze uvést, že dle Oznámení bude záměr v provozu pouze v denní době, a to 195 dní v roce.

K požadavku 5) lze uvést, že posouzení vlivu záměru na podzemní vody bylo provedeno dostatečně, jednoznačně bylo prokázáno, že záměr nemůže mít na podzemní vody významně negativní vliv, mmj. viz komentář k námitce 3).

K požadavku 6) příslušný úřad uvádí, že navržený záměr představuje zařízení mobilní betonárny, které bude po dokončení staveb, pro které je určeno, demontováno.

K výše uvedenému odůvodnění námitek a připomínek příslušný úřad konstatuje, že až na připomínku týkající se dopravy, nejsou v odůvodnění poznatky týkající se posuzování vlivů na životní prostředí. Příslušný úřad je nechává bez komentáře. K připomínce ohledně počtu nákladních vozidel je třeba uvést, že v Oznámení jako celku, tak i v příslušných studiích (rozptylová a akustická) je počítáno s pojezdy v obou směrech, tzn. s 472 pojezdy nákladních automobilů.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí mohou oznamovatel a dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2 zákona podat odvolání k Ministerstvu životního prostředí, a to podáním učiněným u OCP MHMP. Odvolací lhůta činí 15 dnů ode dne oznámení rozhodnutí. Odvoláním lze napadnout výrokovou část rozhodnutí, odvolání jen proti odůvodnění rozhodnutí je nepřípustné. V odvolání musí být uvedeno, v jakém rozsahu se rozhodnutí napadá a v čem je spatřován rozpor s právními předpisy nebo nesprávnost rozhodnutí nebo řízení, jež mu předcházelo. Splnění podmínek podle § 3 písm. i) bodu 2 zákona doloží dotčená veřejnost v odvolání.

v z. Ing. Pavel Pospíšil
RNDr. Štěpán Kyjovský
ředitel odboru
podepsáno elektronicky

Rozdělovník:Oznamovatel

- Letiště Praha, a.s., IČ: 28244532, IDDS: ayqexy5

Dotčená veřejnost veřejnou vyhláškou vyvěšením na úřední desce Magistrátu hlavního města Prahy po dobu 15 dnů, přičemž patnáctým dnem od vyvěšení se písemnost považuje za doručenou

První den zveřejnění:

Poslední den zveřejnění:

Dotčené územní samosprávné celky ke zveřejnění na úřední desce pod dobu nejméně 15 dnů podle § 16 zákona (OCP MHMP žádá o zaslání dokladu o vyvěšení a sejmutí)

- Městská část Praha 6, starosta, IDDS: bmzbv7c

Na vědomí

- Hlavní město Praha, Ing. Petr Hlubuček - náměstek primátora, Mariánské náměstí 2/2, 110 01 Praha 1
- Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze, IDDS: zpqai2i
- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha, IDDS: 4dkdzty
- 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
- Úřad městské části Praha 6, odbor dopravy a životního prostředí, IDDS: bmzbv7c
- Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace, IDDS: c2zmahu
- Spis