

Praha dne 5. srpna 2026
Č. j.: MZP/2026/910/2742
Vyřizuje: Ing. Vébr
Tel.: 267 122 875
E-mail: Tomas.Vebr@mzp.gov.cz

ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ – ROZHODNUTÍ **DORUČOVANÉ VEŘEJNOU VYHLÁŠKOU**

podle § 7 odst. 6 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 také „zákon“ nebo „zákon č. 100/2001 Sb.“)

Výroková část:

Název záměru:

Soubor staveb č. 0081 MO Pelc-Tyrolka – U Kříže, č. 0094 MO Balabenka – Rybníčky a č. 8313 Libeňská spojka

Zařazení záměru podle přílohy č. 1 k zákonu:

I/48 (Silnice nebo místní komunikace o 4 a více jízdních pruzích, včetně rozšíření nebo rekonstrukce stávajících silnic nebo místních komunikací o 2 nebo méně jízdních pruzích na silnici nebo místní komunikace o 4 a více jízdních pruzích, o souvislé délce od stanoveného limitu), jako změna záměru ve smyslu § 4 odst. 1 písm. b) zákona;

II/109 (Parkoviště nebo garáže s kapacitou od stanoveného limitu (500) parkovacích stání v součtu pro celou stavbu), záměr ve smyslu § 4 odst. 1 písm. c) zákona.

Umístění záměru: kraj: Hlavní město Praha
obec: Hlavní město Praha
k.ú.: Holešovice, Hostivař, Hrdlořezy, Libeň, Malešice, Strašnice, Troja, Vysočany, Žižkov

Kapacita (rozsah) záměru:

Soubor silničních staveb Městského okruhu a Libeňské spojky na území hlavního města Prahy v celkové délce 11 km. Hlavní komunikace souboru staveb je navržena jako sběrná směrově dělená komunikace se středním dělicím pásem v základním uspořádání 2×2 průběžné

jízdní pruhy o šířce 3,5 m a návrhové rychlosti 80 km/h. Předpokládaná rychlost v tunelech bude 70 km/h a v místech složitých dopravních uzlů 50 km/h.

Předmětný záměr představuje změnu tří záměrů posouzených Ministerstvem životního prostředí v samostatných procesech posouzení vlivů na životní prostředí (dále také „proces EIA“):

- Libeňská spojka – stavba č. 8313 (stanovisko EIA č. j. 54148/ENV/12 ze dne 11. 10. 2012; závazné stanovisko podle článku II bodu 1 přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb. č. j. MZP/2020/710/1432 ze dne 12. 5. 2021)
- Městský okruh, stavba č. 0081 Pelc Tyrolka – Balabenka (stanovisko EIA č. j. 54151/ENV/12 ze dne 11. 10. 2012; závazné stanovisko podle článku II bodu 1 přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb. č. j. MZP/2020/710/1433 ze dne 12. 5. 2021)
- Městský okruh, stavba č. 0094 Balabenka – Štěrboholská radiála (stanovisko EIA č. j. 54150/ENV/12 ze dne 11. 10. 2012; závazné stanovisko podle článku II bodu 1 přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb. č. j. MZP/2020/710/1434 ze dne 12. 5. 2021)

Jedná se o změnu dosud nepovoleného záměru ve smyslu § 4 odst. 1 písm. b) zákona. Komplexní aktualizované projektové řešení vzniklo rozsáhlou úpravou původního projektu (3 samostatné záměry) na základě vypracované urbanisticko-dopravní studie (SATRA, spol. s r.o., 2019) schválené Usnesením Rady hlavního města Prahy č. 2309 ze dne 4. 11. 2019 a dalšími úpravami v rámci podrobnější projektové přípravy.

Oproti záměrům, k nimž byla vydána stanoviska EIA, resp. souhlasná závazná stanoviska podle článku II bodu 1 přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb. (dále jen „ověřující závazná stanoviska“) došlo v rámci následné projektové přípravy k řadě komplexních změn, které lze dle jejich charakteru rozdělit do několika základních oblastí:

- změny v napojení navazujících úseků stavby (zkrácení a prodloužení jednotlivých úseků) a související změny názvů těchto úseků;
- úprava vedení trasy, optimalizace části trasy a přesun většiny povrchových tras do tunelů;
- zrušení vzduchotechnických výdechů tunelů;
- změny mimoúrovňových křižovatek (MÚK) a napojení vjezdů a výjezdů do/z tunelů,
- rekonstrukce a úprava uličních prostor;
- úpravy, zrušení a demolice mostních objektů a estakád;
- výstavba nových administrativních bariérových objektů a podzemních garáží;
- rozšíření demolice obytných budov a definování ploch pro dostavbu domů;

- příprava území pro městskou hromadnou dopravu;
- realizace nových cyklostezek a pěších tras;
- realizace retenčních a víceúčelových nádrží podél záměru, revitalizace povrchu, doplnění výsadby stromů a keřů;
- nově uvažovaná etapizace záměru;
- vypuštění a aktualizace podmínek vydaných stanovisek EIA, resp. ověřujících závazných stanovisek.

Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Předmětem záměru je řada komplexních změn, jejichž podstatou je zejm. přesun většiny původně povrchových úseků Městského okruhu a Libeňské spojky do tunelů a s tím související zcela nové řešení dotčeného území na povrchu terénu. Celková délka podzemního vedení trasy nově činí cca 8,5 km. Z hlediska vedení trasy je soubor staveb navržen v jedné základní variantě. S přesunem tras pod povrch jsou spojeny změny MÚK a napojení vjezdů a výjezdů z tunelů, jejichž stavební řešení bylo většinou zjednodušeno tak, aby křižovatky zabíraly méně prostoru a lépe naplňovaly dopravní vazby v území. Součástí záměru je nově výstavba bariérových administrativních objektů a podzemních garáží s více než 500 novými parkovacími místy. Další změny představují rekonstrukce a úpravy uličních prostor, zrušení a demolice nadbytečných mostních objektů, definování ploch pro dostavbu domů, rozšíření demolice domů, výstavba nových autobusových a železničních zastávek, příprava ulic a křižovatek pro budoucí trolejbusové linky, zrušení několika vzduchotechnických výdechů z tunelů či nové protihlukové stěny. Přesun trasy do podzemí dále vytváří podmínky pro rozvoj cyklistických a pěších tras, revitalizaci povrchu terénu a uvolnění prostoru pro rekreační využití, realizaci retenčních a víceúčelových nádrží či výsadbu stromů a keřů.

Další rozsáhlou změnou záměru je nově uvažovaná etapizace, v rámci které by mělo zprovoznění souboru staveb proběhnout po úsecích v následujícím pořadí:

- Městský okruh v úseku Rybníčky – Černokostelecká (st. 0094)
- Městský okruh v úseku Černokostelecká – Českobrodská (st. 0094)
- Libeňská spojka v úseku Vychovatelna – U Kříže (st. 8313)
- Městský okruh v úseku Českobrodská – K Žižkovu (st. 0094)
- Městský okruh v úseku K Žižkovu – Balabenka (st. 0094), Městský okruh v úseku Balabenka – U Kříže (st. 8313 Libeňská spojka) a Městský okruh v úseku U Kříže – Pelc-Tyrolka (st. 0081)

Součástí změn záměru je v neposlední řadě návrh na vypuštění (nesplnění) celkem 76 podmínek z vydaných stanovisek EIA, resp. ověřujících závazných stanovisek a aktualizace

(úpravy znění, zobecnění, specifikace, sloučení či vypuštění některých částí) dalších několika desítek podmínek předmětných stanovisek.

Z hlediska kumulativních vlivů lze předně uvažovat vzájemné spolupůsobení tří navazujících staveb Městského okruhu a Libeňské spojky (0081, 8313, 0094). Přestože byly stavby 0081, 8313, 0094 původně posouzeny ve třech samostatných procesech EIA, jsou tyto stavby od počátku příprav neoddělitelně spjaté a počítá se s jejich koordinací při uvádění do provozu. Oznámení změny záměru a odborné podkladové studie komplexně shrnují všechny tyto stavby do jednoho logického celku a souhrnně tak hodnotí dopady všech jejich navržených změn na životní prostředí a veřejné zdraví. Vzájemné kumulace všech tří staveb jsou tak v oznámení změny záměru dostatečným způsobem zohledněny a vyhodnoceny. V širším okolí předmětných staveb je možné očekávat rovněž spolupůsobení několika dalších záměrů, které jsou již realizovány nebo se nachází v různých fázích přípravy či plánů. Záměry, které již byly realizovány, jsou zahrnuty v hodnocení současného stavu (zejm. vstupní dopravně inženýrské podklady a imisní a hlukové pozadí). Spolupůsobení dalších záměrů bylo podrobně vyhodnoceno zejm. v rozptylové a hlukové studii v rámci jednotlivých výpočtových stavů. Konkrétně se jedná o záměry tzv. silničního okruhu kolem Prahy (dále také „SOKP“), tj. stavby Pražského okruhu č. 511, 518, 519 a 520, dále přeložku silnice I/12, Radlickou radiálu, Břevnovskou radiálu v úseku D0 – Vypich a Vypich – Městský okruh, Vysočanskou radiálu v úseku Kbelská – Městský okruh a zkapacitnění tzv. Průmyslového polookruhu (Průmyslová, Kbelská). Hodnocení bylo zaměřeno nejen na vlivy spolupůsobení předmětných záměrů, ale rovněž na vlivy vyvolané v důsledku nezprovoznění těchto záměrů v určitém pořadí, přičemž dle hodnocení nezpůsobí žádná kombinace vztahů významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví. Z dalších připravovaných a plánovaných dopravních záměrů byla v oznámení uvažována např. stavba Jižního obchvatu Libně v koridoru ulic U Rustonky, Pod Plynojemem a dále podél kolejí až ke křižovatce Balabenka, výstavba Jarovské spojky v koridoru stávající vlečky nákladového nádraží Žižkov, zkapacitnění Štěrboholské radiály, zkapacitnění MÚK Rybníčky, rekonstrukce tramvajové trati Olšanská – Habrová, modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice, přeložka stávající „Prosecké radiály“, elektrifikace bus linky 140, výstavba tří železničních zastávek Praha – Hostavice, Praha – Jahodnice a Praha – Jiráskova čtvrť, nové železniční spojení Praha – Drážďany ad. Z dalších typů záměrů se jedná např. o výstavbu administrativně-technické budovy Zdravotnické záchranné služby v k. ú. Troja a k. ú. Libeň, administrativní budovy v ulici Úvalská, výstavbu čerpací stanice pohonných hmot v ul. Spojovací, přístavbu a stavební úpravy stávající čerpací stanice pohonných hmot v areálu AUTO JAROV v k. ú. Žižkov, výstavbu objektového parkoviště P+R Depo Hostivař, obnovu bloku u zastávky Vosmíkových, výstavbu nové haly ve stávajícím areálu společnosti Pheonix v k. ú. Hostivař, novostavbu areálu a kolejí umístěných v severovýchodní části železničního uzlu Praha v lokalitě Malletova, záměry soukromých investorů v oblasti mezi ulicemi Zenklova a Františka Kadlece, bytový dům Braunerova, bytový dům Spojovací, obytné soubory Zelené město, Malešice a tzv. Červená baň, rezidence Limuzská a Michelangelova, dostavbu bloku bytových domů Nad Kolčavkou, rozvoj území Nad Kotlaskou, realizaci koridoru bezmotorové dopravy při ulici Radiová ad.

Všechny potenciální kumulativní vlivy byly vzaty do úvahy při zpracování oznámení změny záměru, přičemž významnější záměry v bezprostředním okolí staveb Městského okruhu a Libeňské spojky jsou dobře známy a jsou s těmito stavbami koordinovány. U ostatních, tzn. méně významných nebo vzdálenějších záměrů byl v rámci předmětného oznámení kumulativní vliv vyloučen, resp. byly potenciální kumulace vyhodnoceny jako nevýznamné. Zjištěné kumulativní vlivy budou působit zejm. ve fázi výstavby, přičemž jde o vlivy, které budou mít lokální dopad, budou působit po omezenou dobu a budou eliminovány či minimalizovány zejm. důsledným dodržováním opatření pro redukci environmentálních dopadů stavební činnosti (prach, hluk, znečištění vod, ochrana dřevin ad.).

Stručný popis technického a technologického řešení záměru:

Oznámení změny záměru je předkládáno v jedné aktivní variantě. Základní technické parametry staveb vychází ze zpracovaného konceptu dokumentace pro územní rozhodnutí, jehož hlavním podkladem se stala urbanisticko-dopravní studie (SATRA, spol. s r.o., 2019) schválená Usnesením Rady hlavního města Prahy č. 2309 ze dne 4. 11. 2019.

Předmětem aktuálně posuzovaných změn záměru oproti záměrům, ke kterým byla vydána stanoviska EIA (stavby č. 0081, 0094 a 8313), je komplexní a rozsáhlá úprava celkového technického řešení tří navazujících staveb Městského okruhu a Libeňské spojky.

Délka tras souboru staveb činí celkem 11 km, z toho stavba 0081 zahrnuje 2,4 km, stavba 0094 zahrnuje 6,5 km a stavba 8313 představuje 2,1 km. Soubor staveb bude veden převážně v podzemí, přičemž celková délka trasy vedené v tunelech je cca 8,5 km (oproti původním cca 3 - 4,5 km – dle předchozích variant záměrů). Hlavní komunikace souboru staveb zároveň navazuje uspořádáním na již provozované části městského okruhu. Soubor staveb zahrnuje celkem 21,2 km tunelových trub (16,8 km tvoří hlavní tunely městského okruhu a Libeňské spojky a 4,4 km tunelové rampy), 19 mostních objektů, 13 lávek, 10 obousměrných tramvajových zastávek, 25 autobusových zastávek a několik desítek kilometrů přeložek sítí. Realizace souboru staveb obnáší potřebu demolice cca 76 objektů pozemních staveb a 8 mostních objektů. V rámci realizace je počítáno se vznikem cca 46 km bezmotorových komunikací, které zahrnují cca 11,5 km cyklostezek, cca 14,5 km sdružených chráněných tras a více než 20 km cyklopruhů.

Tunelové vedení trasy záměru vytváří na povrchu podmínky pro místní městské dopravní vazby a rozvoj předmětného území. V rámci realizace záměru je plánováno vytvoření více než 7 ha ploch městské zeleně a cca 25 ha stávajících ploch by mělo být rekultivováno do podoby městských parků. Tyto plochy by zároveň měly být propojeny sítí nových tras pro pěší a cyklisty. V prostoru podél Vltavy pod přírodní památkou Bílá skála dojde k přeměně stávající silniční komunikace v klidovou plochu zeleně – Povltavskou promenádu, která vytvoří zelený pás podél slepého ramene Vltavy a Rokytky až k Balabence. Mezi nové zelené plochy patří rovněž území Třešňovky, lineární park u Černokostelecké a metropolitní park v oblasti Rybníčky.

Obchodní firma**oznamovatele:**

Hlavní město Praha
Magistrát hlavního města Prahy, odbor investiční

IČ oznamovatele:

00 064 581

Sídlo (bydliště)**oznamovatele:**

Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1

Zpracovatel oznámení:

ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o., Mgr. Jan Karel (držitel autorizace podle § 19 zákona)

Záměr „Soubor staveb č. 0081 MO Pelc-Tyrolka – U Kříže, č. 0094 MO Balabenka – Rybníčky a č. 8313 Libeňská spojka“ naplňuje dikci bodu č. 48 (Silnice nebo místní komunikace o 4 a více jízdních pruzích, včetně rozšíření nebo rekonstrukce stávajících silnic nebo místních komunikací o 2 nebo méně jízdních pruzích na silnice nebo místní komunikace o 4 a více jízdních pruzích, o souvislé délce od stanoveného limitu (10 km)), kategorie I přílohy č. 1 k zákonu, jako změna záměru ve smyslu § 4 odst. 1 písm. b) zákona, která podléhá zjišťovacímu řízení dle § 7 zákona. Rozšířením záměru o nové stavební objekty s garážemi a parkovacím prostorem záměr naplňuje rovněž dikci bodu č. 109 (Parkoviště nebo garáže s kapacitou od stanoveného limitu parkovacích stání v součtu pro celou stavbu (500 míst)), kategorie II přílohy č. 1 k zákonu.

V souladu s § 7 zákona bylo provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjištění, zda změna záměru může mít významný vliv na životní prostředí, a tedy podléhá posouzení vlivů záměru na životní prostředí (dále také jen „posouzení“) podle zákona. Příslušným úřadem k zajištění zjišťovacího řízení bylo Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „MŽP“).

Na základě informací uvedených v oznámení změny záměru (dále také „oznámení“), písemných vyjádření dotčených územních samosprávných celků, dotčených orgánů, veřejnosti, dotčené veřejnosti a zjišťovacího řízení provedeného podle kritérií uvedených v příloze č. 2 k zákonu **rozhodlo** MŽP jako příslušný úřad podle § 21 zákona na základě § 7 odst. 6 zákona, že změna záměru

**„Soubor staveb č. 0081 MO Pelc-Tyrolka – U Kříže, č. 0094 MO
Balabenka – Rybníčky a č. 8313 Libeňská spojka“**

nemůže mít významný vliv na životní prostředí, a tedy **nepodléhá** posouzení podle zákona.

Odůvodnění:**1. Odůvodnění vydání rozhodnutí a úvahy, kterými se příslušný úřad řídil při hodnocení kritérií uvedených v příloze č. 2 k tomuto zákonu:****I. Charakteristika záměru**

Záměr „Soubor staveb č. 0081 MO Pelc-Tyrolka – U Kříže, č. 0094 MO Balabenka – Rybníčky a č. 8313 Libeňská spojka“ představuje komplexní a rozsáhlé změny tří záměrů „Libeňská spojka – stavba č. 8313“, „Městský okruh, stavba č. 0081 Pelc Tyrolka – Balabenka“ a „Městský okruh, stavba č. 0094 Balabenka – Štěrboholská radiála“ posouzených v samostatných procesech EIA v letech 2005–2012 (jejichž výsledkem byla tři souhlasná stanoviska EIA z roku 2012), sloučené do jednoho aktuálního oznámení změny záměru. Hlavním cílem provedených změn je zmírnění vlivů dopravního provozu na životní prostředí a obyvatelstvo a zlepšení fungování dopravní infrastruktury města v souladu s moderními trendy a požadavky na urbanistické řešení městského prostředí. Potřeba změn vyplynula mimo jiné z předchozích požadavků a připomínek dotčených městských částí, odborných orgánů, dotčených subjektů a veřejnosti. Oznámení podrobně shrnuje následující změny:

V upraveném řešení předně došlo ke změnám v napojení navazujících úseků jednotlivých staveb, konkrétně k přesunu úseku Balabenka – U Kříže ze stavby č. 0081 městského okruhu ke stavbě č. 8313 Libeňské spojky a k prodloužení stavby č. 0094 městského okruhu o část MÚK Balabenka. Zároveň došlo k novému označení lokality napojení na Štěrboholskou radiálu názvem MÚK Rybníčky a k souvisejícím změnám názvu předkládaného změnového záměru.

Na řadě míst došlo k úpravě vedení trasy záměru. Trasa městského okruhu (MO) v úseku od MÚK Černokostelecká po estakádu Pelyňková byla posunuta východním směrem a byla maximálně přimknuta ke kolejišti železniční trati, západní trasa MO v rámci stavby 0094, která byla původně částečně navržena v trase stávající ulice Rabakovská, je nově vedena souběžně s východní trasou MO. Největší změnou vedení trasy a celkového technického řešení záměru je přesun většiny původně povrchových úseků městského okruhu a Libeňské spojky do podzemních tunelů. Jedná se zejm. o úsek pod Bílou skálou (trasa v úseku Pelc–Tyrolka – U Kříže v délce 2,1 km je zde nově vedena kompletně podpovrchově ve dvou samostatných tunelových troubách s hloubenými i raženými částmi), úsek U Kříže – Balabenka (původně navržená povrchová trasa o délce 800 m kompletně převedena do podzemních tunelů), úsek MÚK Balabenka – ulice Skloněná (původně navržená povrchová trasa o délce 700 m nově vedena raženým tunelem), úsek MÚK Černokostelecká (původně navržená povrchová trasa o délce 465 m nově vedena hloubenými tunely), úsek Libeňské spojky před připojením na trasu MO ve směru Balabenka (původně navržená trasa v délce 260 m vedená po nadzemní estakádě kompletně převedena do podzemí). Dále došlo k optimalizaci trasy v severní ražené části Malešického tunelu a dodefinování polohy jižního raženého portálu v úrovni severního líce ulice Počernická a rovněž k optimalizaci trasy v jižní části Jarovského tunelu včetně zrušení ražené rampy MÚK Českobrodská (raženou část tunelů budou tvořit 2 tubusy třípruhového šířkového uspořádání –

2 průběžné pruhy a odpojovací/připojovací pruh). Zároveň byla dodefinována poloha severního raženého portálu severně od vrchu Třešňovka poblíž ulice Na Balkáně. Celková délka podzemních tras nově činí cca 8,5 km (oproti původním cca 3 - 4,5 km – dle předchozích variant záměrů).

V rámci změn došlo rovněž ke zrušení navržených výdechů z tunelů (v oblasti pod PP Bílá skála, v oblasti křižovatky ulic Pod Šancemi a Spojovací a v blízkosti ulice Dřevčická) a odvětrávání tunelových částí záměru je nově řešeno pouze podélně pomocí výjezdových portálů tunelů, a to buď přirozeně vlivem působení projíždějících vozidel nebo nuceně pomocí proudových ventilátorů umístěných v dopravním prostoru.

S přesunem tras staveb pod povrch jsou dále spojeny změny MÚK, jejichž stavební řešení bylo většinou zjednodušeno tak, aby křižovatky zabíraly méně prostoru a lépe naplňovaly dopravní vazby v území. Jedná se o úpravy MÚK Pelc-Tyrolka (geometrické úpravy východních větví MÚK na styku s vyústěním tunelů pod Bílou skálou, posun portálů tunelů cca 250 m západním směrem od hranice ochranného pásma PP Bílá skála), MÚK V Olšinách (úplné odstranění MÚK včetně rozměrné okružní křižovatky a nahrazení prostorově úspornějším řešením – napojení prodloužené ulice V Olšinách přes napojovací rampy na městský okruh a na křižovatku ulic Černokostelecká, Dřevčická a V Olšinách vč. doplnění chybějícího místa propojení), MÚK Rybníčky (přejmenování původní MÚK Šterboholské radiály, provedení změny geometrie a doplnění nových obousměrných křižovatkových větví z ulice Rabakovská na Šterboholskou radiálu), MÚK Balabenka (zrušení rozměrné okružní křižovatky včetně povrchových ramp, navržení 6 tunelových ramp s vjezdy a výjezdy do ulic Českomoravská a Spojovací), MÚK K Žižkovu (zrušení vjezdu a výjezdu do ulice Pod Šancemi vč. zrušení navrhované okružní křižovatky, doplnění nového odpojení a připojení městského okruhu tunelovou rampou ve směru ulice Spojovací), MÚK Českobrodská (nahrazení rozměrné okružní křižovatky prostorově úspornější průsečnou křižovatkou, zrušení ražených ramp a vytvoření vratných ramp hloubených tunelových úseků), MÚK Černokostelecká (nahrazení rozměrné deltovité křižovatky prostorově úspornější průsečnou křižovatkou ulic Černokostelecká, Dřevčická a V Olšinách a připojení/odpojení zleva ulice V Olšinách a přesunutí ulice Dřevčická na městský okruh v tunelovém úseku severně od ulice Černokostelecká). K rozsáhlé změně dochází rovněž v rámci řešení křižovatky U Kříže (původně navržená rozměrná okružní křižovatka ulic Prosecká a Čuprova byla zcela zrušena a nahrazena prostorově úspornější průsečnou křižovatkou) a křižovatky v ulici Na Vartě (původně navržená okružní křižovatka byla kompletně zrušena). Dále došlo ke změnám napojení, vjezdů a výjezdů do/z tunelů. Před vjezdem do tunelu Libeňské spojky došlo k přesunutí vjezdové rampy z ulice Bulovka mezi ulice Budínova a Zenklova, rampa tak zasahuje mnohem menší území a nezavádí tranzitní dopravu hlouběji do území v okolí nemocnice Bulovka. Dále došlo ke změně režimu napojení výjezdové rampy z tunelu Libeňské spojky ve směru do centra do oblasti Vychovatelny. Výjezd do ulice Davídkova je nově situován do nové křižovatky s ulicí Davídkova jižně od ulice Liberecká, výjezd směřovaný ven z města na ulici Liberecká zůstal zachován, avšak je nově veden co nejdéle v tunelu. Sjízdňá rampa z ulice V Holešovičkách do ulice Zenklova ve směru ke Kobyliskému náměstí byla kompletně stavebně upravena tak, aby pod ni bylo možné situovat tunel rampy

ústící do ulice Davídkova. Pod mosty ulice V Holešovičkách zároveň došlo ke snížení počtu navržených jízdních pruhů (ze 4 jízdních pruhů na 3). Další změna nastala u výjezdu z tunelu městského okruhu pod Bílou skálou, který již není napojen na ulici Primátorská, ale přímo do ulice Zenklova. Dále napojení vjezdu do tunelu městského okruhu je nově posunuto cca o 100 m jižně od křižovatky ulic nová Čuprova a Prosecká, a to do ulice nová Čuprova, kde bude umístěna samostatná styková křižovatka.

Změny záměru zahrnují také rozsáhlé rekonstrukce a úpravy uličních prostor. Změny se dotýkají následujících ulic a komunikací: ulice Pátkova (nově prodloužena západním a severovýchodním směrem a napojena na ulici Povltavská a V Holešovičkách), ulice Povltavská (celý prostor ulice uvolněn pro tzv. „Povltavskou promenádu“ na které bude umožněna pouze pěší a cyklistická doprava), ulice U Meteoru a ulice Na Košince (navržena kompletní rekonstrukce a obnova uličních prostor zasažených hloubením podzemních tunelů), ulice Na Žertvách (navržena kompletní úprava ulice až po zastávku tramvajové trati Palmovka), ulice Sokolovská (navržena kompletní úprava cca v rozsahu ulic Na Rozcestí a U Balabenky), ulice Českomoravská (navržena kompletní úprava ulice s ohledem na umísťovanou tunelovou rampu), ulice Malletova (vedena v nové trase), ulice Nad Libeňským nádražím a ulice Prokopka (navržena kompletní úprava ulic včetně doplnění nových parkovacích stání), ulice Spojovací (rozšíření chodníků v úseku mezi ulicemi Skloněná a Vysočanským náměstím a odsun silnice od objektu bytových domů, kompletní úprava ulice v úseku od MÚK K Žižkovu po MÚK Českobrodská včetně přestavby smyčky tramvajové tratě Spojovací), ulice Českobrodská a ulice Učňovská (navržena kompletní úprava), ulice Počernická (prodloužena až k ulici Podle Trati a vytvořen nový přístup ke stávajícímu průmyslovému areálu), ulice Dřevčická (vedena v nové východně odsunuté trase s rozestoupenými jízdními směry, stávající ulice Dřevčická nově řešena jako bezmotorová komunikace), ulice Černokostelecká (úpravy příčného profilu, doplnění pravých odbočovacích jízdních pruhů a úpravy šířek chodníků, zvýšení nivelety o cca 1,5 m), ulice Vosmíkových (prodloužení severním směrem a přímé napojení na ulici Zenklova), ulice Davídkova (zobousměrnění ulice a její funkční propojení s oblastí náměstí Na Stráži), ulice Čuprova (úprava profilu, ulice již není součástí trasy MO, ale tvoří pouze doprovodnou povrchovou komunikaci pro zajištění místního propojení, ulice bude upravena do čtyřpruhového uspořádání, přičemž jeden jízdní pruh v každém směru bude určen jen pro vozidla MHD a cyklisty, plnohodnotný čtyřpruhový provoz bude umožněn pouze v případě vzniku mimořádných situací v tunelu), ulice Zenklova (navržena kompletní rekonstrukce a obnova uličního prostoru zasaženého hloubením podzemních tunelů, úprava výškového řešení v řádu centimetrů v délce cca 480 m v úseku od napojovací rampy z ulice Liberecká do ulice Zenklova po ulici S. K. Neumanna). Součástí záměru je nově rovněž úplně nová ulice pro napojení plánované zástavby na ulici Českomoravská. Tato ulice bude umístěna kolmo na ulici Českomoravská u křižovatky ulic Lihovarská a Ocelářská.

Další změny představuje zrušení plánovaných mostů přes ulice Zenklova a Primátorská (budovány zde budou pouze lávky pro pěší a cyklisty), úprava přemostění Rokytky (demolice a přestavba železniční estakády a dále vytvoření dvoupatrového silničního mostu, kde spodní patro bude tvořit uzavřený tubus navazující na tunelovou trasu městského okruhu a horní patro

bude převádět dopravu v ulici Čuprova), odstranění stávající mostní estakády Balabenka, zrušení plánované souběžné mostní estakády Balabenka a úprava mostní estakády Pelyňková (nově tvořena pouze jedním mostním objektem – původně navrženy 2 mostní objekty za sebou s terénním valem uprostřed).

Mezi změny záměru je dále nutné zařadit výstavbu nového administrativního bariérového objektu v prostoru mezi ulicemi Čuprova a Kovanecská a nového administrativního objektu Triangl v prostoru mezi ulicemi Čuprova a Pod Náspem. Bariérový objekt bude mít 4 nadzemní podlaží a v jižní části objektu 1 podzemní podlaží pro sklady a technologické zázemí objektu. Objekt Triangl bude mít 12 nadzemních podlaží a pod oběma objekty budou ve 3 podzemních podlažích umístěny společné veřejné podzemní garáže s cca 416 stáními pro osobní vozidla. Další veřejné podzemní garáže s kapacitou cca 380 stání pro osobní vozidla jsou nově navrženy v ulici Skloněná. Garáže v 6 podzemních podlažích budou vyplňovat prostor mezi tunelem MO a výjezdovou rampou z MO na ulici Spojovací. Další parkovací stání budou nově umístěna ve středním dělicím pásu ulice Počernická, podél ulice Nad Libeňským nádražím a podél ulice Prokopka.

Součástí změn záměru je rovněž vytvoření ploch pro dostavbu domů a zvětšení rozsahu demolice. Konkrétně je v ulici Spojovací nově navržen k demolici 1 obytný dům umístěný severně od Vysočanského náměstí, dále je nově k demolici navržen obytný dům v ulici Vosmíkových 1683/15, obytné domy v ulici Zenklova 615/164 a 614/162 a část domu v ulici Zenklova 613/160. Ve větším rozsahu budou demolovány rovněž nadzemní objekty (převážně provozního charakteru) v prostoru mezi ulicemi Českomoravská a kolejištěm železniční trati, zároveň zde došlo k definování ploch pro následnou dostavbu obytných a víceúčelových domů. Další plochy pro následnou výstavbu obytných a víceúčelových domů byly definovány v ulicích U Meteoru, Primátorská a Zenklova (v úseku Horovo náměstí - Prosecká) a v prostoru nad podzemními garážemi v ulici Skloněná (vlastní výstavba domů není součástí změn záměru a bude řešena jako samostatný projekt).

Další soubor změn se dotýká veřejné hromadné dopravy. V rámci záměru je nově uvažováno s vybudováním infrastruktury pro trolejbusové linky. Vybudování trolejbusové infrastruktury je navrženo v ulicích Spojovací, Čuprova, Na Žertvách, K Žižkovu, Českobrodská, Černokostelecká, Rabakovská, V Holešovičkách, Zenklova, Na Korábě, Vosmíkových, Davídkova a Na Stráži (vlastní zprovoznění trolejbusových linek není předmětem záměru). Jako součást trolejbusové infrastruktury je navrženo vybudování dvou měnících TBUS v objektech technologických center TGC8 a TGC10, objektu měnárny Vychovatelna u stávající tramvajové měnárny Rokoska a měnárny dopravního podniku v prostoru technologického centra TGCL1. V rámci změn záměru bylo navrženo doplnění železniční zastávky U Kříže v prostoru mezi ulicemi Zenklova, Primátorská a Kandertova, spolu se zastávkou jsou řešeny i přístupy do těchto ulic. Účelem této změny je vytvořit v ulici Zenklova přestupní bod mezi dopravními systémy (železnice, tramvaj) a zlepšit veřejnou dopravní obsluhu území. Dále bude provedena úprava tramvajové trati v ulici Českomoravská a v navazující ulici Čuprova a dojde k posunu tramvajové

zastávky Ocelářská, k úpravě tramvajové trati Palmovka, úpravě tramvajové trati u Balabenky včetně zřízení nové tramvajové zastávky Balaběnka a k přestavbě smyčky tramvajové trati Spojevací. Zároveň dojde k zachování provozu stávající tramvajové měnárny Rokoska, která byla původně navržena k demolici a přesunu. Na bočních větvích nově prodloužené ulice V Olšinách dojde rovněž k doplnění nových zastávek expresních autobusových linek a k vytvoření přestupního bodu mezi dopravními systémy expresní autobusové linky a plánované trolejbusové linky.

Přesun tras do podzemí dále vytváří podmínky pro rozvoj cyklistických a pěších tras. V rámci změn záměru byla doplněna nadřazená samostatná cyklostezka, která je v oblasti Pelc-Tyrolka vedena pod mostem Barikádníků, následně probíhá tzv. „Povltavskou promenádou“ (prostorem ulice Povltavská) a dále mimoúrovňově po lávkách směrem na východ přes ulice Primátorská a Zenklova. V rámci stavby č. 0094 vzniknou nové pěší a cyklistické trasy pod železničním mostem v blízkosti nádraží Praha-Libeň, podél železniční trati na lávkách přes ulice Na Žertvách, Sokolovská a Spojevací, v oblasti Třešňovky východně podél ulice Spojevací, v ulici Dřevčická a pod ulicí Černokostelecká. V ulici Spojevací bude zároveň nahrazen plánovaný ekomost za lávku pro pěší a cyklisty. V rámci stavby č. 8313 dojde k doplnění cyklistických tras ve formě vyhrazených pruhů a jízdních pruhů pro cyklisty na všech komunikacích v celé oblasti náměstí Na Stráži a ulic Zenklova a Vosmíkových. Dále jsou ve vazbě na úpravu (související se zobousměrněním ulice Davídkova) umožněny přirozené cyklistické vazby mezi ulicemi Davídkova a Bulovka přes prostor náměstí Na Stráži.

V území dotčeném záměrem dále dochází k rozšíření výsadby keřů a stromů. K posílení výsadeb dojde zejm. v oblastech, kde budou realizovány parky. Jedná se zejm. o lokalitu parku Skloněná, parku Českobrodská vč. nového sportoviště a nového lineárního parku, který bude umístěn západně od trasy MO mezi ulicemi Počernická a nově prodlouženou ulicí V Olšinách. Výsadby zeleně byly dále doplněny zejm. v ulicích Na Žertvách, Spojevací, Českobrodská, mezi ulicemi Na Košince a Zenklova, podél ulice Povltavská, Čuprova a Zenklova, v oblasti MÚK Vychovatelna a v okolí MÚK Pelc-Tyrolka. V rámci změn dochází rovněž k realizaci retenčních a víceúčelových nádrží podél záměru. V blízkosti MÚK Balaběnka je navržena retenční nádrž, která bude sloužit k zachycení dešťových vod z ulice Spojevací. Dvě retenční nádrže jsou navrženy u MÚK Rybníčky a měly by sloužit k zachycení a retenci dešťových vod z nově navržených a stávajících komunikací před a za ulicí Rabakovská. Další 3 nádrže s volnou vodní hladinou jsou doplněny v lokalitě Kolčavka, u vodního toku Rokytka a u napojení ulice Střížkovská na ulici Na Vartě.

Další změnou záměru je nově uvažovaná etapizace, v rámci které by mělo proběhnout postupné zprovoznění souboru staveb po vybraných úsecích. Jako první je ke zprovoznění navržen úsek Městského okruhu Rybníčky – Černokostelecká (stavba č. 0094), jako druhý navazující úsek Černokostelecká – Českobrodská (stavba č. 0094). Následně by mělo dojít ke zprovoznění Libeňské spojky v úseku Vychovatelna – U Kříže (stavba č. 8313), poté by měla být zprovozněna část Městského okruhu v úseku Českobrodská – K Žižkovu (stavba č. 0094)

a nakonec část Městského okruhu K Žižkovu – Balabenka (stavba č. 0094) a Balabenka – U Kříže (stavba č. 8313 Libeňská spojka) společně se zbývajícím úsekem U Kříže – Pelc-Tyrolka (stavba č. 0081).

Součástí změn záměru je v neposlední řadě návrh vypuštění (nesplnění) celkem 76 závazných podmínek z předchozích tří stanovisek EIA, resp. ověřujících závazných stanovisek a aktualizace (úpravy znění, zobecnění, specifikace, sloučení či vypuštění některých částí) dalších několika desítek podmínek předmětných stanovisek. Konkrétně jsou k vypuštění navrženy podmínky č. 1, 2, 3, 5, 8, 10, 14, 15, 18, 22, 27, 30, 37, 55, 56, 58, 68, 69, 74, 76, 77, 78, 79, 81, 87, 94, 104, 115, 118, 124, 131, 137, 143, 144, 148, 149, 150, 151, 166 a 167 ověřujícího závazného stanoviska k záměru „Městský okruh, stavba č. 0094 Balabenka – Štěrboholská radiála“, podmínky č. 1, 2, 7, 12, 14, 17, 18, 21, 32, 38, 39, 44, 86, 102, 103, 118, 139, 150, 154, 155, 161, 162, 165 ověřujícího závazného stanoviska k záměru „Městský okruh, stavba č. 0081 Pelc Tyrolka – Balabenka“ a podmínky č. 1, 2, 7, 9, 12, 15, 20, 26, 31, 87, 89, 104 a dále podmínka IV. *Optimalizační opatření* ověřujícího závazného stanoviska k záměru „Libeňská spojka – stavba č. 8313“.

Podstatou výše popsaných změn záměru je zejm. přesun většiny původně povrchových úseků Městského okruhu a Libeňské spojky do tunelů a s tím související environmentálně příznivější řešení dotčeného území na povrchu terénu. Převedení podstatné části trasy do tunelů jednak snižuje negativní vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví (zejm. z hlediska hluku, vlivů na obyvatelstvo, krajinný ráz a přírodní krajinné prvky), jednak vytváří nadzemní prostor pro pěší a cyklistickou dopravu, městskou zeleň, nové parky, vodní prvky a rekreační plochy. Výsledkem změn je tedy nejen optimalizace samotné trasy, ale rovněž komplexní příznivější řešení celého dotčeného území na povrchu terénu zohledňující předchozí požadavky a připomínky dotčených městských částí, odborných orgánů, dotčených subjektů a veřejnosti. Další změny technického řešení záměru jsou buď přímo vyvolány hlavní změnou spočívající v přesunu tras do podzemí, případně s touto změnou více či méně souvisí. Změny spočívající ve vypuštění a modifikaci desítek podmínek původních stanovisek EIA, resp. ověřujících závazných stanovisek poté reflektují skutečné vlivy aktualizované podoby záměru v rámci reálně dotčeného území. Uvedené vypuštění a modifikace podmínek jsou v oznámení podrobně vyhodnoceny v kap. B.I.4, jsou zohledněny a reflektovány v odborných podkladových studiích a jsou zapracovány do aktualizovaného projektového řešení záměru. Navržená etapizace záměru reaguje na skutečné postupné zprovoznování jednotlivých úseků trasy, přičemž související vlivy jsou podrobně vyhodnoceny v rámci zpracovaných odborných studií (výpočtové mezistavy C.2.1 – C.2.5 v hlukové a rozptylové studii). Hlavním cílem provedených změn záměru je zmírnění vlivů dopravního provozu na životní prostředí a obyvatelstvo a zlepšení fungování dopravní infrastruktury města.

V rámci zjišťovacího řízení příslušný úřad uvažil parametry záměru se zvláštním zřetelem na rozsah a podobu záměru jako celku (jedná se o souhrnné a komplexní změny předchozích 3 záměrů Městského okruhu a Libeňské spojky po celé délce 11kilometrové trasy na území hl. m.

Prahy spočívající zejm. v přesunu povrchových úseků trasy do podzemních tunelů vč. dalších souvisejících úprav na povrchu terénu) a kumulaci jeho vlivů s vlivy dalších známých záměrů (níže v části III./10. je detailně rozvedeno se závěrem, že v rámci posuzování záměru nebyly zaznamenány takové kumulativní a synergické vlivy, které by ovlivnily celkové hodnocení).

Při zhodnocení využívání přírodních zdrojů, zejm. půdy, vody a biologické rozmanitosti příslušný úřad dospěl k závěru, že vlivy na půdu, resp. ZPF nebudou významné, jelikož vzhledem k lokalitě urbanizovaného městského prostředí představují trvalé zábory ZPF pouze 8,3 % (cca 9,4 ha) celkových trvalých záborů (113 ha) a pouze 4 % (cca 0,37 ha) z trvalých záborů ZPF představují pozemky s kvalitními půdami I. a II. třídy ochrany. V rámci změn záměru sice došlo k určitému navýšení záboru ZPF, nicméně se jedná převážně o méně hodnotné pozemky IV. třídy ochrany a toto navýšení je zároveň do značné míry způsobeno začleněním nových krajinářsko-urbanistických úprav v okolí silniční stavby, které často přispívají k přeměně antropogenních území na přírodě blízké plochy. Rozšířením tunelových úseků trasy dochází ke zvětšení rozsahu vlivů na horninové prostředí a podzemní vody, konkrétně se jedná o navýšení množství rubaniny a možné změny úrovně hladiny podzemní vody, rizika snížení vydatnosti vodních zdrojů či změny proudění podzemních vod. Záměr však nebude mít vliv na zdroje nerostných surovin a nezasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů. Při dodržení navrženého technického opatření spočívajícího v převodu podzemní vody pod tělesem tunelu ze strany návodní na stranu závodní se nebude jednat o významný vliv. Z hlediska ovlivnění povrchových vod je aktualizovaný záměr srovnatelný s původním technickým řešením. Z hlediska bioty lze vlivem změn záměru očekávat mírné zhoršení negativních vlivů ve fázi výstavby, během které se projeví větší rozsah povrchových úprav území a větší narušení biotopů, bude se však jednat pouze o dočasné vlivy, které po realizaci záměru odezní. Naopak ve fázi provozu dojde ke zmírnění dlouhodobých negativních vlivů z důvodu převedení dopravy do podzemí, s čímž souvisí zejm. snížení míry rušení živočichů, omezení bariérového efektu a zlepšení možnosti migrace. Doplnění nových parků a další městské zeleně včetně vodních prvků podpoří ekologickou kostru území a může sloužit jako refugium živočišných druhů. Vzhledem k tomu, že záměr je umístován do silně urbanizovaného území s antropogenně přeměněnými či ovlivněnými biotopy, nebude se jednat o významný vliv. Vlivem změn záměru dojde zároveň ke zmírnění vlivů na ÚSES, VKP a krajinný ráz.

Z hlediska produkce odpadů příslušný úřad uvážil skutečnost, že záměr bude produkovat množství a charakter odpadů odpovídající vysoce kapacitní dopravní stavbě s ražením a hloubením rozsáhlých tunelů, záměr nepředstavuje produkci průmyslových nebezpečných odpadů. Znečišťování životního prostředí a rušivé vlivy jsou spojeny zejm. s abiotickými složkami životního prostředí, jako jsou ovzduší, voda, půda a horninové prostředí, které jsou obvyklé pro rozsáhlé silniční stavby. Náročné z tohoto pohledu bude období výstavby, kdy bude docházet vlivem stavebních prací a dopravy materiálu k vyšší míře znečišťování ovzduší a k vyšší míře rušení vlivem provozu stavebních strojů a staveništní dopravy. Vlivem změn spočívajících v převedení povrchové trasy do podzemí dojde v rámci výstavby zejm. k navýšení územního dosahu vlivů při realizaci rozsáhlých tunelů. Nicméně se bude jednat o dočasné vlivy, které

budou do značné míry redukovány řadou technických, provozních a organizačních opatření (popsaných v kap. D.IV. oznámení). Při hodnocení rizika závažných nehod nebo katastrof relevantních pro záměr, včetně nehod a katastrof způsobených změnou klimatu v souladu s vědeckými poznatky dospěl příslušný úřad k závěru, že havárie v dopravním provozu nelze vyloučit, budou však navržena havarijní opatření k zamezení úniků znečišťujících látek do životního prostředí a bude dodržován havarijní plán stavby. Rizika v souvislosti se změnou klimatu jsou hodnocena jako střední, přičemž v rámci záměru jsou již zahrnuta vhodná opatření ke zmírnění předmětných rizik. Rizika pro veřejné zdraví zahrnují zejm. vlivy hluku a imisní zátěže na zdraví obyvatel, přičemž v rámci zjišťovacího řízení bylo prokázáno, že změny oproti předchozímu technickému řešení nejsou významné ve smyslu ohrožení zdraví.

Po zhodnocení charakteristiky záměru v souladu s přílohou č. 2 k zákonu je patrné, že zjišťovací řízení prokázalo, že předložené změny nemohou mít samostatně, v kumulaci mezi sebou ani v kumulaci s jinými záměry významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví, tj. upravené řešení záměru oproti záměrům popsaným v předchozích 3 dokumentacích EIA nepředstavuje významný negativní zásah do životního prostředí a veřejného zdraví, a to vzhledem k výše uvedené charakteristice záměru. Aktualizované technické řešení záměru s podzemním vedením trasy má obecně menší a příznivější dopady na hlukovou situaci, klima, obyvatelstvo a veřejné zdraví, prostupnost území, faunu, krajinný ráz, VKP a ÚSES. Naopak na horninové prostředí a podzemní vody má upravený záměr větší vliv, nicméně při dodržení navržených opatření, které tvoří součást záměru, a s ohledem na přínosy změn záměru na povrchu terénu se jedná o plně akceptovatelné vlivy. Z hlediska kvality ovzduší dochází ke kombinaci pozitivních a negativních vlivů a k přerozdělení působení vlivů v rámci dotčeného území, avšak bez významného vlivu na veřejné zdraví. Vlivy na ostatní složky životního prostředí jsou srovnatelné s předchozím technickým řešením záměru posouzeným ve 3 původních procesech EIA. Změny spočívající ve vypuštění a modifikaci podmínek původních stanovisek EIA, resp. ověřujících závazných stanovisek byly rovněž podrobně vyhodnoceny v rámci oznámení záměru a v rámci odborných podkladových studií a byly zapracovány do aktualizovaného projektového řešení záměru, přičemž předmětné vypuštění a modifikace podmínek nevyvolá nové nároky či vlivy, které by měly významný negativní vliv na životní prostředí či veřejné zdraví.

II. Umístění záměru

Záměr je umístěn na území Hlavního města Prahy v katastrálních územích Holešovice, Troja, Libeň, Vysočany, Žižkov, Hrdlořezy, Malešice, Strašnice a Hostivař, která spadají pod městské části Praha 3, Praha 8, Praha 9, Praha 10 a Praha 15. Trasa záměru o celkové délce 11 km začíná napojením na okolo Jižní spojky v blízkosti Depa Hostivař, odtud vede trasa směrem na sever přes Strašnice, Malešice, Hrdlořezy, Žižkov a Vysočany. V Libni, konkrétně v lokalitě MÚK U Kříže, se trasa záměru větví do dvou směrů - Libeňská spojka pokračuje dále na sever ve stopě ulice Zenklova k MÚK Vychovatelna, kde se napojuje na Proseckou radiálu a ulici V Holešovičkách; trasa Městského okruhu směřuje na západ ve stopě ulice Povltavská k MÚK Pelc-Tyrolka, kde se napojuje na stávající část městského okruhu (tunel Blanka a následný úsek

v ulici Nová Povltavská). Záměr bude umístěn do urbanizovaného území s rozsáhlými plochami obytné zástavby, průmyslovými plochami a hustou sítí dopravní a technické infrastruktury. Zastavěné plochy jsou v území doplněny plochami a liniemi městské zeleně. Trasa záměru prochází podél řeky Vltavy, říčky Rokytky a Střížkovského potoka a kromě Rokytky protíná rovněž několik zatrubněních drobných vodních toků.

Trasa záměru prochází koridorem, který je pro účely stavby rezervován v územním plánu hl. m. Prahy a aktualizované řešení vedení trasy představuje kompromis mezi dopravně-technickými parametry komunikace, požadavky na ochranu urbanistické struktury města a obytného prostředí, krajinných a přírodních podmínek a mezi realizačními nároky stavby. V rámci předchozích stanovisek EIA byla k realizaci doporučena kombinace variant V2-O (pro stavbu MO č. 0081), T1-O (pro stavbu MO č. 0094) a invariantní řešení Libeňské spojky (stavba č. 8313). I tato kombinace variant však byla spojena s nezanedbatelnými (i když přijatelnými) negativními vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Z tohoto důvodu byla na základě požadavku vedení hl. m. Prahy před zahájením prací na DÚR vypracována Urbanisticko-dopravní studie, jejímž výstupem bylo významně přepracované příznivější projektové řešení záměru. Tato studie se stala podkladem pro koncept DÚR a pro aktuální posuzovanou podobu záměru. Úprava trasy záměru byla řešena v rámci změny územního plánu hl. m. Prahy č. 3125/00, přičemž v roce 2025 bylo k této změně vydáno opatření obecné povahy, kterým Zastupitelstvo hl. m. Prahy předmětnou úpravu schválilo, a aktualizovaná trasa záměru je tak v souladu s platným územním plánem.

V území předmětného záměru se nevyskytují žádné evropsky významné lokality ani ptačí oblasti. Nejbližší lokalitou soustavy Natura 2000 je EVL Havránka a Salabka, která se nachází ve vzdálenosti cca 1,9 km od záměru. Významný vliv záměru na lokality soustavy Natura 2000 vyloučil příslušný orgán ochrany přírody (Magistrát hl. m. Prahy) ve svém stanovisku č. j. MHMP 2505969/2023 ze dne 5. 12. 2023.

V rámci zjišťovacího řízení příslušný úřad uvážil parametry území, které může být ovlivněno záměrem. Příslušný úřad tedy uvážil při svém rozhodování stávající a schválené využívání území a priority jeho trvale udržitelného využívání s tím, že záměr je obsažen v aktuálně platném územním plánu hl. m. Prahy (po schválené změně č. 3125/00). V rámci relativního zastoupení, dostupnosti, kvality a schopnosti regenerace přírodních zdrojů (včetně půdy, vody a biologické rozmanitosti) v oblasti, včetně její podzemní části, bylo bráno v úvahu, že se jedná o stavbu trvalou, která je vymezena jako veřejně prospěšná. Z hlediska schopnosti přírodního prostředí snášet zátěž se zvláštním zřetelem na územní systém ekologické stability (ÚSES) krajiny bylo zjištěno, že v dotčeném území se vyskytuje několik skladebných prvků ÚSES, které mohou být záměrem dotčeny, nicméně se jedná převážně o prvky lokálního významu, které jsou často v nevyhovujícím stavu a neplní svou ekologickou funkci. Konkrétně bude trasa záměru vedena raženým tunelem pod 3 prvky ÚSES, které nebudou záměrem nikterak ovlivněny a hloubeným tunelem pod 3 prvky ÚSES (2 nefunkční lokální biokoridory a 1 funkční lokální biocentrum), které budou ovlivněny pouze dočasně ve fázi výstavby, a to

výkopem jámy, která bude po dokončení tunelu zasypána a povrch bude zrekultivován. Povrchové části záměru se dále dotknou 4 prvků ÚSES (1 nefunkční nadregionální biokoridor, 1 nefunkční interakční prvek a 2 funkční interakční prvky), zásahy do těchto lokalit budou však velmi omezené, přičemž v rámci změn záměru dochází obecně spíše k méně negativním vlivům na ÚSES (šetrnější zásahy a zmírnění vlivů oproti předchozímu posouzenému řešení). Vliv záměru na velkoplošná zvláště chráněná území (ZCHÚ) není zjištěn, protože se v dotčeném území nenacházejí. Z hlediska maloplošných ZCHÚ stavba okrajově zasahuje do přírodní památky Bílá skála a do jejího ochranného pásma, záměr však nebude mít na tuto památku ani její předměty ochrany významný vliv. Vliv záměru na lokality soustavy Natura 2000 (EVL a ptáčí oblasti) byl vyloučen výše uvedeným stanoviskem Magistrátu hl. m. Prahy. Předmětný záměr nezasahuje do žádného přírodního parku. Při hodnocení vlivu záměru na významné krajinné prvky (VKP), mokřady, břehové oblasti a ústí řek, pobřežní zóny a mořské prostředí, horské oblasti a lesy bylo zjištěno, že záměr se dotkne v několika lokalitách VKP ze zákona, a to vodního toku Rokytky, údolní nivy řeky Vltavy a několika lesních porostů. Vlivem záměru však nedojde k ohrožení ekostabilizační funkce dotčených VKP, přičemž v rámci změn záměru dochází převážně ke zmírnění negativních vlivů na VKP spočívajícím v šetrnějším řešení v prostoru údolní nivy Vltavy (tunelové vedení trasy) a šetrnějším přechodu přes Rokytku. Záměr zároveň nezasáhne do žádného registrovaného VKP. Z hlediska území historického, kulturního nebo archeologického významu bylo zjištěno, že trasa záměru prochází kulturním územím s prokázaným výskytem archeologických nálezů a rovněž ochranným pásmem Pražské památkové rezervace. Záměrem však nedojde k ohrožení žádné kulturní památky a všechny případné archeologické nálezy budou zajištěny v rámci záchranného archeologického výzkumu. Záměr je situován do hustě zalidněného území hl. m. Prahy. Počet obyvatel v dotčeném území se pohybuje v rozmezí cca 371 000 – 377 000 a vlivy záměru na obyvatelstvo budou působit zejm. prostřednictvím hlukové a imisní zátěže. Vlivem záměru nicméně dochází obecně ke zmírnění stávajících negativních vlivů na veřejné zdraví a ke snížení počtu silně obtěžovaných obyvatel a při spánku rušených obyvatel působením hluku. Změny záměru spočívající v přesunu trasy do podzemí tyto pozitivní vlivy dále posilují. Vlivy záměru na míru zdravotního rizika z expozice znečišťujícími látkami v ovzduší budou nevýznamné s mírně převažujícími pozitivními vlivy, přičemž v rámci dotčené zástavby budou plněny imisní limity všech sledovaných znečišťujících látek (NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, benzen a benzo(a)pyren). Bylo zjištěno, že jako možná území, která jsou nebo u kterých se má za to, že jsou zatěžována nad míru únosného environmentálního zatížení (včetně starých ekologických zátěží), jsou v okolí trasy záměru evidovány zejm. 2 průmyslové skládky (u Mirošovické ulice a u Jižní spojky), skládka tuhého komunálního odpadu (v ulici Podle Trati), autovrakoviště (v Srbově ulici), brownfield Povltavská a navážka Rabakovská. V dalších stupních projektové dokumentace je proto počítáno se sledováním kontaminace výkopků během realizace záměru. Sledovány budou nejen výše jmenované lokality, ale rovněž sklady pohonných hmot, odběrná místa produktovodů a starší skládky stavebního odpadu. Měření budou zahrnovat odběry vzorků a jejich laboratorní rozborů. V případě zjištění kontaminace budou znečištěné výkopky převezeny k odborné likvidaci.

Po zhodnocení umístění záměru v souladu s přílohou č. 2 k zákonu je patrné, že zjišťovací řízení prokázalo, že předložený záměr a jeho posuzované změny nemohou mít samostatně, v kumulaci mezi sebou ani v kumulaci s jinými záměry významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví, protože nedochází k významnému ovlivnění přírodních zdrojů a zásahu do cenných chráněných území ani k významným vlivům na veřejné zdraví. Aktualizované technické řešení záměru má obecně větší vlivy ve fázi výstavby (z důvodu většího rozsahu hloubených a ražených tunelů) a vlivy působící na podzemní složky životního prostředí (podzemní vody a horninové prostředí), naopak z hlediska dlouhodobých vlivů záměru na povrchu terénu se jedná obecně o příznivější řešení s menším dopadem na životní prostředí a veřejné zdraví. V rámci posuzovaných změn záměru nejsou vyvolány nové nároky či vlivy, které by měly významný negativní vliv na životní prostředí či veřejné zdraví vzhledem ke svému umístění. Na základě výše uvedeného byl tedy učiněn závěr, který je uveden ve výroku tohoto rozhodnutí.

III. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí

1. Vlivy na obyvatelstvo včetně sociálně ekonomických vlivů

Vlivy na obyvatelstvo byly v oznámení podrobně vyhodnoceny na podkladě samostatné odborné studie „Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví“ (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o., Mgr. Robert Polák, 2024). Dle oznámení nebude provozovaný záměr zdrojem vibrací, které by mohly negativně ovlivnit obyvatelstvo, ani zdrojem elektromagnetického záření. V souvislosti s jeho realizací se nepředpokládá kontaminace vody využívané obyvatelstvem ani půdy chemickými látkami ani patogenními organismy či jejich toxiny. Reálné dopady záměru na obyvatelstvo lze očekávat prostřednictvím ovlivnění kvality ovzduší a hlukové situace. Počet obyvatel v dotčeném území dosahuje cca 371 000 (potenciálně dotčená oblast z hlediska hluku) až 377 000 (potenciálně dotčená oblast z hlediska kvality ovzduší).

Dotčené území záměru se již nyní vyznačuje nevyhovující akustickou situací. Počet silně obtěžovaných obyvatel v okolní stávající zástavbě se ve výchozích stavech pohybuje okolo 40 000, počet obyvatel silně rušených při spánku okolo 9 000. Vlivem hodnoceného záměru bylo ve všech výpočtových stavech prokázáno snížení počtu silně obtěžovaných a při spánku rušených obyvatel v řádu stovek až jednotek tisíc. Zároveň dojde vlivem záměru k poklesu míry rizika výskytu ischemické srdeční choroby téměř ve všech výpočtových stavech v řádu jednotek až nižších desítek na celou dotčenou populaci. Záměr tak bude mít na obyvatelstvo z hlediska hlukové zátěže pozitivní vliv, přičemž změny záměru spočívající zejm. v přesunu povrchových tras do podzemí tyto pozitivní vlivy dále posilují.

V rámci dotčené obytné zástavby jsou plněny imisní limity všech sledovaných znečišťujících látek (NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, benzen a benzo(a)pyren), přičemž vlivy záměru na míru zdravotního rizika z expozice znečišťujícím látkám v ovzduší budou dle provedeného hodnocení nevýznamné s mírně převažujícími pozitivními vlivy. U oxidu dusičitého dochází k mírnému poklesu rizika v době postupného zprovoznování záměru a k mírnému nárůstu po dokončení celého městského

okruhu, změny jsou však na úrovni desetin případů v exponované populaci a jsou tedy hodnoceny jako zcela zanedbatelné. U suspendovaných částic dochází ve všech stavech k mírnému poklesu zdravotního rizika vzhledem ke snížení emisí z resuspenze, přičemž u ukazatelů respiračních onemocnění se tento pokles pohybuje v jednotkách osob. Změny v míře karcinogenních rizik se pohybují v řádu 10^{-7} – 10^{-6} pro celou dotčenou populaci a jsou tedy z hlediska zdravotního stavu populace zcela nevýznamné.

Předmětný záměr je spojen s významnými socioekonomickými přínosy. Záměr představuje nadřazenou dopravní infrastrukturu a současně poslední úsek postupně realizovaného Městského okruhu na území hl. m. Prahy. Jeho realizací tak dojde k dokončení a propojení vnitřní sítě kapacitních komunikací s významnými dopady v oblasti dopravního provozu, mezi něž patří zvýšení kvality dopravy, časové úspory, úspory pohonných hmot, uvolnění uličního prostoru environmentálně příznivějšími formami dopravy nebo umožnění účinnější regulace automobilové dopravy na povrchových komunikacích. Převedením dopravy na nadřazenou komunikační síť a oddělením dopravní funkce od funkce obslužné a pobytové dojde k omezení kontaktu tranzitní dopravy s chodci a cyklisty, čímž dojde ke snížení rizika jejich zranění nebo usmrcení v důsledku dopravní nehody. Změny záměru spočívající v přesunu povrchových tras do podzemí a uvolnění uličních prostor tyto přínosy dále posilují.

2. Vlivy na ovzduší a klima

Vyhodnocení vlivu záměru na kvalitu ovzduší a klima je v oznámení provedeno na podkladě samostatných odborných studií „Rozptylová studie“ (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o., Mgr. Robert Polák, 2024) a „Vlivy záměru na klimatický systém a odolnost projektu vůči klimatickým změnám“ (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o., Mgr. Jan Karel, 2024). Rozptylová studie posuzuje imisní zátěž v několika výpočtových stavech (C.1 – C.6) a mezistavech (C.2.1 – C.2.5) v roce 2030, lišících se postupným zprovozněním jednotlivých úseků záměru (navržená etapizace) a dalších navazujících dopravních staveb v širším okolí záměru (zejm. úseky Pražského okruhu – stavby č. 511, 518, 519 a 520, přeložka I/12, Radlická radiála, Břevnovská radiála v úseku D0 – Vypich a Vypich – Městský okruh, Vysočanská radiála v úseku Kbelská – Městský okruh ad.). Rozptylová studie komplexně hodnotí širší dotčené území v okolí záměru o rozloze cca 74,6 km² a kromě pravidelné sítě referenčních bodů využívá dalších 114 charakteristických referenčních bodů v prostoru obytné zástavby v blízkém i širším okolí záměru. Současná kvalita ovzduší v rámci dotčeného území je v rozptylové studii vyhodnocena na základě pětiletých průměrů z let 2018 – 2022 ve čtverečné síti 1 × 1 km (zveřejňovaných ČHMÚ) dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“), resp. na základě dat z imisního monitoringu na nejbližších měřicích stanicích.

Z výsledků rozptylové studie vyplývá, že ve výhledovém stavu v roce 2030 budou na většině dotčeného území splněny imisní limity všech sledovaných imisních charakteristik (NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, benzen a benzo(a)pyren). Lokálně bylo vypočteno pouze překročení imisního limitu denních koncentrací suspendovaných částic PM₁₀ (lokalita Záběhlice a těleso Jižní spojky),

průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic $PM_{2,5}$ (působení stacionárního zdroje v lokalitě Záběhlce) a průměrných ročních koncentrací benzo(a)pyrenu (zejm. podél Jižní a Štěrboholské spojky a v nejbližším okolí ulic Kbelská a Liberecká). Realizací záměru dojde obecně k nárůstu koncentrací znečišťujících látek v oblasti MÚK Rybníčky (napojení na Jižní spojku) a podél navazujícího povrchového úseku MO a dále u výjezdových portálů tunelů (u MÚK Českobrodská, Černokostelecká a v oblasti Balabenky a Vychovatelny). Naopak k výraznějšímu snížení imisní zátěže z dopravy dojde zejm. podél stávající ulice Povltavská, částečně podél ulic Čuprova a Zenklova a podél části ulice Průmyslová. Ve variantě (výpočtovém stavu) se zprovozněným Pražským okruhem dojde ke zvýšení koncentrací znečišťujících látek podél povrchového úseku Vysočanské radiály a naopak ke snížení koncentrací podél ulic Poděbradská, Kbelská a Jana Želivského.

Průměrné roční koncentrace NO_2 v dotčeném území bez provozu záměru v roce 2030 se pohybují v rozmezí cca 18 – 26 $\mu g.m^{-3}$. Nejvyšší hodnoty byly vypočteny na jihu území podél Jižní spojky, nejnižší hodnoty naopak v severní části výpočtové oblasti. Z hlediska vlivu záměru byly nejvyšší imisní příspěvky z dopravy vypočteny v okolí portálů tunelů a podél povrchového úseku v jižní části území, kde dojde k navýšení hodnot průměrných ročních koncentrací o cca 4 – 10 $\mu g.m^{-3}$. K navýšení koncentrací NO_2 až o 2,5 $\mu g.m^{-3}$ může dojít rovněž podél povrchových úseků Vysočanské radiály. Imisní limit průměrných ročních koncentrací NO_2 (40 $\mu g.m^{-3}$) bude nicméně s dostatečnou rezervou splněn v celém zájmovém území, a to ve všech výpočtových stavech i mezistavech. Vlivem záměru zároveň dochází ve většině výpočtových stavů ke snížení průměrných ročních koncentrací NO_2 v úsecích podél ulic Povltavská, Čuprova, Průmyslová, Kbelská a Jana Želivského o cca 1 – 1,5 $\mu g.m^{-3}$. Z hlediska hodinových koncentrací NO_2 nedojde vlivem záměru v žádné části dotčeného území v žádném výpočtovém stavu k překročení imisního limitu 200 $\mu g.m^{-3}$. Nejvyšší nárůst byl vypočten do 130 $\mu g.m^{-3}$ v oblasti plánovaných portálů tunelů, a to za předpokladu nejhorších emisních a rozptylových podmínek. Naopak nejvyšší pokles hodinových koncentrací NO_2 dosahuje v různých výpočtových stavech cca 13 – 35 $\mu g.m^{-3}$, a to zejm. v oblasti křížení ulic Kbelská a Novopacká, v oblasti ulic Čuprova a Sokolovská a v okolí ulice Průmyslová.

Průměrné roční koncentrace benzenu v dotčeném území bez záměru (2030) se pohybují v rozmezí cca 0,80 – 1,25 $\mu g.m^{-3}$. Nejvyšší hodnoty byly vypočteny na jihu zájmového území podél Jižní spojky a nejnižší hodnoty v severní části výpočtové oblasti. Z hlediska vlivu záměru byly nejvyšší imisní příspěvky z dopravy (cca 0,16 – 0,21 $\mu g.m^{-3}$) vypočteny v okolí portálů tunelů, v oblasti MÚK Rybníčky a podél povrchového úseku Vysočanské radiály. Imisní limit průměrných ročních koncentrací benzenu (5 $\mu g.m^{-3}$) bude nicméně s dostatečnou rezervou splněn v celém zájmovém území, a to ve všech výpočtových stavech i mezistavech. Vlivem záměru zároveň dochází v některých výpočtových stavech ke snížení průměrných ročních koncentrací benzenu až o 0,15 – 0,24 $\mu g.m^{-3}$, a to zejm. podél ulic Povltavská, Čuprova a části ulic Spojovací a Zenklova.

Průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM_{10} v dotčeném území bez záměru (2030) dosahují cca 20 – 38,6 $\mu\text{g.m}^{-3}$, přičemž v místě plánované trasy záměru se pohybují nejčastěji v rozmezí cca 20 – 24 $\mu\text{g.m}^{-3}$. V rámci vlivu záměru byly nejvyšší imisní příspěvky z dopravy (cca 4,3 – 5,7 $\mu\text{g.m}^{-3}$) vypočteny v oblasti mezi ulicí Černokostelecká a Jižní spojkou a v prostoru napojení MO na Jižní spojku. Imisní limit pro průměrné roční koncentrace PM_{10} (40 $\mu\text{g.m}^{-3}$) bude nicméně s dostatečnou rezervou splněn v celém zájmovém území, a to ve všech výpočtových stavech i mezistavech. Vlivem záměru zároveň dochází v různých výpočtových stavech ke snížení průměrných ročních koncentrací PM_{10} až o 7 – 8,3 $\mu\text{g.m}^{-3}$, a to zejm. podél ulic Novopacká a Kbelská. Z hlediska maximálních denních koncentrací PM_{10} může po zprovoznění záměru dojít k překročení imisního limitu (50 $\mu\text{g.m}^{-3}$ více než 35× za rok) v lokalitě Záběhlce (vlivem působení stávajícího stacionárního zdroje znečištění ovzduší), a zcela lokálně v tělese Jižní spojky, na většině území však bude imisní limit dodržen. Nárůst denních koncentrací imisní zátěže po zprovoznění záměru může v rámci některých výpočtových stavů na několika místech dosahovat i 20 – 38 $\mu\text{g.m}^{-3}$, nicméně se zpravidla jedná o místa mimo obytnou zástavbu (zejm. v tělese Jižní spojky a v místě napojení MO na Jižní spojku), přičemž dle provedeného vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví nedojde vlivem záměru k překračování imisních limitů u obytné zástavby ani ke zhoršení zdravotních rizik obyvatelstva. Vlivem záměru zároveň dochází na několika místech (zejm. ulice Kbelská) k výraznému snížení denních koncentrací PM_{10} o 20 – 60 $\mu\text{g.m}^{-3}$.

Průměrné roční koncentrace suspendovaných částic $PM_{2,5}$ v dotčeném území bez záměru (2030) dosahují cca 14 – 25,4 $\mu\text{g.m}^{-3}$, přičemž v místě plánované trasy záměru se pohybují nejčastěji v rozmezí cca 14 – 15,5 $\mu\text{g.m}^{-3}$. V rámci vlivu záměru byly nejvyšší imisní příspěvky z dopravy (cca 1,3 – 1,7 $\mu\text{g.m}^{-3}$) vypočteny v oblasti mezi ulicí Černokostelecká a Jižní spojkou a v prostoru napojení MO na Jižní spojku. Imisní limit pro průměrné roční koncentrace $PM_{2,5}$ (20 $\mu\text{g.m}^{-3}$) bude nicméně splněn v naprosté většině zájmového území a jeho překročení bylo vypočteno pouze zcela lokálně v oblasti Záběhlce (z důvodu působení stávajícího stacionárního zdroje znečištění ovzduší). Vlivem záměru zároveň dochází v různých výpočtových stavech ke snížení průměrných ročních koncentrací $PM_{2,5}$ až o 0,8 – 2,4 $\mu\text{g.m}^{-3}$, a to zejm. podél ulic Novopacká, Kbelská, Průmyslová, Poděbradská, Povltavská a Čuprova.

Průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu v dotčeném území bez záměru (2030) dosahují cca 0,75 – 1,40 ng.m^{-3} , přičemž v místě plánované trasy záměru se pohybují nejčastěji v rozmezí cca 0,80 – 1,00 ng.m^{-3} . V rámci dotčeného území tedy dochází již nyní místy k překračování imisního limitu (1 ng.m^{-3}), ve výhledovém stavu bez záměru (2030) bylo překročení limitu vypočteno podél Jižní a Štěrboholské spojky a dále v nejbližším okolí ulic Kbelská a Liberecká. Z hlediska vlivu záměru byly nejvyšší imisní příspěvky z dopravy (cca 0,26 – 0,33 ng.m^{-3}) vypočteny zejm. v oblasti křížení MO s ulicí Černokosteleckou a Českobrodskou (v blízkosti plánovaných portálů tunelů), kde může dojít k nárůstu koncentrací nad úroveň imisního limitu a v prostoru napojení MO na Jižní spojku. Naopak v okolí ulice Kbelská dojde vlivem záměru k poklesu koncentrací pod hranici limitu a další výraznější snížení koncentrací lze očekávat podél ulic Novopacká, Průmyslová, Povltavská a Čuprova. Jedná se tak pouze o určité

přerozdělení stávajících vlivů v rámci dotčeného území, které nezpůsobí překročení imisního limitu u žádné obytné zástavby. Z hlediska chráněných objektů občanské vybavenosti může dojít k mírnému rozšíření pásma nadlimitních hodnot do prostoru areálu Matematicko-fyzikální fakulty Univerzity Karlovy (MFF UK) v lokalitě Pelc-Tyrolka. V rámci rozptylové studie bylo proto provedeno vyhodnocení minimalizačních opatření nutných k dosažení požadované redukce imisních příspěvků k průměrným ročním koncentracím benzo(a)pyrenu. Uvažovaným opatřením je realizace vegetační bariéry u tunelového portálu a navazujícího úseku MO a dále dosadba dřevin v areálu MFF UK. Opatření by znamenalo intenzivní výsadbu stromů (cca 350) s výraznými dopady na rozhledové poměry, prostupnost, využitelnost a urbanistický koncept celého prostoru. Vzhledem k očekávanému pokračování stávajícího trendu snižování koncentrací benzo(a)pyrenu (zejm. v důsledku zpříšňování podmínek domácího vytápění) je v rámci rozptylové studie doporučeno situaci znovu prověřit ve fázi povolování stavby a opatření následně přizpůsobit aktuální situaci a promítnout ho do projektové dokumentace. Předmětný požadavek byl převzat do návrhu opatření v kap. D.IV. oznámení a bude splněn před získáním stavebního povolení.

V období výstavby záměru bude docházet vlivem stavebních prací, realizací podzemních tunelů a dopravy materiálů k znečišťování ovzduší v důsledku provozu stavebních strojů a pohybu nákladních vozidel, a to zejm. v rámci etapy zemních prací. Podrobné vyhodnocení emisní a imisní zátěže pro etapu zemních prací bylo provedeno v rámci rozptylových studií k předchozímu projektovému řešení záměru, přičemž dle aktuální rozptylové studie budou krátkodobé imisní příspěvky v době realizace zemních prací u nejbližší obytné zástavby v zásadě identické jako v předchozím hodnocení. Dojde však ke zvětšení územního dosahu vlivů, jelikož s větším rozsahem tunelových úseků lze očekávat větší množství dotčené zástavby. Vzhledem k tomu, že se jedná o dočasné vlivy, které budou do značné míry redukovány řadou technických a provozních opatření (popsaných v kap. D.IV. oznámení) a vzhledem k výrazným pozitivním dopadům podzemního vedení trasy na povrchu terénu ve fázi provozu, se jedná o akceptovatelné vlivy. Aktualizovaná rozptylová studie pro období výstavby bude zpracována v rámci navazující projektové dokumentace pro povolení záměru. Jedná se o podmínku původních stanovisek EIA, která byla převzata do návrhu opatření k ochraně ovzduší (str. 259 oznámení). S provedeným hodnocením se ztotožňuje rovněž Hygienická stanice hl. m. Prahy, která ve svém vyjádření k oznámení záměru konstatovala, že oznámení je zpracováno v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí z hlediska ochrany veřejného zdraví, a nepožadovala záměr podrobit dalšímu posuzování dle zákona.

Aktualizovaná podoba záměru se všemi navrženými změnami (včetně etapizace záměru a vypuštění podmínek původních stanovisek EIA) nepředstavuje oproti předchozímu technickému řešení záměru z hlediska ovlivnění imisní situace významný vliv. Ve fázi provozu dochází vlivem změn k určitému přerozdělení imisní zátěže v rámci dotčeného území (snížení imisní zátěže v úsecích, kde je záměr nově veden podzemními tunely, a v místech zrušených výdechů z tunelů a naopak nárůst imisní zátěže v místech nově umístěných portálů tunelů). Jedná se tak o kombinaci pozitivních a negativních vlivů, které však nezpůsobí překračování

platných imisních limitů v rámci dotčené obytné zástavby a záměr tak nebude generovat významný vliv na obyvatelstvo a veřejné zdraví. Ve fázi výstavby dojde vlivem změn ke zvětšení územního rozsahu negativních vlivů zemních prací z důvodu prodloužení tunelových úseků, nicméně se bude jednat pouze o dočasné vlivy, které budou eliminovány vhodnými opatřeními. Vzhledem k dlouhodobým přínosům podzemního vedení trasy na povrchu terénu se jedná o akceptovatelný vliv.

Z hlediska připravovaného zpřísnění některých imisních limitů znečišťujících látek je z pohledu příslušného úřadu žádoucí upozornit na následující. Přestože je rozptylová studie řešena v souladu se stávající platnou národní legislativou v oblasti ochrany ovzduší, byla v současné době již schválena revize Směrnice Evropského parlamentu a Rady o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu (2024/2881), z níž jsou odvozovány i české imisní limity. Tato revize směrnice, která vstoupila v platnost 10. prosince 2024, s povinností transpozice do české legislativy nejpozději do 2 let, snižuje roční imisní limity následovně: pro PM_{10} z dosavadních $40 \mu g/m^3$ na $20 \mu g/m^3$, pro $PM_{2,5}$ z $20 \mu g/m^3$ na $10 \mu g/m^3$ a pro NO_2 z $40 \mu g/m^3$ na $20 \mu g/m^3$; u denních imisních limitů snižuje limit pro PM_{10} z $50 \mu g/m^3$ na $45 \mu g/m^3$ a snižuje povolený počet překročení z 35 na 18 za rok a nově stanovuje denní imisní limity $25 \mu g/m^3$ pro $PM_{2,5}$ a $50 \mu g/m^3$ pro NO_2 (oba s povoleným počtem překročení 18krát za rok). Rovněž dochází v případě hodinového imisního limitu pro NO_2 ke snížení počtu překročení z 18 za rok na 3 překročení za rok, roční imisní limit pro benzen se rovněž snižuje, a to z $5 \mu g/m^3$ na $3,4 \mu g/m^3$. Ve fázi další přípravy záměru tedy bude nutno orientovat se na plnění těchto budoucích imisních limitů a míru únosného zatížení území, kterou tyto limity vyjadřují pro oblast ochrany ovzduší, a případně uplatnit minimalizační či kompenzační opatření k zajištění souladu záměru s novými imisními limity. Jedná se v tuto chvíli o předběžné opatření, ke kterému je vhodné v rámci další přípravy záměru směřovat, nicméně od okamžiku, kdy budou tyto zpřísněné limity převzaty do českého právního řádu (předpoklad konec roku 2026), bude zohlednění takových limitů, popř. uplatnění dodatečných opatření k jejich nepřekročení vlivem záměru, již zákonnou povinností.

Z hlediska vlivů na klima je aktualizovaná podoba záměru oproti předchozímu technickému řešení hodnocena převážně pozitivně. Přestože upravené stavební řešení záměru s větším podílem tunelových úseků může přispět k větší atraktivitě trasy, a tudíž k určitému nárůstu intenzity automobilové dopravy, bude tento vliv do značné míry kompenzován zahrnutím řady dílčích úprav a řešení směřujících k podpoře nemotorové a hromadné dopravy (zejm. nová síť cyklistických a pěších tras, nová infrastruktura pro trolejbusové linky, realizace nových autobusových, tramvajových a železničních zastávek ad.). Změny v bilanci přímých emisí skleníkových plynů z automobilové dopravy budou oproti původnímu řešení málo významné a budou se pohybovat v řádu nižších jednotek $kt CO_2$ ekv., přičemž se může jednat o mírný nárůst, ale i mírný pokles emisních hodnot. U nepřímých emisí lze vzhledem ke zvýšení počtu tunelových úseků očekávat mírné zvýšení emisí ze zajištění provozu tunelů, na druhou stranu však úpravou záměru dochází k odstranění řady výdechů provozní vzduchotechniky, která představuje nejvýznamnější složku spotřeby energie, a tedy i nejvýznamnější zdroj nepřímých emisí. Výsledné působení záměru na lokální klimatické poměry je hodnoceno převážně pozitivně,

a to zejm. vlivem posílení tzv. modrozelené infrastruktury, tj. výrazným navýšením plošných a liniových výsadeb stromů, keřů i drobnějších vegetačních ploch s množstvím objektů a prvků sloužících k zadržování vody v území (retenční nádrže se vsakem, propustné a polopropustné povrchy ad.). Provedené změny mimo jiné přispějí ke zmírnění teplotních extrémů v uličních prostorech. Rizika záměru vůči klimatickým změnám byla vyhodnocena jako středně vysoká, přičemž do projektu jsou již zahrnuta vhodná opatření ke zmírnění souvisejících rizik. Další opatření k ochraně klimatu jsou specifikována v kap. D.IV. oznámení.

3. Vlivy na hlukovou situaci a eventuálně další fyzikální a biologické charakteristiky

Vyhodnocení vlivu záměru na hlukovou situaci je v oznámení provedeno na podkladě podrobné odborné hlukové studie „Akustická studie z provozu“ (Pudis a. s., Ing. Jiří Volf, Ing. Lukáš Dragoun, Ph.D., Ing. Pavel Macháček a Ing. Michael Soukup, 2024), která posuzuje hlukovou zátěž z dopravy v několika výhledových stavech v roce 2030 (C.1 – C.6) a mezistavech v roce 2030 (C.2.1 – C.2.5) lišících se postupným zprovozněním jednotlivých úseků záměru a dalších navazujících dopravních staveb v širším okolí záměru (zejm. úseky Pražského okruhu – stavby č. 511, 518, 519 a 520, přeložka I/12, Radlická radiála, Břevnovská radiála v úseku D0 – Vypich a Vypich – Městský okruh, Vysočanská radiála v úseku Kbelská – Městský okruh ad.) a ve výhledovém stavu po roce 2040 (D.2.1) po dokončení kompletní komunikační sítě dle územního plánu hl. m. Prahy. Hluková studie využívá celkem 81 výpočtových bodů umístěných u nejvíce zasažených objektů v blízkosti současných komunikací, budoucí stavby a ostatních komunikací ovlivněných zprovozněním záměru a pracuje se 2 základními hlukovými limity 60/50 dB den/noc (pro úseky s novými komunikacemi vedenými po nezastavěném území) a 68/58 dB den/noc (pro úseky, kde je ponecháno původní povrchové vedení komunikace s mírnými změnami uličního prostoru, přičemž samotná trasa záměru je zde vedena podpovrchově tunelem).

Dle výsledků hlukové studie dojde vlivem realizace předmětného záměru obecně ke snížení ekvivalentní hladiny akustického tlaku z provozu silniční dopravy v převážné části hodnoceného území, a tedy ke zlepšení stávající nevyhovující hlukové situace, a to ve všech základních výhledových stavech. Snížení hlukové zátěže bude místy i velmi výrazné (o vyšší jednotky až nižší desítky dB). Přestože na několika místech (zejm. výpočtový bod P21 a výpočtové body P24, P25, P26 a V70) dojde i k výraznějšímu nárůstu hladiny hluku, nebude zde docházet k překračování navržených hygienických limitů. V případě, že je stavba navržena do míst, kde jsou již nyní hygienické limity překročeny, nedojde až na několik výjimek k dalšímu navýšování ekvivalentních hladin akustického tlaku z provozu silniční dopravy. Výjimku v tomto ohledu představuje ulice K Žižkovu v úseku Spojovací – Českomoravská (výpočtový bod P16), kde dochází v rámci výhledového stavu C.2 (rok 2030 se zprovozněným záměrem bez dalších zprovozněných staveb) k navýšení hlukové zátěže o 0,3 dB v denní a o 0,2 dB v noční době a v rámci výhledového stavu C.3 (rok 2030 se zprovozněným záměrem a silničním okruhem kolem Prahy) k navýšení hlukové zátěže o 0,2 dB v denní době. Dále ulice V Olšinách v úseku Bělocerkevská – Solidarity (výpočtový bod V68), kde dochází v rámci výhledového stavu C.2

k navýšení hlukové zátěže o 1,3 dB v denní i noční době, v rámci výhledového stavu C.3 k navýšení hlukové zátěže o 0,8 dB v denní a 0,9 dB v noční době a v rámci výhledového stavu C.4 (rok 2030 se zprovozněným záměrem, SOKP a Radlickou, Břevnovskou a Vysočanskou radiálou) k navýšení hlukové zátěže o 0,9 dB v denní i noční době. A nakonec ulice Prosecká v úseku Kbelská – Vysočanská (výpočtový bod V36), kde dochází v rámci výhledového stavu C.3 k navýšení hlukové zátěže o 0,1 dB v denní době. Na těchto kritických lokalitách je v rámci záměru navržena výměna svrchní části vozovky za nízkohlučný povrch, případně realizace individuálních protihlukových opatření, která zajistí splnění hygienických limitů, resp. nezhoršení stávající hlukové situace. V rámci výhledových mezistavů C.2.1 – C.2.5 (postupné zprovožňování jednotlivých úseků záměru) bylo dále zjištěno větší množství kritických lokalit s nadlimitní hlukovou zátěží, nicméně se bude jednat pouze o dočasné působení negativních vlivů, které bude postupně eliminováno pokračující výstavbou záměru a převáděním automobilové dopravy na kapacitní tunelové komunikace. V rámci záměru byl rovněž navržen rozsáhlý soubor technických opatření pro ochranu obyvatel a zajištění splnění hygienických limitů u chráněné zástavby nejen v okolí záměru, ale i na navazující komunikační síti v širším území.

Vlivem změn záměru dochází obecně ke zmírnění dlouhodobé hlukové zátěže a ke zlepšení akustické situace v dotčeném území, jelikož převedení většiny povrchových tras do podzemních tunelů představuje samo o sobě nejúčinnější protihlukové opatření. V rámci změn záměru došlo rovněž k doplnění 3 bariérových objektů (2 bariérové domy u křižovatky ulic Čuprova, Sokolovská a Českomoravská a 1 bariérová budova v ulici Davídkova) za účelem zlepšení akustické situace a ochrany obytné zástavby před nadměrným hlukem.

Při výstavbě záměru by dle informací uvedených v oznámení neměl být překročen hygienický limit ze stavební činnosti, a to za předpokladu použití dostatečných technických a organizačních opatření pro redukci hluku do okolí staveniště. Hluková studie pro fázi výstavby bude podrobně zpracována v dalších stupních projektové dokumentace po upřesnění organizace výstavby, nasazení strojních sestav a akustických parametrů stavební techniky. Na základě výsledků této studie budou v případě potřeby navržena taková protihluková opatření, která zajistí, aby byli obyvatelé před nadměrným hlukem při výstavbě chráněni, a to v rozsahu dle požadavků příslušné hygienické stanice. Hygienická stanice hl. m. Prahy ve svém vyjádření k oznámení záměru konstatovala, že oznámení je zpracováno v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí z hlediska ochrany veřejného zdraví a nepožadovala záměr podrobit dalšímu posuzování dle zákona.

Vlivem záměru bude docházet k určitému světelnému znečištění. Ve fázi výstavby bude působit zejm. osvětlení jednotlivých stavenišť a světlomety stavebních strojů, související vlivy však budou pouze dočasné a budou eliminovány vhodnými technickými a provozními opatřeními. Ve fázi provozu budou zdrojem světelného znečištění zejm. prvky veřejného osvětlení komunikací a reflektory projíždějících vozidel. Převážná část trasy je nicméně vedena podzemními tunely a zbývající povrchové úseky jsou trasovány převážně mimo bezprostřední kontakt s obytnou zástavbou. Světla projíždějících vozidel budou v naprosté většině

povrchových úseků odcloněna terénními překážkami, protihlukovými stěnami, vegetací či pevným hrazením komunikace. V lokalitách, kde se světlené zdroje na hlavní trase přeci jen přibližují k obytné zástavbě, budou uplatněna opatření k minimalizaci jejich vlivů na obyvatele, přičemž negativní vlivy světelného znečištění na přírodní složky životního prostředí se vzhledem k umístění záměru nepředpokládají.

Dle zpracovaného oznámení nebude záměr ve fázi provozu zdrojem vibrací, které by mohly negativně ovlivnit obyvatelstvo, přesto je v rámci předběžné opatrnosti v rámci minimalizačních opatření záměru navržen monitoring vibrací v bytech v nejnižších patrech domů přiléhajících k trase záměru. Negativní působení vibrací a otřesů lze nicméně očekávat ve fázi výstavby, zejm. při realizaci tunelových úseků trasy. Dle zpracovaného oznámení však tento vliv bude pouze dočasný, neohrozí zdraví obyvatel a při dodržení navržených opatření nepoškodí hmotný majetek. Před zahájením stavebních prací na tunelových úsecích bude provedena pasportizace všech nadzemních a podzemních objektů, které mohou být dotčeny otřesy a vibracemi, bude osazena síť nivelačních bodů, budou prováděna pravidelná geodetická měření a dojde ke zpracování inženýrsko-geologického průzkumu jednotlivých tunelových staveb. Takto získané informace budou využity pro volbu vhodných tunelovacích metod s minimálním vlivem na horninové prostředí. Zároveň bude při přípravě stavby v dostatečném předstihu ověřena deformační odolnost a odolnost proti účinkům seizmické odezvy u nosných konstrukcí nadzemních objektů. Z těchto poznatků pak vyplynou preventivní opatření pro zajištění bezpečnosti konstrukcí objektů.

Z provedeného hodnocení vyplývá, že záměr nebude mít při zohlednění navržených opatření významné negativní vlivy z hlediska hluku ani dalších fyzikálních a biologických charakteristik. Vlivem změn záměru spočívajících v přesunu povrchových tras do podzemí dojde obecně k navýšení rozsahu dočasných vlivů ve fázi výstavby a ke zmírnění dlouhodobých vlivů záměru ve fázi provozu. V dlouhodobém kontextu tak budou mít změny záměru na hlukovou situaci pozitivní vliv.

4. Vlivy na povrchové a podzemní vody

Vyhodnocení vlivu záměru na povrchové a podzemní vody je v oznámení provedeno na podkladě samostatné odborné zprávy „Změnová dokumentace posouzení vlivu stavby na životní prostředí“ (Mgr. Jan Kuklík, 2023). V rámci konceptu dokumentace pro územní rozhodnutí byl proveden rovněž geotechnický monitoring zahrnující měření hladiny podzemní vody a sledování vodního režimu v dotčeném území.

Z hlediska povrchových vod protíná trasa záměru říčku Rokytka a několik drobných vodních toků (Hrdlořežský potok, Malešický potok, Vackovský potok a další bezejmenné toky), které jsou v současné době zatrubněny. Část trasy dále prochází paralelně se zatrubněným Střížkovským potokem, říčkou Rokytka a řekou Vltavou. Ovlivnění kvantity povrchových vod je v celém úseku trasy hodnoceno jako zanedbatelné. Při návrhu vodohospodářského řešení záměru byl kladen důraz na zlepšení vodního režimu urbanizovaných území. Základem je tzv. decentralizovaný

způsob odvodnění, kdy jsou dešťové vody zasakovány v místě dopadu, přičemž je umožněn jejich výpar, případně návrat do přirozeného koloběhu vody. Na podporu retence vody, jejího čištění a současně jako ochrana před přívalovými dešti jsou v rámci záměru navrženy např. průlehy, dešťové zahrady, retenční nádrže s kořenovým systémem čištění, systémy odvodnění s odlučovači lehkých kapalin, bezpečnostní přelivy, nadzářezové příkopy, zavlažovací systémy pro závlahu okolní vegetace či otevřené příkopy s kaskádami. V rámci změn záměru došlo zejm. k rozšíření a posílení prvků modrozelené infrastruktury, jako jsou nové víceúčelové vodní nádrže, zatravněné plochy, parkové úpravy ad.

Kvalita povrchových vod může být ve fázi provozu ovlivňována znečištěnou srážkovou vodou smíšenou s kontaminanty ze zimní údržby vozovky (chloridy, sodné ionty). V rámci záměru je nicméně návrh komunikací řešen tak, aby k sedimentaci potenciálně zasolené vody z vozovek docházelo v jejich nejbližším okolí a byla minimalizována kontaminace navazujících ploch a vodního prostředí. K tomuto účelu přispívá např. řešení vjezdů z hlavních do zklidněných ulic prostřednictvím chodníkového přejezdu, zvolená propustnost jednotlivých povrchů a volba drenážních dlažeb. Odvodnění záměru zohledňuje i možné stavy zaplavení dokončených staveb povodní na vodních tocích nebo extrémními přívalovými srážkami. Ve fázi výstavby tunelových úseků může být kvalita povrchových vod dále ovlivněna případným vypouštěním podzemních vod přítékajících do stavební jámy do vod povrchových. Dle provedeného hodnocení však budou v naprosté většině případů přítoky do stavební jámy dosahovat pouze cca 0,01 – 0,1 l/s na 100 m stavební jámy a nebudou mít relevantní vliv na povrchové vodoteče. Na několika úsecích stavby nicméně mohou přítoky dosáhnout i vyšších jednotek l/s na 100 m stavební jámy a vzhledem k vyšším koncentracím některých makroelementů (zejm. síranů) v podzemních vodách by uvedené vypouštění mohlo mít na povrchové vody významnější vliv. Toto riziko však bude zohledněno a minimalizováno ve fázi přípravy stavby v rámci získávání příslušného vodoprávního povolení.

K ovlivnění kvantity podzemních vod bude docházet v úsecích trasy, kde stavba vede v zóně saturace podzemní vodou, tj. v hloubených a ražených tunelech, které zpravidla vedou pod úrovní hladiny podzemní vody. U hloubených úseků může docházet k vytvoření dočasné hydraulické deprese úměrné propustnosti horninového prostředí a ke snížení hladiny podzemní vody a novému ustálení úrovně hladiny na bázi stavební jámy. Těleso tunelu zde může působit jako bariéra přirozeného proudění podzemních vod s akumulací podzemní vody na návodní straně a snížení hladiny podzemní vody na závodní straně. Může tak docházet ke změně úrovně hladiny podzemní vody, snížení vydatnosti vodních zdrojů či změně proudění podzemních vod. Analogická situace platí i pro ražené úseky tunelů s tím, že k přítokům a vytváření depresního kužele bude docházet pouze v případě, že hloubková dispozice tunelu bude odpovídat zóně přítoků podzemní vody. V rámci záměru však budou uplatněna technická opatření pro zamezení akumulace podzemní vody na návodní straně tunelů, a to ve formě převedení podzemní vody pod tělesem tunelu ze strany návodní na stranu závodní.

Ovlivnění kvality podzemních vod je v oznámení uvažováno pouze v případě havárií ve fázi výstavby hloubených tunelů, přičemž ve fázi provozu se ovlivnění kvality podzemních vod nepředpokládá. Z hlediska vodních zdrojů se v zájmovém území nachází několik domovních studní a vrtů, nicméně se nejedná o zdroje pitné vody. Dále se v zájmovém území nachází několik pramenných vývěřů (pramen Libeňka, pramen Pekařka, pramen Okrouhlík, pramen Bezdomevec), mokřad Triangl a pramenná oblast Slatinského potoka, záměr však nezasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů a dle provedeného hodnocení nebude mít na uvedené vodní zdroje negativní vliv. Pramen Libeňka je po rekonstrukci prameniště od roku 2016 suchý a jeho ovlivnění tedy není relevantní. Prameny Pekařka a Okrouhlík jsou vázány na křídové vrstvy, které nebudou trasou záměru dotčeny. Vzhledem k výškové dispozici Jarovského tunelu nebude ovlivněn ani pramen Bezdomevec. Mokřad Triangl a pramenná oblast Slatinského potoka se nachází za koncem trasy úseku 0094, jedná se o podmáčenou oblast s vysokou hladinou podzemní vody a dle provedeného hodnocení se jejich ovlivnění záměrem rovněž nepředpokládá. Záměr zároveň nezasahuje do vodních ploch a nenachází se v chráněné oblasti přirozené akumulace vod. V dalších stupních přípravy záměru bude probíhat monitoring podzemních vod za účelem kontroly množství a kvality vody v současných zdrojích podzemní vody. V případě zjištění možného negativního ovlivnění zdrojů podzemní vody bude přistoupeno ke kompenzačním opatřením.

Z provedeného hodnocení vyplývá, že záměr nebude mít při dodržení navržených opatření významné vlivy na povrchové ani podzemní vody. Vlivem změn záměru dochází zejm. k rozšíření tunelových úseků trasy a s tím souvisejícím vlivům na podzemní vody, nicméně s ohledem na přínosy podzemního vedení trasy spočívající v minimalizaci negativních vlivů záměru na povrchu terénu se jedná o akceptovatelné vlivy. Zároveň orgány s kompetencemi v oblasti ochrany vod (Povodí Vltavy, s. p., Magistrát hl. m. Prahy) ve svých vyjádřeních nepožadují další posuzování záměru a provedené hodnocení z hlediska povrchových a podzemních vod považují za dostatečné.

5. Vlivy na půdu

Výstavba záměru si vyžádá trvalý i dočasný zábor zemědělského půdního fondu (ZPF) a také zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL). Vzhledem k lokalitě urbanizovaného městského prostředí se však nebude jednat o významné vlivy, neboť většina záborů bude realizována mimo plochy ZPF a PUPFL. Z celkového záboru území (trvalý zábor 113 ha a dočasný zábor 60 ha) představuje trvalý zábor ZPF 8,3 % (cca 9,4 ha) a dočasný zábor ZPF 5,2 % (cca 3,1 ha). Nejvyšší podíl záborů na pozemcích I. a II. třídy ochrany budou předmětným záměrem dotčeny minimálně, cca 96 % dotčených pozemků ZPF spadá do III. – V. třídy ochrany. Celkový trvalý zábor PUPFL bude dosahovat 3,9 ha a dočasný zábor PUPFL 0,7 ha.

Změnou záměru dochází celkově k navýšení trvalých záborů ZPF (o 3,1 ha) a PUPFL (o 1,1 ha) i dočasných záborů ZPF (o 1,5 ha) a PUPFL (o 0,67 ha). Nejvyšší rozsah nových záborů nicméně zauímají méně hodnotné pozemky IV. třídy ochrany a nárůst je zároveň do značné

míry způsoben zahrnutím nových krajinářsko-urbanistických úprav v okolí silniční stavby. Tyto úpravy představují mimo jiné např. výsadbu či revitalizaci zeleně a realizaci retenčních nádrží. Možnost úpravy neznepevněných ploch tedy často přispívá k přeměně či úpravě stávajících zanedbaných ploch na přírodě blízké plochy. Díky tunelovým úsekům mohly být některé části povrchu navrženy k rekultivaci a ozelenění nebo zde byla vytvořena místa pro rekreaci.

Z hlediska vlivů na půdy nedošlo v rámci změn záměru k významným změnám oproti stavu posouzenému v předchozích dokumentacích EIA a celkově lze vlivy záměru na půdy hodnotit jako nevýznamné a akceptovatelné.

6. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Z geologického hlediska je stavba umísťována do oblasti libeňského a letenského souvrství pražského ordoviku. Záměr ovlivní geologické prostředí údolní nivy řeky Vltavy, rozsáhlé splachové deprese stávající ulice V Holešovičkách a výrazné elevace v podobě Bílé skály. Při hloubení tunelu v rámci stavby č. 8313 dojde k přemístění cca 2 138 000 m³ zemin a rozvolněných skalních hornin, z čehož cca 1 874 000 m³ bude využito pro zpětné zásypy a násypy. Realizace tunelu v rámci stavby č. 0081 si vyžádá přemístění cca 1 112 000 m³ zeminy (včetně orné vrstvy) a rozvolněných skalních hornin, přičemž cca 306 000 m³ bude využito pro zpětné zásypy a násypy. Tunel stavby č. 0081 představuje náročné inženýrské dílo v masivu vrchu Bílá skála realizované ve složitých geotechnických podmínkách. Vlastní ražba raženého úseku tunelu však nebude mít z inženýrsko-geologického hlediska vliv na stabilitu svahů ani vlastní masiv Bílé skály. K ovlivnění může docházet v hloubených úsecích u obou konců ražené části, kde realizace objektu zasáhne do polohy kvartérního pokryvu a zvětralinového pláště ordovických hornin. Výstavba tunelů v rámci stavby č. 0094 se dotkne geologického podloží tvořeného skalními horninami pražského ordoviku a z hlediska zemních prací zde bude přemístěno cca 4 002 000 m³ zeminy (včetně orné vrstvy) a rozvolněných skalních hornin, přičemž cca 551 000 m³ bude využito pro zpětné zásypy a násypy. Vhodnost materiálu pro zpětné zásypy a násypy bude dle oznámení následně posouzena v rámci podrobného geologického a geotechnického průzkumu.

Způsob využití materiálu nadbytečného výkopku nevyužitelného pro násypy a zpětné zásypy není v oznámení specifikován (stejně jako nebyl specifikován v rámci záměrů „Libeňská spojka – stavba č. 8313“, „Městský okruh, stavba č. 0081 Pelc Tyrolka – Balabenka“ a „Městský okruh, stavba č. 0094 Balabenka – Štěrboholská radiála“ posouzených v samostatných procesech EIA v letech 2005–2012) a nadále platí podmínka vydaných stanovisek EIA, která ukládá projednat možné využití tohoto materiálu pro účel jiných stavebních záměrů probíhajících současně v daném území. S přebytky vytěženého materiálu však musí být nakládáno podle jeho skutečných vlastností při respektování zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech. Vytěženou zeminu a rubaninu, kterou nebude možné uložit v rámci stavby, je obecně možné využít mimo místo vzniku na povrchu terénu v místech k tomu určených, tj. např. k uzavírání a rekultivacím skládek, k zavážení vytěžených povrchových dolů, lomů a pískoven nebo k terénním úpravám, rekultivacím a jiným úpravám povrchu lidskou činností postižených pozemků.

Vlivem změn záměru dochází zejm. k rozšíření tunelových úseků trasy a s tím souvisejících vlivů na horninové prostředí. S ohledem na přínosy podzemního vedení trasy spočívající v minimalizaci negativních vlivů záměru na povrchu terénu v urbanizovaném prostředí se jedná o akceptovatelné vlivy. Pro eliminaci souvisejících vlivů oznámení navrhuje provést podrobný inženýrsko-geologický, geotechnický a hydrogeologický průzkum (včetně hydrogeologických monitorovacích vrtů) zejména ve vztahu k návrhu tunelových staveb a stabilitě stávajících domovních objektů. Předmětný záměr nebude mít vliv na zdroje nerostných surovin a další přírodní zdroje. Jediné ložisko nerostných surovin nacházející se v trase posuzovaného záměru je lom v masivu vrchu Bílá skála, který byl opuštěn již v roce 1909 a toto ložisko není v současnosti vymezeno. Dle informací v oznámení bude před zahájením stavebních prací na tunelových úsecích provedena pasportizace všech nadzemních a podzemních objektů, které mohou být dotčeny otřesy a vibracemi při realizaci i při provozování tunelových úseků záměru. Dále bude osazena síť nivelačních bodů a navržena četnost geodetických přesných měření, z nichž vyplynou případné deformace povrchu dotčeného území (zejm. v blízkém okolí hloubených úseků tunelů). Rovněž budou provedeny inženýrsko-geologické průzkumy pro jednotlivé celky. Ražené úseky tunelů budou provedeny dle principů observační metody, při níž se základní návrh konstrukce posuzuje průběžně a může se měnit dle potřeb během výstavby. Dále bude během i po výstavbě prováděn geotechnický monitoring, který zajistí posouzení vybraných parametrů pro sledování přetváření systému hornina - ostění tunelu.

V bezprostředním okolí posuzované trasy záměru jsou evidovány staré ekologické zátěže. Při realizaci záměru budou z výkopků odebrány vzorky a provedeny jejich laboratorní rozbor, v případě zjištění kontaminace bude takový materiál převezen k odborné likvidaci.

Oproti vlivům záměru na horninové prostředí a přírodní zdroje posouzeným v předchozích dokumentacích EIA nedochází v rámci změn záměru k takovým změnám, které by způsobily významný negativní vliv na životní prostředí.

7. Vlivy na faunu, flóru, ekosystémy a biologickou rozmanitost

Vyhodnocení vlivů záměru na biologickou rozmanitost a další přírodní složky je v oznámení provedeno na podkladě několika odborných studií, tj. zejm. „Botanické a zoologické zhodnocení lokality“ (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o., Mgr. Radek Jaroš, 2023), „Biologický průzkum, Stavba č. 8313 Libeňská spojka“ (SUDOP PRAHA a.s., Ing. Vojtěch Kos a Ing. Tomáš Adam, 2019), „Výsledky přírodovědného průzkumu a rámcové zhodnocení vlivu záměru na zájmy chráněné zákonem č. 114/1992 Sb., Stavba č. 0094 MO Balabenka – Štěrbaholská radiála v Praze“ (Doc. Dr. Jan Farkač, CSc., 2019), „Hodnocení vlivu zamýšleného zásahu na zájmy chráněné zákonem č. 114/1992 Sb., Městský okruh stavba č. 0081 Pelc-Tyrolka – Balabenka“ (Ecological Consulting a.s., RNDr. Petr Blahník, 2019), a „Posouzení účelnosti podmínky č. 74 závazného stanoviska EIA pro záměr „Městský okruh, stavba č. 0094 v úseku Balabenka - Štěrbaholská radiála“ (Mgr. Roman Tuček, 2024). V rámci oznámení jsou podrobně vyhodnoceny vlivy na faunu, flóru, ekosystémy, biologickou rozmanitost a rovněž vlivy na obecně a zvláště chráněná území.

Záměr nebude mít významný negativní vliv na biologickou rozmanitost a ekosystémy. Trasa záměru prochází převážně silně urbanizovaným územím s antropogenně přeměněnými či ovlivněnými biotopy, přičemž přírodní biotopy se v lokalitě téměř nevyskytují. Realizací záměru nedojde k zániku žádného rostlinného ani živočišného druhu v lokálním ani globálním měřítku. Biodiverzita širšího území nebude významně ovlivněna.

V rámci biologických průzkumů byl v trase záměru zjištěn výskyt 19 zvláště chráněných druhů živočichů, pro které bude muset investor získat výjimku z podmínek jejich ochrany podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. V území se však vyskytují převážně synantropní (žijící v těsné blízkosti člověka) a euryekní (lehce přizpůsobitelné se širokou ekologickou valencí) druhy živočichů běžné pro městské prostředí a dle provedených odborných studií bude mít záměr na faunu málo významné a přijatelné vlivy. V rámci změn záměru lze očekávat mírné zhoršení negativních vlivů ve fázi výstavby, během které se projeví větší rozsah povrchových úprav území a větší narušení biotopů, bude se však jednat pouze o dočasné vlivy, které po realizaci záměru odezní. Naopak ve fázi provozu dojde ke zmírnění dlouhodobých negativních vlivů z důvodu převedení dopravy do podzemí, s čímž souvisí snížení míry rušení živočichů, omezení bariérového efektu a zlepšení možnosti migrace. Doplnění nové parkové a městské zeleně v rámci změn záměru zároveň může potenciálně sloužit jako refugium živočišných druhů.

Z hlediska flóry se dle oznámení území vyznačuje zejm. málo hodnotnými sekundárními antropogenními společenstvy rostlin. Vegetaci představuje zejm. upravovaná městská zeleň se sečenými trávničky, pásy keřů a stromovou výsadbou. Z floristického hlediska tvoří nejnehodnotnější území na trase záměru přírodní památka Bílá skála s výskytem endemitního druhu jeřábu¹ a dvěma ohroženými druhy rostlin. Vzhledem k tunelovému řešení trasy v předmětném úseku by nemělo výstavbou ani provozem záměru dojít k narušení či omezení výskytu těchto druhů. Realizace záměru si dále vyžádá odstranění většího množství dřevin, keřů a zapojených porostů vyskytujících se na dotčených pozemcích. Součástí záměru je však návrh vegetačních výsadeb, přičemž v rámci změn záměru došlo k podstatnému navýšení rozsahu výsadeb oproti předchozímu řešení. Nejvýznamnějšími novými plochami zeleně budou parky Skloněná a Českobrodská a lineární park mezi ulicí Počernická a nově prodlouženou ulicí V Olšinách. Dále bude realizována rozsáhlá výsadba stromů, keřů i drobnějších vegetačních ploch v uličních prostorech většiny dotčených komunikací, v rámci chodníků, v okolí zastávek MHD, MÚK ad. Cílem úprav je vytvoření komplexního systému zeleně, která propojí nově realizované plochy zeleně se stávajícími plochami v okolním prostoru a podpoří tak ekologickou kostru území.

Předmětný záměr nezasahuje do žádného velkoplošného zvláště chráněného území (ZCHÚ). Z maloplošných ZCHÚ stavba okrajově zasahuje do přírodní památky Bílá skála a do

¹ Podle aktuálního plánu péče o zvláště chráněné území přírodní památku Bílá skála 2025 – 2034 byl výskyt dříve uváděného endemitního druhu jeřáb dubolistý (*Sorbus uernea*) v rámci nedávné revize zrušen a druh byl dodatečně determinován jako jeřáb Mougeotův (*Sorbus mougeotii*), který je nepůvodní a pochází z umělých výsadeb.

jejího ochranného pásma, dle provedeného vyhodnocení však záměr nebude mít na tuto přírodní památku ani její předměty ochrany významný vliv. Další nejbližší ZCHÚ se nacházejí ve vzdálenosti minimálně 0,5 km od trasy záměru a v rámci změn záměru nedošlo z hlediska vlivů na ZCHÚ k žádným významným změnám.

Předmětný záměr nezasahuje do žádného přírodního parku ani registrovaného významného krajinného prvku (VKP). Záměr se dotkne v několika lokalitách VKP ze zákona, a to vodního toku Rokytka, údolní nivy řeky Vltavy a několika lesních porostů. V rámci změn záměru nicméně dochází převážně ke zmírnění vlivů na VKP spočívající v šetrnějším řešení v prostoru údolní nivy Vltavy (tunelové vedení trasy) a šetrnějším přechodu přes Rokytku. V rámci lesních porostů sice dochází k navýšení dočasných (o 0,67 ha) i trvalých (o 1,1 ha) záborů PUPFL, nárůst je však do značné míry způsoben zahrnutím nových krajinářsko-urbanistických úprav v okolí silniční stavby, které zahrnují např. revitalizaci zeleně či nové výsadby a související vlivy jsou v oznámení vyhodnoceny jako nevýznamné a akceptovatelné. Z hlediska územního systému ekologické stability (ÚSES) bude trasa záměru vedena raženým tunelem pod 3 prvky ÚSES, hloubeným tunelem pod 3 prvky ÚSES a nadzemní část se dotkne 4 prvků ÚSES. Prvky ÚSES, pod kterými povede ražený tunel, nebudou výstavbou nikterak zasaženy. Prvky ÚSES pod hloubeným tunelem (1 funkční lokální biocentrum a 2 nefunkční lokální biokoridory) budou ovlivněny dočasně výkopem jámy, která bude po dokončení tunelu zasypána a povrch bude zrekultivován. Zásahy povrchových částí záměru do prvků ÚSES budou prostorově velice omezené, přičemž v rámci změn záměru dochází obecně k pozitivním vlivům na ÚSES (zmírnění vlivů oproti předchozímu posouzenému řešení).

V území předmětného záměru se nevyskytují žádné evropsky významné lokality ani ptačí oblasti soustavy Natura 2000. Nejbližší lokalitou soustavy Natura 2000 je EVL Havránka a Salabka, která se nachází ve vzdálenosti cca 1,9 km od záměru. Významný vliv záměru na lokality soustavy Natura 2000 vyloučil příslušný orgán ochrany přírody (Magistrát hl. m. Prahy) ve svém stanovisku č. j. MHMP 2505969/2023 ze dne 5. 12. 2023.

8. Vlivy na krajinu a krajinný ráz

Oznámení vyhodnocuje vlivy na krajinu a krajinný ráz na podkladě samostatné odborné studie „Vyhodnocení vlivu na krajinný ráz“ (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o., Mgr. Jan Karel, březen 2024). Posuzovaná trasa záměru prochází územím bez významnějších hodnot krajinného rázu vyžadujících zvýšenou ochranu. Dotčenou krajinu tvoří urbanizované městské prostředí s rozsáhlými plochami obytné zástavby a hustou sítí dopravní a technické infrastruktury. Zastavěné plochy jsou v území doplněny plochami a liniemi městské zeleně. Za nejnehodnotnější oblast lze považovat území v holešovicko-trojském údolí, kde předmětná trasa prochází v blízkosti nivy řeky Vltavy a pod přírodní památkou Bílá skála. Trasa záměru je zde však vedena, stejně jako na většině dalších úseků, v tunelových tubusech. V případě, že je v některých částech trasa záměru vyvedena nad terén, je to zejm. z důvodu jejího napojení na stávající pozemní komunikační síť. Tyto části, které tvoří hlavně MÚK, jsou lokalizovány převážně

v místech, která jsou již v současnosti zatížena dopravními stavbami, nejsou pro ně stanoveny podmínky ochrany a jsou z pohledu hodnoty krajiny nevýznamná.

Z hlediska vlivů změn záměru na krajinu a krajinný ráz jednoznačně převažují pozitivní dopady. Nejvýznamnější pozitivní změny spočívají v přesunutí několika úseků vedení trasy z povrchu pod terén, čímž dojde k uvolnění povrchového prostoru pro plochy zeleně (např. v oblasti Povltavské promenády, v oblasti ulice Dřevčická, podél ulic Čuprova, Na Žertvách, Spojovací, Českobrodská a Zenklova). Mezi další pozitivní vlivy patří zjednodušení a prostorové zmenšení MÚK, revitalizace ulic a zpřístupnění území pro chodce a cyklisty. Kromě rozsáhlé výsadby parků (např. podél ulic Dřevčická a Čuprova a vodního toku Rokytka) bude do území doplněno velké množství drobných vegetačních ploch i soliterních dřevin.

Potenciálně negativní vlivy změn záměru na krajinný ráz mohou nastat při umístění některých nových objektů do území. Jedná se zejm. o výškový objekt Triangl a s ním související bariérový objekt v oblasti Balabenky. Ovlivnění estetických hodnot lokality bude do jisté míry záležet na architektonickém řešení těchto objektů, přičemž v oznámení byla specifikováno několik zmírňujících opatření spočívajících ve vhodném architektonickém řešení objektů dotvářejícím městské prostředí a v osázení objektů pásy zeleně. Při realizaci těchto opatření bude vliv na krajinný ráz přijatelný, přičemž z celkového hlediska změn záměru bude převažovat pozitivní vliv.

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

Za účelem realizace záměru je v dotčeném území nutné provést demolice cca 75 objektů pozemních staveb a 8 mostních objektů. V rámci změn záměru dochází k navýšení rozsahu demolic o 4 obytné domy (2 domy mezi ulicemi Vosmíkových a Zenklova, 1 dům v ulici Spojovací a 1 dům v ulici Pelyňkova), o 10 objektů občanské vybavenosti, o 5 účelových objektů (zejm. v prostoru mezi ulicí Českomoravská a kolejistěm železniční trati) a o 1 brownfield (umístěný jižně od Matematicko-fyzikální fakulty Univerzity Karlovy). Dle oznámení se s ohledem na environmentálně příznivější řešení záměru jedná o mírné a akceptovatelné navýšení demolic, přičemž demolované objekty obytné zástavby budou vykoupeny, příp. vyvlastněny za finanční náhradu.

Z hlediska kulturního dědictví prochází trasa záměru vysoce kulturním územím s prokázaným výskytem archeologických nálezů (Košínska, Na Rusáku - Libušák, Okrouhlík, ul. Zenklova, ul. Hejtmánkova a Balaběnka) a rovněž ochranným pásmem Pražské památkové rezervace. Dle oznámení však nebude záměrem dotčena žádná kulturní památka a při respektování legislativních požadavků (provedení záchranného archeologického výzkumu) bude mít záměr přijatelný vliv na archeologické dědictví. Všechny archeologické památky budou prozkoumány a nálezy budou přemístěny do muzeí nebo depozitářů.

Z hlediska vlivu na hmotný majetek, kulturní dědictví a archeologické aspekty nedošlo v rámci změn záměru k významným změnám oproti stavu posouzenému v předchozích

dokumentacích EIA. Vlivy záměru na předmětné složky jsou dle provedeného hodnocení akceptovatelné.

10. Vlivy záměru z pohledu možné kumulace jednotlivých změn a kumulace s jinými záměry v území

Záměr byl k provedení zjišťovacího řízení předložen v jedné aktivní variantě, která je výsledkem předchozího procesu výběru optimálního řešení záměru a představuje komplexní aktualizované projektové řešení na základě vypracované urbanisticko-dopravní studie, která se stala podkladem pro koncept DÚR a pro aktuální posuzovanou podobu záměru. Z hlediska kumulativních vlivů lze předně uvažovat vzájemné spolupůsobení tří navazujících staveb Městského okruhu a Libeňské spojky (0081, 8313, 0094). Přestože byly stavby 0081, 8313, 0094 původně posouzeny ve třech samostatných procesech EIA, jsou tyto stavby od počátku příprav neoddělitelně spjaté a počítá se s jejich koordinací při uvádění do provozu. Oznámení záměru a odborné podkladové studie komplexně shrnují všechny tyto stavby do jednoho logického celku a souhrnně tak hodnotí všechny jejich vlivy (zejm. vlivy jejich změn) na životní prostředí a veřejné zdraví. Vzájemné kumulace všech tří staveb jsou tak v oznámení dostatečným způsobem zohledněny a vyhodnoceny, přičemž všechny předpokládané vlivy záměru na obyvatelstvo a životní prostředí byly posouzeny nikoliv ve vztahu k jednotlivým izolovaným změnám, nýbrž k upravenému záměru jako celku. Lze konstatovat, že vlivy posuzovaných změn na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví jsou přijatelné. Při hodnocení změn nebyly zaznamenány takové kumulativní a synergické vlivy, které by ovlivňovaly celkové hodnocení.

V oznámení a ve zpracovaných odborných studiích (hluková a rozptylová studie) bylo dále podrobně vyhodnoceno spolupůsobení dalších navazujících silničních staveb v okolí záměru, a to v rámci jednotlivých výpočtových stavů. Konkrétně se jedná o nedokončené úseky SOKP, tj. stavby Pražského okruhu č. 511, 518, 519 a 520, dále přeložku silnice I/12, Radlickou radiálu, Břevnovskou radiálu v úseku D0 – Vypich a Vypich – Městský okruh, Vysočanskou radiálu v úseku Kbelská – Městský okruh a zkapacitnění tzv. Průmyslového polookruhu (Průmyslová, Kbelská). Hodnocení bylo zaměřeno nejen na vlivy spolupůsobení předmětných záměrů, ale rovněž na vlivy vyvolané v důsledku nezprovoznění těchto záměrů (zejm. přerozdělení dopravy v dotčeném území, resp. převedení dopravy na Městský okruh). Z výsledků provedeného hodnocení vyplývá, že žádná kombinace vztahů nezprovoznění či zprovoznění jednotlivých záměrů nebude mít významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

V širším území je možné očekávat rovněž spolupůsobení několika dalších záměrů, které jsou již realizovány nebo se nachází v různých fázích přípravy či plánů. Záměry, které již byly realizovány, jsou zahrnuty v hodnocení současného stavu (zejm. vstupní dopravně inženýrské podklady a imisní a hlukové pozadí). Z připravovaných a plánovaných dopravních záměrů lze uvažovat např. stavbu Jižního obchvatu Libně v koridoru ulic U Rustonky, Pod Plynojemem a dále podél kolejí až ke křižovatce Balabenka, výstavbu Jarovské spojky v koridoru stávající vlečky nákladového nádraží Žižkov, zkapacitnění Štěrboholské radiály, zkapacitnění MÚK Rybníčky,

rekonstrukci tramvajové trati Olšanská – Habrová, modernizaci traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice, přeložku stávající „Prosecké radiály“, elektrifikaci bus linky 140, výstavbu tří železničních zastávek Praha – Hostavice, Praha – Jahodnice a Praha – Jiráskova čtvrť, nové železniční spojení Praha – Drážďany ad. Z dalších typů záměrů se jedná např. o výstavbu administrativně-technické budovy Zdravotnické záchranné služby v k. ú. Troja a k. ú. Libeň, administrativní budovy v ulici Úvalská, výstavbu čerpací stanice pohonných hmot v ul. Spojovací, přístavbu a stavební úpravy stávající čerpací stanice pohonných hmot v areálu AUTO JAROV v k. ú. Žižkov, výstavbu objektového parkoviště P+R Depo Hostivař, obnovu bloku u zastávky Vosmíkových, výstavbu nové haly ve stávajícím areálu společnosti Pheonix v k. ú. Hostivař, novostavbu areálu a kolejíště umístěných v severovýchodní části železničního uzlu Praha v lokalitě Malletova, záměry soukromých investorů v oblasti mezi ulicemi Zenklova a Františka Kadlece, bytový dům Braunerova, bytový dům Spojovací, obytné soubory Zelené město, Malešice a tzv. Červená baň, rezidence Limuzská a Michelangelova, dostavbu bloku bytových domů Nad Kolčavkou, rozvoj území Nad Kotlaskou, realizaci koridoru bezmotorové dopravy při ulici Radiová ad.

Všechny potenciální kumulativní vlivy byly vzaty do úvahy při zpracování oznámení změny záměru, přičemž významnější záměry v bezprostředním okolí staveb Městského okruhu a Libeňské spojky jsou dobře známy a jsou s těmito stavbami koordinovány. U ostatních, tzn. méně významných nebo vzdálenějších záměrů byl kumulativní vliv vyloučen, resp. byly potenciální kumulace vyhodnoceny jako nevýznamné. Zjištěné kumulativní vlivy budou působit zejm. ve fázi výstavby, přičemž jde o vlivy, které budou mít lokální dopad, budou působit po omezenou dobu a budou eliminovány či minimalizovány zejm. důsledným dodržováním opatření pro redukci environmentálních dopadů stavební činnosti (prach, hluk, znečištění vod, ochrana dřevin ad.). V rámci posouzení záměru nebyly zaznamenány takové kumulativní a synergické vlivy, které by ovlivnily celkové hodnocení.

11. Vlivy záměru přesahující hranice ČR

Vzhledem k umístění záměru jsou přeshraniční vlivy záměru vyloučeny.

Všechny výše uvedené a popsané vlivy byly příslušným úřadem uváženy s ohledem na velikost a prostorový rozsah vlivů, povahu vlivů, intenzitu a složitost vlivů, pravděpodobnost vlivů, předpokládaný počátek, dobu trvání, frekvenci a vratnost vlivů, kumulaci vlivů s vlivy jiných stávajících nebo povolených záměrů a možnost účinného snížení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Popis těchto vlivů byl uveden v oznámení a je uveden i v tomto rozhodnutí. Po zhodnocení vlivů záměru v souladu s přílohou č. 2 k zákonu je patrné, že zjišťovací řízení prokázalo, že předložené aktualizované technické řešení záměru a jeho změny nemohou mít samostatně, v kumulaci mezi sebou ani v kumulaci s jinými záměry významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví. Součástí záměru jsou opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů. Tato opatření jsou popsána na

str. 257 – 270 oznámení záměru a investor s jejich realizací počítá. Na základě výše uvedeného byl tedy učiněn závěr, který je uveden ve výroku tohoto rozhodnutí.

Záměr naplňuje dikci bodu 47 kategorie I přílohy č. 1 k zákonu s tím, že se jedná o změnu záměru ve smyslu § 4 odst. 1 písm. b) zákona, která podléhá posouzení vlivů záměru na životní prostředí, pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení. Změnou záměru (konkrétně rozšířením o nové stavební objekty s garážemi a parkovacím prostorem) záměr naplňuje rovněž dikci bodu č. 109 kategorie II přílohy č. 1 k zákonu. Cílem zjišťovacího řízení je u tohoto záměru zjištění, zda změny záměru mohou mít významný vliv na životní prostředí, a tedy podléhají posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle zákona. Tématiku lokalit soustavy Natura 2000 považoval příslušný úřad za vyřešenou, neboť Magistrát hl. m. Prahy, jako příslušný orgán ochrany přírody, ve svém stanovisku č. j. MHMP 2505969/2023 ze dne 5. 12. 2023 sdělil, že lze vyloučit významný vliv předloženého záměru samostatně i ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry na předměty ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí.

Příslušný úřad se tedy zabýval podkladem pro provedení zjišťovacího řízení, kterým bylo oznámení zpracované společností ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o. dle přílohy č. 3 k zákonu, pro niž tuto činnost zabezpečila fyzická osoba, která je držitelem autorizace dle § 19 zákona, Mgr. Jan Karel. Z oznámení vyplývá, že posuzovaným záměrem jsou souhrnné a komplexní změny 3 záměrů navazující liniové dopravní komunikace „Libeňská spojka – stavba č. 8313“, „Městský okruh, stavba č. 0081 Pelc Tyrolka – Balabenka“ a „Městský okruh, stavba č. 0094 Balabenka – Štěrboholská radiála“ o celkové délce 11 km, přičemž vlivy na obyvatelstvo a životní prostředí byly v oznámení vyhodnoceny nikoliv ve vztahu k jednotlivým izolovaným změnám, ale k upravenému záměru jako celku. K výše uvedeným záměrům vydalo MŽP v roce 2012 souhlasná stanoviska EIA. Záměr byl následně přepracován na základě Urbanisticko-dopravní studie, která se stala podkladem pro koncept DÚR a pro aktuální posuzovanou podobu záměru. Předmětem zjišťovacího řízení tak bylo aktualizované souhrnné technické řešení předchozích 3 záměrů spočívající zejm. v přesunu povrchových úseků trasy do podzemních tunelů a dalších souvisejících úpravách na povrchu terénu (změny MÚK, napojení vjezdů a výjezdů z tunelů, rekonstrukce a úpravy uličních prostor, úpravy a demolice mostních objektů a estakád, výstavba nových bariérových objektů a podzemních garáží, příprava území pro městskou hromadnou dopravu ad.) zahrnujících environmentálně příznivější řešení celého širšího dotčeného území (nové cyklistické a pěší trasy, výsadba městské zeleně, nové parky, vodní prvky, rekreační plochy ad.). Předmětem zjišťovacího řízení byly rovněž změny spočívající ve vypuštění a modifikaci desítek podmínek původních stanovisek EIA, resp. ověřujících závazných stanovisek (zohledňující skutečnou aktualizovanou podobu záměru a jeho reálné vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví) a dále nově navržená etapizace záměru (zohledňující skutečné postupné zprovoznování jednotlivých úseků trasy záměru). Cílem provedených změn a upraveného projektového řešení bylo zejm. snížit negativní vlivy záměru na obyvatelstvo a životní prostředí na povrchu terénu v souladu s moderními trendy a požadavky na urbanistické řešení městského prostředí. Potřeba změn také vyplynula z předchozích požadavků a připomínek dotčených městských částí, odborných orgánů, dotčených subjektů a veřejnosti. Závěry

provedeného posouzení potvrzují, že v důsledku navržených změn dojde obecně ke zmírnění původně očekávaných dlouhodobých vlivů záměru na povrchu terénu.

Z hlediska jednotlivých složek životního prostředí dojde ke zmírnění dlouhodobých očekávaných vlivů souboru staveb Městského okruhu a Libeňské spojky v oblasti zdraví obyvatelstva a ochrany přírody. Aktualizované technické řešení záměru s podzemním vedením trasy má obecně menší a příznivější dopady na hlukovou situaci, klima, obyvatelstvo a veřejné zdraví, prostupnost území, faunu, krajinu a krajinný ráz, VKP a ÚSES. Naopak na horninové prostředí a podzemní vody má upravený záměr o něco větší vliv, nicméně při dodržení navržených opatření, která tvoří součást záměru, a s ohledem na přínosy změn záměru na povrchu terénu se jedná o plně akceptovatelné a nevýznamné vlivy. Z hlediska kvality ovzduší dochází k přerozdělení působení vlivů v rámci dotčeného území, avšak bez významného vlivu na veřejné zdraví dotčeného obyvatelstva. V rámci dotčené obytné zástavby budou plněny imisní limity všech sledovaných znečišťujících látek (NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, benzen a benzo(a)pyren). Vlivy na ostatní složky životního prostředí (povrchové vody, půdy, ekosystémy, flóru, zvláště chráněná území, lokality soustavy Natura 2000, hmotný majetek, kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů, kumulativní vlivy) jsou srovnatelné s předchozím technickým řešením záměru posouzeným ve 3 původních procesech EIA. Z hlediska vlivů na půdy sice dochází změnou záměru k určitému nárůstu trvalých záborů ZPF (o 3,1 ha) a PUPFL (o 1,1 ha), nicméně se jedná převážně o zábory méně hodnotných pozemků IV. třídy ochrany, přičemž nárůst je zároveň do značné míry způsoben zahrnutím nových krajinářsko-urbanistických úprav v okolí silniční stavby (např. výsadba či revitalizace zeleně) přispívajících k přeměně či úpravě stávajících zanedbaných ploch na přírodě blízké plochy. Změny spočívající ve vypuštění a modifikaci podmínek původních stanovisek EIA, resp. ověřujících závazných stanovisek nevyvolávají nové nároky či vlivy, které by měly významný vliv na životní prostředí či veřejné zdraví. Souhrnně lze konstatovat, že nedošlo ke změnám, které by měly významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví, a to jak v kumulaci jednotlivých změn, tak v kumulaci se stávajícími nebo plánovanými záměry v širším dotčeném území.

V rámci zjišťovacího řízení příslušný úřad obdržel vyjádření bez připomínek, případně s připomínkami směřujícími do dalších fází přípravy záměru od několika dotčených orgánů (Hygienická stanice hlavního města Prahy, Obvodní báňský úřad pro území Hlavního města Prahy a kraje Středočeského, Povodí Vltavy, státní podnik, závod Dolní Vltava, MŽP – odbor adaptace na změnu klimatu, MŽP – odbor geologie) a od dotčeného samosprávného celku Městská část Praha 8.

Dotčené územní samosprávné celky Hlavní město Praha, Městská část Praha 3, Městská část Praha 9 a Městská část Praha 15 vyjádření nezaslaly.

Vyjádření dotčených územních samosprávných celků Městské části Praha 7, Městské části Praha 10 a Magistrátu hlavního města Prahy, odboru ochrany prostředí a vyjádření Ministerstva kultury, MŽP – odboru ochrany vod, MŽP – odboru cirkulární ekonomiky a odpadů, MŽP – odboru ochrany ovzduší, MŽP – odboru politiky životního prostředí a udržitelného rozvoje a vyjádření

veřejnosti a dotčené veřejnosti (spolek Auto*Mat, z.s., spolek Holešovičky pro lidi, z.s., Společenství vlastníků Donatellova 2002 až 2005, Praha 10, Daniel Drnec, Marek Skružný, Michal Trník) obsahovala připomínky k předloženému záměru. Připomínky se týkaly zejména oblasti ochrany ovzduší, vlivů na zdraví obyvatel, tématu intenzit dopravy a kumulativních vlivů. Příslušný úřad se podrobně zabýval všemi připomínkami obdrženými v rámci vyjádření k oznámení. Detailní vypořádání jednotlivých připomínek včetně uvedení doplněných informací od týmu zpracovatele oznámení a úvah příslušného úřadu je uvedeno v kapitole 5. tohoto rozhodnutí. Souhrnně lze konstatovat, že příslušný úřad neobdržel připomínky tak zásadního charakteru, že by bylo nutné konstatovat významný vliv záměru na některé složky životního prostředí a veřejné zdraví, a tedy nutnost zpracovat dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí. Řada připomínek byla věcného charakteru, zčásti se jednalo o připomínky směřující do jiných fází přípravy záměru, případně k rozsahu záměru, který nebyl předmětem tohoto zjišťovacího řízení, zčásti připomínky směřovaly k nejasnostem v oznámení a v odborných studiích, některé připomínky byly spíše pojednáními o jiných možných přístupech k hodnocení. Veškerá provedená hodnocení v rámci oznámení byla učiněna v souladu s aktuálními postupy či doporučeními danými platnými právními předpisy ČR.

Na základě oznámení, při respektování kritérií uvedených v příloze č. 2 k zákonu, po vypořádání připomínek v obdržených vyjádřeních a s přihlédnutím k tomu, že původní trasa a technické řešení záměru (dle dokumentací EIA) bylo posouzeno v plném rozsahu dle zákona s následně vydanými souhlasnými stanovisky EIA, rozhodl příslušný úřad tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí. Příslušný úřad shledal oznámení, včetně všech příloh jako dostatečný podklad k tomu, aby vyhodnotil, zda změny záměru mohou mít významný vliv na životní prostředí. Z hlediska vlivů na jednotlivé složky životního prostředí se příslušný úřad ztotožnil se závěry uvedenými v oznámení. Zjišťovací řízení prokázalo, že předložené změny nemohou mít samostatně, v kumulaci mezi sebou ani v kumulaci s jinými záměry významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

2. Úkony před vydáním rozhodnutí:

MŽP vydalo dne 11. 10. 2012 souhlasné stanovisko EIA k záměru „Libeňská spojka – stavba č. 8313“ pod č. j. 54148/ENV/12, souhlasné stanovisko EIA k záměru „Městský okruh, stavba č. 0094 v úseku Balabenka – Štěrboholská radiála“ pod č. j. 54150/ENV/12 a souhlasné stanovisko EIA k záměru „Městský okruh, stavba č. 0081 v úseku Pelc Tyrolka – Balabenka“ pod č. j. 54151/ENV/12. Platnost všech tří stanovisek EIA byla prodloužena vyjádřeními MŽP ze dne 25. 3. 2019 pod č. j. MZP/2017/710/2755, MZP/2017/710/2756 a MZP/2017/710/2757 a to do 11. 10. 2022. Následně byla k předmětným stanoviskům EIA dne 12. 5. 2021 vydána ověřující závazná stanoviska č. j. MZP/2020/710/1432, MZP/2020/710/1433 a MZP/2020/710/1434. Dopisy doručenými dne 20. 9. 2022 požádal investor o další prodloužení platnosti předmětných stanovisek EIA. Investor zároveň provedl v další projektové přípravě předmětných záměrů změny a požádal dopisem doručeným dne 13. 9. 2022 MŽP o vyjádření ve smyslu § 23 odst. 3 písm. a) zákona, zda je nutné změny záměrů posoudit dle zákona. MŽP vydalo dne 2. 6. 2023

vyjádření pod č. j. MZP/2022/710/4131, MZP/2023/710/1188 a MZP/2023/710/1189, ve kterých konstatovalo, že změny všech tří záměrů naplňují dikci bodu č. 48 (Silnice nebo místní komunikace o čtyřech a více jízdních pruzích, včetně rozšíření nebo rekonstrukce stávajících silnic nebo místních komunikací o dvou nebo méně jízdních pruzích na silnice nebo místní komunikace o čtyřech a více jízdních pruzích, o souvislé délce od stanoveného limitu 2 km) kategorie II přílohy č. 1 k zákonu, a to jako změny záměrů ve smyslu § 4 odst. 1 písm. c) zákona s tím, že předmětné změny proto podléhají zjišťovacímu řízení dle zákona. MŽP zároveň stanovilo, že pro všechny tři záměry (související stavby) bude zpracováno jedno oznámení záměru za účelem provedení jednoho zjišťovacího řízení.

Dne 4. 2. 2025 obdrželo MŽP, jako příslušný úřad dle § 21 písm. c) zákona, na základě § 6 odst. 1 zákona oznámení záměru „Soubor staveb č. 0081 MO Pelc-Tyrolka – U Kříže, č. 0094 MO Balabenka – Rybníčky a č. 8313 Libeňská spojka“ zpracované podle přílohy č. 3 k zákonu. Dne 5. 3. 2025 bylo dopisem č. j. MZP/2025/710/777 zahájeno zjišťovací řízení rozesláním oznámení dotčeným územním samosprávným celkům (dále jen „DÚSC“) a dotčeným orgánům (dále jen „DO“). Dne 14. 3. 2025 byla informace o oznámení zveřejněna na úřední desce Magistrátu hlavního města Prahy. Veřejnost, dotčená veřejnost, DO a DÚSC se mohly k oznámení vyjádřit ve lhůtě do 14. 4. 2025. K oznámení se ve lhůtě vyjádřily celkem 3 DÚSC, 5 orgánů, 6 odborů MŽP a 6 zástupců veřejnosti (2 spolky, 1 společenství vlastníků a 3 fyzické osoby). Příslušný úřad si následně dne 16. 7. 2026 vyžádal doplnění informací od týmu zpracovatele oznámení, doplňující podklad obdržel dne 29. 7. 2026.

3. Podklady pro vydání rozhodnutí:

- Oznámení záměru „Soubor staveb č. 0081 MO Pelc-Tyrolka – U Kříže, č. 0094 MO Balabenka – Rybníčky a č. 8313 Libeňská spojka“ zpracované podle přílohy č. 3 k zákonu (Mgr. Jan Karel, ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o., 2024)
- Stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru „Libeňská spojka – stavba č. 8313“ na životní prostředí č. j. 54148/ENV/12 ze dne 11. 10. 2012
- Stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru „Městský okruh, stavba č. 0094 v úseku Balabenka – Štěrboholská radiála“ na životní prostředí č. j. 54150/ENV/12 ze dne 11. 10. 2012
- Stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru „Městský okruh, stavba č. 0081 v úseku Pelc Tyrolka – Balabenka“ na životní prostředí č. j. 54151/ENV/12 ze dne 11. 10. 2012
- Prodloužení platnosti stanoviska k záměru „Libeňská spojka – stavba č. 8313“ vyjádřením MŽP č. j. MZP/2017/710/2755 ze dne 25. 3. 2019
- Prodloužení platnosti stanoviska k záměru „Městský okruh, stavba č. 0094 v úseku Balabenka – Štěrboholská radiála“ vyjádřením MŽP č. j. MZP/2017/710/2757 ze dne 25. 3. 2019

- Prodloužení platnosti stanoviska k záměru „Městský okruh, stavba č. 0081 v úseku Pelc Tyrolka – Balabenka“ vyjádřením MŽP č. j. MZP/2017/710/2756 ze dne 25. 3. 2019
- Ověřující závazné stanovisko k záměru „Libeňská spojka – stavba č. 8313“ č. j. MZP/2020/710/1432 ze dne 12. 5. 2021
- Ověřující závazné stanovisko k záměru „Městský okruh, stavba č. 0094 v úseku Balabenka – Štěrboholská radiála“ č. j. MZP/2020/710/1434 ze dne 12. 5. 2021
- Ověřující závazné stanovisko k záměru „Městský okruh, stavba č. 0081 v úseku Pelc Tyrolka – Balabenka“ č. j. MZP/2020/710/1433 ze dne 12. 5. 2021
- Vyjádření MŽP č. j. MZP/2022/710/4131 ze dne 2. 6. 2023
- Vyjádření MŽP č. j. MZP/2023/710/1188 ze dne 2. 6. 2023
- Vyjádření MŽP č. j. MZP/2023/710/1189 ze dne 2. 6. 2023
- Vyjádření obdržená v rámci zjišťovacího řízení uvedená v bodě 4
- Doplnující podklad vyžádaný od zpracovatele oznámení (Mgr. Jan Karel, ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o., Ing. Pavel Šourek, SATRA spol. s r.o.) obdrženy dne 29. 7. 2026.

4. Příslušnému úřadu byla v zákonné lhůtě zaslána vyjádření od těchto subjektů:

- Městská část Praha 7
- Městská část Praha 8
- Městská část Praha 10
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí
- Hygienická stanice hlavního města Prahy
- Obvodní báňský úřad pro území Hlavního města Prahy a kraje Středočeského
- Ministerstvo kultury
- Povodí Vltavy, státní podnik, závod Dolní Vltava
- vyjádření v rámci MŽP (odbor adaptace na změnu klimatu; odbor ochrany vod; odbor geologie, odbor cirkulární ekonomiky a odpadů; odbor ochrany ovzduší; odbor politiky životního prostředí a udržitelného rozvoje)
- spolek Auto*Mat, z.s.
- spolek Holešovičky pro lidi, z.s.
- Společenství vlastníků Donatellova 2002 až 2005, Praha 10
- Daniel Drnec
- Marek Skružný
- Michal Trník

5. Vypořádání vyjádření obdržených v průběhu zjišťovacího řízení:**Městská část Praha 7 ze dne 8. 4. 2025**

Požaduje posoudit záměr v celém procesu EIA, konkrétně požaduje detailní posouzení kumulativních vlivů plánované výstavby na území Prahy 7 včetně vlivů na celopražsky významný rekreačně přírodní příměstský park Trojská kotlina (zejm. posouzení dodržení hlukových a emisních limitů).

Příslušný úřad konstatuje, že kumulativní vlivy záměru s dalšími dopravními i jinými stavbami v rámci širšího dotčeného území jsou v oznámení a jeho odborných přílohách dostatečným způsobem vyhodnoceny a zohledněny. Významnější záměry v bezprostředním okolí záměru jsou dle oznámení dobře známy a jsou se záměrem koordinovány. U ostatních, tzn. méně významných nebo vzdálenějších záměrů byl kumulativní vliv v rámci oznámení vyloučen, resp. byly potenciální kumulace vyhodnoceny jako nevýznamné. Zjištěné kumulativní vlivy budou působit zejm. ve fázi výstavby, přičemž jde o vlivy, které budou mít lokální dopad, budou působit po omezenou dobu a budou eliminovány či minimalizovány zejm. důsledným dodržováním opatření pro redukci environmentálních dopadů stavební činnosti (prach, hluk, znečištění vod, ochrana dřevin ad.). Dle doplňujících informací od zpracovatele oznámení může být příměstský park Trojská kotlina realizací záměru dotčen pouze v okrajové východní části (zejm. prostor Povltavské ulice a PP Bílá skála), přičemž tato část je zahrnuta do posouzení v rámci rozptylové i hlukové studie (přílohy č. 2 a 3 oznámení). Z provedeného srovnání intenzit dopravy (příloha č. 1 oznámení) dále vyplývá, že v dalších částech parku směrem na západ, nedochází vlivem záměru k nárůstu dopravní zátěže. Výjimkou je pouze navazující tunelový úsek městského okruhu (který neovlivní hlukovou situaci na povrchu a do rozptylové studie byl plně zahrnut) a Papírenská ulice, kde byl identifikován pouze zanedbatelný nárůst intenzit dopravy (200 voz./den). Uvedené intenzity dopravy zahrnují rovněž kumulativní vlivy, neboť do dopravního modelu byla zahrnuta kompletní komunikační síť hl. m. Prahy a okolí.

Příslušný úřad konstatuje, že předložené oznámení je zaměřeno na hodnocení změn záměrů Městského okruhu a Libeňské spojky, přičemž komplexní hodnocení předchozích záměrů bylo provedeno v rámci 3 samostatných procesů EIA zakončených 3 souhlasnými stanovisky EIA, která jsou platná. Z hlediska aktuálních změn jsou vlivy záměru na rekreační funkci příměstského parku Trojská kotlina hodnoceny pozitivně, jelikož v prostoru ulice Povltavská a PP Bílá skála, kde záměr do příměstského parku nejvíce zasáhne, došlo vlivem změn k přesunu části povrchové trasy (v rámci stavby č. 0081) do podzemí a portály tunelů byly posunuty cca 250 m od hranice ochranného pásma PP Bílá skála. Účelem změn je uvolnit prostor ulice Povltavská pod Bílou skálou pro nové rekreační využití „tzv. Povltavskou promenádu“, díky čemuž zde dojde k eliminaci vlivů automobilové dopravy a k rozšíření ploch městské zeleně.

Z hlediska dopadů na životní prostředí považuje záměr za pozitivní v celopražském kontextu, nicméně současně shledává významný vliv záměru na životní prostředí v lokalitě jeho

umístění. Mimo jiné upozorňuje, že část záměru zasahuje do ochranného pásma přírodní památky Bílá skála a do nefunkčního nadregionálního biokoridoru N4/4 Vltava.

Vlivy záměru na PP Bílá skála a její ochranné pásmo a vlivy na prvky ÚSES, včetně nadregionálního biokoridoru N4/4 Vltava jsou v oznámení podrobně popsány a vyhodnoceny. K dotčení území PP Bílá skála dojde v místě západního konce ulice Bulovka, kde se však aktuálně nachází převážně umělé zpevněné plochy (prostor pro parkování vozidel s asfaltem a štěrkopískem) a zástavba (přízemní budovy garáží), na které navazuje porost bez významné ochranné hodnoty. V rámci povrchových úprav spojených s realizací záměru je na tomto místě plánována mimo jiné výsadba zeleně a zatravnění zpevněných ploch. Záměr dále zasahuje do ochranného pásma PP Bílá skála v oblasti západního portálu tunelu Bílá skála, kde bude umístěn krátký hloubený úsek v počáteční části tunelu a technologické centrum TGC1. Jedná se o podzemní konstrukce, které budou překryty zeminou. Záměr se v malé ploše dočasným záborem dotýká i okraje PP, v daném prostoru jsou plánovány sadové úpravy. Vlivem záměru, resp. jeho změn nedojde k ovlivnění předmětu ochrany PP a všechny potenciální vlivy záměru na předmětnou PP jsou vyhodnoceny jako nevýznamné. Vlivy změn záměru na nefunkční nadregionální biokoridor N4/4 Vltava jsou poté hodnoceny převážně jako méně negativní oproti technickému řešení dle původní dokumentace EIA, jelikož aktuální projektové řešení zásadně snižuje zásah do břehových porostů řeky Vltavy, a to pouze na území bezprostředně přiléhající k MÚK Pelc-Tyrolka, kde bude realizována úprava území a vegetační výsadba. Ke zmírnění vlivů a šetrnějšímu řešení v prostoru údolní nivy Vltavy přispívá zejm. obousměrné tunelové vedení trasy.

Městská část dále uvádí, že po zprovoznění záměru lze očekávat efekt tzv. dopravní indukce, kdy nabídka nového kapacitního spojení vyvolá nárůst poptávky po ní se všemi průvodními negativními vlivy na životní prostředí, a upozorňuje, že z tohoto důvodu byla mimo jiné v dříve vydaném stanovisku EIA stanovena podmínka na zprovoznění městských okruhů až po zprovoznění silničního okruhu kolem Prahy, který stále není dokončen.

Efekt dopravní indukce je v oznámení zahrnut, a to v rámci dlouhodobého výhledu pro vzdálenější časový horizont (cca rok 2050, resp. výhled 2040+). Dle doplňujících informací od zpracovatele oznámení má smysl indukovanou dopravu uvažovat právě v tomto dlouhodobém horizontu z důvodu ustálení dopravní poptávky, zohlednění urbanistického rozvoje dle územně plánovacích dokumentací a souvisejících změn dělby přepravní práce. Naopak v krátkodobém horizontu nelze indukovanou dopravu spolehlivě oddělit od ostatních faktorů a trendů. Výpočty pro bližší časový horizont (rok 2030) byly proto dle doplňujících informací od zpracovatele oznámení záměrně provedeny bez zahrnutí indukované dopravy, přičemž cílem tohoto přístupu bylo porovnat jednotlivé dopravní stavy za shodných vstupních podmínek, tj. při totožném objemu a směrování dopravních vztahů, a tím jednoznačně identifikovat čistý vliv samotného dopravního opatření na rozdělení dopravních proudů v síti. I při tomto konzervativním přístupu však dochází k nárůstu dopravních výkonů zahrnujících změnu trasování některých cest (zejm. zkrácení či prodloužení jejich délky) v širším okolí posuzované stavby. Zároveň je zohledněn

očekávaný nárůst počtu obyvatelstva a rozvoj širšího území dle platného územního plánu včetně pracovních příležitostí. Nejedná se tedy o podhodnocení reálných vlivů záměru, ale pouze o eliminaci nejistých předpokladů a rizika zkreslování výsledků. Dopravní indukce je obtížně měřitelný jev, který silně závisí na mnoha externích faktorech, a v krátkodobém horizontu jej nelze od ostatních faktorů a trendů spolehlivě oddělit. Dopravní indukce (indukovaná doprava) zároveň není definována platnou legislativou a nejsou nastaveny mechanismy pro její správné vyhodnocování.

Trasa předmětného záměru v převážné míře kopíruje již existující komunikační koridory v zastavěném území a hlavním účelem záměru je zejm. převedení části dopravy z povrchové komunikační sítě do kapacitního mimoúrovňového systému. Přínosem stavby je především zkrácení jízdních dob a zvýšení plynulosti dopravy při současném odlehčení povrchových komunikací v dotčeném území. Z tohoto důvodu nelze předpokládat, že by realizace záměru generovala srovnatelný rozsah nově vyvolané dopravy jako výstavba zcela nové kapacitní komunikace v dosud neobsloveném koridoru. Dominantním efektem je naopak přerozdělení stávajících dopravních proudů v rámci komunikační sítě a jejich převedení na kapacitnější infrastrukturu, což je patrné i z výsledků dopravních modelových výpočtů. Výsledky modelových výpočtů přitom potvrzují, že hlavním efektem realizace stavby je optimalizace vedení dopravy v rámci městské komunikační sítě a snížení dopravního zatížení na řadě stávajících komunikací, nikoli významné generování nové dopravy. Předmětem aktuálně posuzovaných změn záměru je mimo jiné množství staveb a úprav posilujících veřejnou hromadnou dopravu (nová infrastruktura pro trolejbusové linky, nové přestupní body mezi dopravními systémy, nové autobusové, tramvajové a železniční zastávky) a nemotorovou dopravu (realizace cyklistických a pěších tras), které mohou v konečném důsledku vyvážit či zmírnit případný nárůst preference automobilové dopravy po realizaci záměru.

Podkladové modelové výpočty intenzit automobilové dopravy byly zpracovány na dvou odborných pracovištích, která se dlouhodobě zabývají tvorbou a aktualizací makroskopických dopravních modelů (Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a. s. (TSK) a Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy (IPR)), přičemž zvolený přístup je dle doplňujících informací od zpracovatele oznámení odborně korektní, konzervativní, metodicky odůvodnitelný a je v souladu se zavedenou praxí IPR a TSK.

Citovaná podmínka č. 1 původních stanovisek EIA nebyla stanovena z důvodu případného efektu dopravní indukce, ale za účelem snížení zjištěných nadlimitních hodnot znečištění ovzduší a hluku v bezprostředním okolí záměru, které nebylo možné vyřešit pomocí technických opatření v rámci vlastní stavby. Vyhodnocení v rámci aktuálního oznámení (na podkladě řady odborných studií) prokázalo, že vlivem změn technického řešení záměru (zejm. převedením větší části záměru do podzemních tunelů) a částečně rovněž díky časovému posunu a související obměně vozového parku bude při aplikaci minimalizačních opatření v rámci samotného záměru nově dosaženo snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší, hluk a obyvatelstvo na nevýznamnou akceptovatelnou úroveň (dodržení hlukových a imisních limitů v rámci dotčené obytné zástavby)

a záměr již není nutné dřívějším zprovozněním SOKP podmiňovat. K uvedenému příslušný úřad doplňuje, že všechny tři zbývající části Pražského okruhu mají vydané souhlasné závazné stanovisko EIA a pokračuje projekční příprava pro povolení záměru stavby. Investor Ředitelství silnic a dálnic s. p. předpokládá zahájení jejich výstavby v letech 2028 – 2031, tj. (dle doplňujících informací od zpracovatele oznámení) ještě před zahájením výstavby předmětného záměru.

Příslušný úřad s ohledem na výše uvedené, vzhledem k charakteru záměru, jeho změn a souvisejícím vlivům konstatoval, že záměr (resp. jeho komplexní změny) nemají významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví, a nepožaduje tedy další posuzování záměru, jak vyplývá z výroku tohoto rozhodnutí.

Městská část Praha 8 ze dne 9. 4. 2025

Souhlasí se záměrem a doporučuje co nejrychlejší realizaci předmětné stavby.

Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

Městská část Praha 10 ze dne 8. 4. 2025

Upozorňuje, že záměr má významný vliv na životní prostředí, a požaduje vypracování dokumentace EIA, a to zejm. se zaměřením na vyhodnocení kumulativních vlivů a vlivů na veřejné zdraví. Při zpracování dokumentace EIA požaduje využít aktualizovaná data výpočtů pro studii intenzit dopravy, přičemž upozorňuje, že výchozí stav pro současnou studii intenzit dopravy vychází z výpočtů pro roky 2019/2021, tedy z období převážně zatíženého proticovidovými opatřeními, kdy docházelo ke značnému útlumu automobilové dopravy, a to omezením pohybu osob a celkovým útlumem služeb a průmyslu.

Příslušný úřad konstatuje, že kumulativní vlivy záměru s dalšími dopravními i jinými stavbami v rámci širšího dotčeného území jsou v oznámení a jeho odborných přílohách dostatečným způsobem vyhodnoceny a zohledněny. Významnější záměry v bezprostředním okolí záměru jsou dle oznámení dobře známy a jsou se záměrem koordinovány. U ostatních, tzn. méně významných nebo vzdálenějších záměrů byl kumulativní vliv v rámci oznámení vyloučen, resp. byly potenciální kumulace vyhodnoceny jako nevýznamné. Zjištěné kumulativní vlivy budou působit zejm. ve fázi výstavby, přičemž jde o vlivy, které budou mít lokální dopad, budou působit po omezenou dobu a budou eliminovány či minimalizovány zejm. důsledným dodržováním opatření pro redukci environmentálních dopadů stavební činnosti (prach, hluk, znečištění vod, ochrana dřevin ad.). Stejně tak jsou v oznámení a ve zpracované odborné studii „Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví“ (příloha č. 4 oznámení) vyhodnoceny a vyloučeny významné vlivy záměru na veřejné zdraví. K námitce podhodnocených intenzit dopravy ve výchozím stavu 2019/2021 příslušný úřad na základě doplňujících informací od zpracovatele oznámení uvádí, že výchozí stav B (2019/2021) představuje modelový výpočet současné situace, který reprezentuje matici dopravních vztahů k roku 2021, ovšem kalibrován byl na sčítání z roku 2019 právě kvůli vyloučení vlivu dopravních omezení během pandemie covid-19. Z dopravně inženýrských podkladů „Aktualizace dopravně inženýrských podkladů (DIP) pro

soubor staveb městského okruhu a Libeňské spojky (MO+LS), Úkol č. 21 – 2135 – H52" (příloha č. 1 oznámení) vyplývá, že modelový stav B (rok 2019/2021) je založen na dostupné databázi sčítání pro rok 2019 (kap. 3.3., str. 5 předmětné zprávy), tj. vychází z období nezatíženého proticovidovými opatřeními. Rovněž je zde v kap. 3.2. na str. 5 (Způsob výpočtu intenzit automobilové dopravy) uvedeno, že rok 2020 a začátek roku 2021 byly z velké části poznamenány koronavirovou krizí, a výstupy byly proto validovány na stav bez vlivu opatření covid-19. Uvedená výotka tedy není relevantní. Dle doplňujících informací od zpracovatele oznámení měla pandemie covid-19 na dopravu v Praze a jejím okolí především dočasný tlumící efekt (zejm. u osobní dopravy do 3,5 t). Tento efekt však nijak nezměnil dlouhodobý růstový trend související s rozvojem města a jeho okolí. Data z let 2024 a 2025 potvrzují obnovení dynamiky růstu intenzit dopravy, se kterým pracuje i výhledový dopravní model. Z hlediska přípravy záměru je tedy možné konstatovat, že pandemické období nepředstavuje strukturální změnu dopravních vztahů v území, ale spíše krátkodobou anomálii v časové řadě. Výhledové zatížení komunikační sítě odpovídá dlouhodobým trendům růstu dopravy v Praze a jejím okolí a provedené hodnocení tuto skutečnost plně zohledňuje.

Městská část požaduje rozšířit akustické, rozptylové a dopravní studie i na ulici Úvalskou, která je již dnes na hranici své kapacity a do které kolmo vyúsťuje ulice V Olšinách. V případě zjištěných negativních výsledků měření požaduje navržení kompenzačních opatření, která by eliminovala zvýšené hlukové a jiné zátěže s dopadem na kvalitu místního bydlení.

Ulice Úvalská byla plně zahrnuta v dopravně inženýrských podkladech (příloha č. 1 oznámení) a návazně i v rozptylové a akustické studii v rámci jednotlivých výpočtových stavů. Přípomínka pravděpodobně vychází ze skutečnosti, že v grafických výstupech dopravního modelu není tato komunikace jmenovitě uvedena, nicméně hodnocení vychází z digitálních sestav, v nichž jsou uvedeny všechny údaje pro všechny komunikace, které jsou v dopravně inženýrských podkladech barevně zvýrazněny (tj. včetně ulice Úvalská). V ulici Úvalská nebylo identifikováno překročení imisního limitu znečišťujících látek a na rozdíl od okolních ulic (Na Padesátém, V Olšinách ad.) zde nebyla identifikována ani kritická lokalita z hlediska hluku, a v rámci oznámení proto nebyla pro tuto ulici navržena konkrétní kompenzační opatření. V následujících etapách přípravy záměru bude akustická studie dále aktualizována a v případě zjištění rizika překračování hlukových limitů bude přistoupeno k zajištění opatření k ochraně obyvatel shodným způsobem, jako u ostatních ulic. Zároveň bude proveden monitoring hlukové zátěže po zprovoznění záměru a v případě zjištění překročení hlukových limitů zde mohou být realizována dodatečná protihluková opatření. Vlivem aktualizovaného projektového řešení záměru (prodloužením ulice V Olšinách do MÚK Černokostelecká a dále do ulice Dřevčická) však dojde oproti předchozímu posouzenému řešení k výraznému snížení intenzit dopravy v ulici Úvalská, přičemž oproti současnému stavu bez záměru zde dojde k redukci intenzit dopravy o více než 80 %, potřeba realizace dodatečných protihlukových či kompenzačních opatření v ulici Úvalská se tak nejeví jako reálná.

Městská část dále požaduje aktualizaci a vyhodnocení kumulativních vlivů záměru s dalšími stavebními záměry přispívajícími ke značnému navýšení dopravní zátěže v dotčené oblasti. Jedná se např. o nové bytové soubory při ulici Černokostelecká (Skanska), bytové domy u křižovatky Úvalská – Černokostelecká, které vzniknou místo bývalého průmyslového areálu, nový polyfunkční areál „Na Homoli“ s hlavním napojením na ulici Černokostelecká, „Domy MGA“ na Skalce při ulici Michelangelova a další.

Prognóza dopravních zátěží v dotčeném území v rámci oznámení vychází z předpokladů náplně územního plánu k danému časovému horizontu (zejm. výhledový rok 2030). Vzhledem k časovým nárokům na zpracování dopravních podkladů, následnému zpracování odborných studií a jejich vyhodnocení je běžné, že již během zpracování těchto podkladů v území přibudou nové záměry, které nejsou ve výpočtu explicitně zahrnuty. Této situaci nelze zcela zabránit (a může nastat teoreticky i při zpracování dokumentace EIA). V rámci územního plánu je však zahrnuto dlouhodobé využití území včetně rozvojových ploch určených k bydlení a provedené vyhodnocení tudíž tuto skutečnost dostatečným způsobem zohledňuje, jelikož dopravní model počítá s nárůstem dopravního zatížení v čase, což je dáno právě postupně realizovanými novými zdroji a cíli dopravy. Stejným způsobem mohou ve výpočtu figurovat rovněž záměry, které naopak nebudou k danému výhledovému stavu realizovány (např. z důvodu nesplnění původně uvažovaných termínů). Jedná se tak o určité zobecnění, které je však z praktických důvodů nezbytné a při zpracování dopravně inženýrských podkladů zcela běžné. Všechny významné stavby s potenciálem významného ovlivnění dopravní zátěže v širším dotčeném území jsou známy, jsou s předmětným záměrem koordinovány a jsou v rámci kumulativních vlivů záměru dostatečným způsobem vyhodnoceny. Explicitní nezahrnutí několika (vyjmenovaných) stavebních záměrů do výpočtu (kumulací) proto nemá reálný vliv na provedené vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

V souvislosti s plánovanou výstavbou „Domy MGA“ požaduje prověření možnosti napojení nových struktur zástavby při Michelangelově ulici, a to komunikací vedenou prodloužením ulice V Olšinách východním, v závěru pak jižním směrem, souběžně s ulicemi Mirošovická a Michelangelova. Navrhované kapacitní napojení dotčené oblasti považuje za jediné možné řešení dnes nevyhovující dopravní situace lokality, které by mělo přispět ke zlepšení podmínek v oblasti dopadu automobilového provozu na kvalitu ovzduší.

Příslušný úřad konstatuje, že požadované prověření a zohlednění dopravního napojení stavby „Domy MGA“ není předmětem záměru, a tudíž ani tohoto zjišťovacího řízení. Dle doplňujícího podkladu od zpracovatele oznámení se jedná o soukromý developerský projekt a prověření možnosti jeho napojení na dopravní síť je plně v gesci vlastníka, resp. stavebníka projektu, přičemž investor záměru Městského okruhu a Libeňské spojky nemůže vynakládat veřejné prostředky na soukromý záměr. Dle poskytnutých doplňujících informací je navíc pro projekt „Domy MGA“ již vydáno na stavebním úřadě Praha 10 pravomocné územní rozhodnutí z roku 2021 s uvažovaným připojením na stávající Michelangelovu ulici.

S ohledem na zásah záměru do lesního celku Rabakovská dále městská část požaduje podrobné vyhodnocení vlivů na biodiverzitu a životní prostředí tohoto lesního celku včetně návrhu kompenzačních opatření pro širší území a zpracování návrhu eliminačních opatření přímo v lokalitě.

*Vlivy záměru na lesy (zahrnující rovněž lesní celek Rabakovská) jsou v oznámení, resp. v provedeném biologickém průzkumu (příloha č. 5 oznámení) dostatečným způsobem zohledněny a vyhodnoceny a v rámci oznámení jsou navržena minimalizační a kompenzační opatření k jejich ochraně. Lesní biotopy nejsou v území příliš hodnotné a často se jedná pouze o porosty vzniklé z náletu. Chybí zde veteránské stromy s dutinami, které by hostily ochránářsky významné druhy živočichů, a bylinný podrost je v nich poměrně chudý. Lesní celek severně od ulice Rabakovská tvoří nepříliš udržovaný listnatý porost s výškou stromů cca 15 – 20 m s převažujícími plochami habrů (*Carpinus betulus*), dubu červeného (*Quercus rubra*) a dubu letního (*Quercus robur*). Nachází se zde rovněž skupiny vzrostlých borovic lesních (*Pinus silvestris*) a lip srdčitých (*Tilia cordata*) a vtroušené javory mléče i kleny (*Acer platanoides*, *Acer pseudoplatanus*). Bylinný podrost je zde poměrně chudý a v rámci biologického průzkumu zde byl potvrzen výskyt pouze 2 zvláště chráněných, avšak relativně běžných a široce rozšířených druhů živočichů – veverky obecné (*Sciurus vulgaris*) a slepýše křehkého (*Anguis fragilis*). Pro uvedené druhy bude muset oznamovatel získat výjimku ze zákazů zvláště chráněných druhů živočichů dle § 56 zákona č. 112/1992 Sb. Vlivy záměru na lesy, které jsou obecně chráněny jako významné krajinné prvky ze zákona, jsou v rámci oznámení vyhodnoceny jako nevýznamné a plně akceptovatelné. Za účelem minimalizace a kompenzace vlivů záměru na lesní porosty je v rámci záměru navržena rovněž řada opatření (např.: vymezení ploch pro zařízení staveníště a ploch pro deponie zemin tak, aby nezasahovaly do lesních porostů, při kácení stromů postupovat šetrným způsobem při co nejmenším zasažení okolních porostů, u nově vytvořených lesních průseků stabilizovat nově vzniklé okraje lesa rychle rostoucími druhy dřevin, zábor PUPFL kompenzovat náhradní výsadbou na vymezených a k tomu určených plochách, kácení stromů provést až na základě upřesnění záboru ploch a dendrologického průzkumu a to pouze na ploše trvalého záboru a pouze ve stanoveném období (mimo vegetační sezónu), navrhnout a s příslušným orgánem projednat opatření k ochraně zvláště chráněných a ostatních živočichů ad.). Příslušný úřad považuje provedené vyhodnocení a navržená opatření za dostatečná a nepožaduje další posuzování záměru, jak vyplývá z výroku tohoto rozhodnutí.*

Dále požaduje včasné informování o zahájení prací v rámci geologického průzkumu v rámci přípravy stavby Městského okruhu stavba č. 0094 v úseku Balabenka – Rybníčky – vertikální šachta a jeho koordinaci se záměrem „Tramvajová trať Počernická“ a navazujících přeložek inženýrských sítí, včetně komplexní rekonstrukce páteřního vodovodního řadu Kárané-Praha.

Povinnost včasného oznámení geologických prací vyplývá přímo z § 9a odst. 3 zákona č. 62/1988 Sb. o geologických pracích a o Českém geologickém úřadu. Dle doplňujících informací od zpracovatele oznámení byla příprava podrobného geotechnického průzkumu s uvedenými záměry koordinována.

V neposlední řadě požaduje zahrnout mezi kompenzační opatření rovněž revitalizaci Malešického náměstí, přičemž kompenzační opatření mají být dle MČ Prahy 10 jasně definována podmínkami závazného stanoviska EIA a předem připomínkována v rámci dokumentace EIA.

Zmíněná revitalizace Malešického náměstí se nachází mimo rozsah řešeného území a není předmětem záměru. V jižní části náměstí dochází v souvislosti se záměrem pouze k dílčímu dopojení přeložek inženýrských sítí a související obnově povrchů ve stávajícím uspořádání. Dle doplňujících informací od zpracovatele oznámení je nutné revitalizaci oblasti Malešického náměstí řešit komplexně samostatnou akcí v kontextu širších dopravních a urbanistických vztahů především s vazbou na ulice U Tvrze, Na Universitním statku, Malešická a Tomsova. Požadavek přímo nesouvisí s předmětným záměrem a nelze ho tedy zohlednit. V případě trvání požadavku na řešení Malešického náměstí ze strany městské části je třeba tento požadavek předložit na Magistrát hl. m. Prahy samostatně a se záměrem ho v průběhu přípravy koordinovat.

Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí ze dne 25. 3. 2025

Z hlediska lesů a lesního hospodářství upozorňuje, že oproti dokumentaci EIA z roku 2010 se zábor PUPFL zvýší o cca 0,67 ha (dočasný zábor) a o 1,08 ha (trvalý zábor), přičemž část záborů zasahuje i do lesních pozemků nacházejících se dle platného územního plánu v nezastavitelném území, což není v oznámení podrobně zdůvodněno. Namítá, že součástí oznámení záměru není výčet konkrétních stavebních objektů umísťovaných na jednotlivé stavbou dotčené lesní pozemky, pro které bude nutný jejich zábor, a že proto nelze posoudit oprávněnost těchto záborů a jejich správné rozlišení na trvalé a dočasné zábory. Zároveň namítá, že v oznámení není popsáno kácení lesních dřevin na těchto lesních pozemcích pro potřeby záměru ani opatření k ochraně lesních dřevin a porostů rostoucích na neodnímaných částech lesních pozemků. V dalším stupni procesu EIA proto požaduje výše uvedené doplnit.

Navýšení dočasných i trvalých záborů PUPFL oproti předchozímu posouzenému řešení je v oznámení vyhodnoceno jako nevýznamné a akceptovatelné, přičemž nárůst záborů v rámci změn záměru je mimo jiné způsoben zahrnutím nových krajinářsko-urbanistických úprav v okolí silniční stavby, které mimo jiné představují např. revitalizaci zeleně či nové výsadby. Důvodem zásahu části záborů do nezastavitelného území dle územního plánu (jak vyplývá z oznámení) je skutečnost, že v době zpracování oznámení bylo v územním plánu ještě zakotveno původní trasování záměru. Schválením změny ÚP hl. m. Prahy č. 3125 v květnu 2025 došlo k zanesení stavby do územního plánu v téže podobě, v jaké byla předložena v rámci oznámení. Záměr tedy již nezasahuje trvalými zábory do nezastavitelného území a je v souladu s aktuálně platným územním plánem.

Výčet konkrétních stavebních objektů umísťovaných na jednotlivé stavbou dotčené pozemky není povinnou součástí podkladů pro posouzení dle zákona č. 100/2001 Sb. V rámci oznámení jsou vyhodnoceny komplexní a celkové vlivy záměru (resp. vlivy změn předchozích záměrů) na životní prostředí a veřejné zdraví. Podrobný popis jednotlivých stavebních objektů

a pozemků bude součástí až následné projektové dokumentace v následných fázích přípravy záměru.

Opatření k ochraně lesních dřevin a porostů rostoucích na neodnímaných částech lesních pozemků a podmínky pro provedení kácení dřevin jsou v oznámení zahrnuty. K zásahům do lesních porostů jsou uvedeny např. tyto podmínky: „vymezit plochy pro zařízení staveníště a plochy pro deponie zemin tak, aby nezasahovaly do lesních porostů“, „při kácení stromů postupovat šetrným způsobem při co nejmenším zasažení okolních porostů“, „u nově vytvořených lesních průseků stabilizovat nově vzniklé okraje lesa rychle rostoucími druhy dřevin“, „zábor PUPFL, a to zejména v oblasti Za Dráhou, kde povede trasa MO po povrchu, kompenzovat náhradní výsadbou na vymezených a k tomu určených plochách“. Kromě toho jsou v oznámení uvedena další opatření ke kácení dřevin („kácení provést až na základě upřesnění záboru ploch a dendrologického průzkumu, pouze na ploše trvalého záboru, pouze ve stanoveném období“, „po odstranění vegetace zamezit rozrůstání invazních druhů rostlin“) a k novým výsadbám (celkem 8 opatření upřesňujících postup výsadeb). Příslušný úřad považuje provedené vyhodnocení a navržená opatření za dostatečná a nepožaduje další posuzování záměru, jak vyplývá z výroku tohoto rozhodnutí.

Z hlediska ochrany ovzduší popisuje magistrát předmětný záměr a jeho vlivy na kvalitu ovzduší a komentuje zejm. výsledky zpracované rozptylové studie. Závěrem konstatuje, že provedené hodnocení považuje za dostatečné a nemá k němu zásadní připomínky. V dalších fázích projektové přípravy nicméně doporučuje provést aktuální vyhodnocení vlivu záměru na kvalitu ovzduší především u obytné zástavby a vypracovat návrh opatření vedoucích k dosažení zpřísněných imisních limitů. Z dostupných opatření se jedná především o stínící vegetační výsadbu a úpravu vzduchotechniky tunelů s možností realizace výdechových komínů. V okolí portálů tunelů, kde lze očekávat největší nárůst dopravy a výskyt znečišťujících látek, doporučuje prověřit odvod znečištěného vzduchu pomocí odvětrání tunelů. Doporučuje zajistit plynulost provozu pomocí inteligentních dopravních systémů.

Jedná se o doporučení směřující do dalších fází přípravy záměru, proto ponecháno bez komentáře.

Z hlediska dalších složek životního prostředí (ochrana ZPF, nakládání s odpady, ochrana přírody a krajiny, myslivost, ochrana vod) pouze shrnuje předmětný záměr a jeho vlivy a neuplatňuje k němu žádné připomínky.

Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

Hygienická stanice hlavního města Prahy ze dne 12. 3. 2025

Konstatuje, že oznámení záměru je zpracováno v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí z hlediska ochrany veřejného zdraví a že vlivem navrhovaného

záměru nedojde ke zvýšení zdravotního rizika ve smyslu ohrožení zdraví, a to jak pro fázi výstavby, tak pro fázi provozu, proto nepožaduje podrobit záměr dalšímu posuzování.

Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

Obvodní báňský úřad pro území Hlavního města Prahy a kraje Středočeského ze dne 6. 3. 2025

Souhlasí se záměrem a konstatuje, že se záměr nachází v území, které je situováno mimo hranice stávajících dobývacích prostor evidovaných u OBÚ a mimo hranice chráněných ložiskových území, tudíž není dotčena ochrana výhradních ložisek.

Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

Ministerstvo kultury ze dne 9. 4. 2025

Konstatuje negativní vliv záměru na předmět ochrany dle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, resp. významný negativní vliv záměru na archeologické památky a požaduje proto detailní zpracování posouzení vlivu na archeologické hodnoty území a prostředí kulturních památek nacházejících se v nejbližším okolí záměru. Dále požaduje v předstihu provést podrobnou rešerši odborné literatury a dalších známých pramenů informací o dotčeném území, včetně provedení zjišťovacího archeologického výzkumu nedestruktivními metodami (geofyzika, letecký průzkum, povrchové sběry). Uvádí, že získané informace budou podkladem pro případné možné korekce konkrétní podoby a průběhu stavby tak, aby byly archeologické lokality v co největší míře stavbou respektovány a zůstaly nezníčené, a poslouží také k plánování záchranného archeologického výzkumu z časového i finančního hlediska a pro jeho koordinaci s průběhem stavebních prací.

Příslušný úřad konstatuje, že se jedná o požadavky směřující do dalších fází přípravy záměru. Dle doplňujících informací od zpracovatele oznámení budou uvedené požadavky zohledněny a dodrženy v rámci přípravy i realizace stavby (obdobně jako u dalších staveb v gesci Magistrátu hl. m. Prahy). Investor předpokládá úzkou kooperaci s orgánem památkové péče při zajištění požadovaných průzkumů a souvisejících činností pro ochranu archeologického a kulturního dědictví.

Povodí Vltavy, státní podnik, závod Dolní Vltava ze dne 7. 4. 2025

Uvádí 5 požadavků pro fázi přípravy záměru, resp. pro navazující projektovou dokumentaci (konkrétně požaduje předložit projektovou dokumentaci k vyjádření státnímu podniku Povodí Vltavy, v projektové dokumentaci podrobně popsat technická opatření pro zamezení akumulace podzemních vod na návodní straně tunelů, pro všechny stavební objekty prováděné v záplavovém území vypracovat havarijní a povodňový plán pro realizaci stavby, všechny objekty a manipulační plochy zabezpečit tak, aby nemohlo dojít k úniku látek nebezpečných vodám a ke znečištění povrchových a podzemních vod, minimalizovat a omezit veškeré překážky v záplavovém území a inundačním území vodních toků související s výstavbou a zamezit

umístění zařízení staveniště a skladování odplavitelného materiálu a látek ohrožujících jakost vody v aktivní zóně). Nepožaduje záměr dále posuzovat v procesu EIA.

Jedná se o požadavky směřující do dalších fází přípravy záměru, proto ponecháno bez komentáře.

Vyjádření v rámci MŽP:

odbor adaptace na změnu klimatu ze dne 4. 4. 2025

Upozorňuje, že předmětný záměr zasahuje do nadregionálního biokoridoru N4 Vltava, avšak neuplatňuje k záměru žádné požadavky.

Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

odbor ochrany vod ze dne 26. 3. 2025

Uplatňuje doporučující připomínku k příloze č. 9 oznámení „Vlivy záměru na klimatický systém a odolnost projektu vůči klimatickým změnám“ spočívající v doplnění informace o aktivní zóně záplavového území. Dále konstatuje, že z pohledu ochrany vod se navržená opatření jeví jako dostatečná.

Informaci o tom, že stavba zasahuje do aktivní zóny záplavového území, obsahují jiné části oznámení či předmětné přílohy, proto ponecháno bez komentáře.

odbor geologie ze dne 11. 3. 2025

Neuplatňuje k předmětnému záměru žádné připomínky.

Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

odbor cirkulární ekonomiky a odpadů ze dne 28. 3. 2025

Požaduje upravit odkaz na platnou vyhlášku č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady a upozorňuje na povinnost řídit se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech a dalšími souvisejícími vyhláškami. Zároveň specifikuje a navrhuje postupy v rámci zajišťování budoucího jednotného environmentálního stanoviska.

Jedná se o požadavek plynoucí z platných právních předpisů, proto ponecháno bez komentáře.

odbor ochrany ovzduší ze dne 14. 4. 2025

Požaduje další posuzování záměru a v rámci dokumentace EIA požaduje zpracovat aktuální rozptylovou studii pro období výstavby, která bude reflektovat zásadní změnu v projektu spočívající v přesunutí povrchové trasy do tunelové varianty.

Příslušný úřad konstatuje, že stavby městského okruhu a Libeňské spojky byly z podstatné části navrženy v tunelovém vedení (cca 3 – 4,5 km dle předchozích variant záměrů) již v předchozím technickém řešení, které bylo posouzeno v rámci 3 samostatných procesů EIA

v letech 2005 až 2012. Vlivy realizace tunelových staveb na kvalitu ovzduší tak byly podrobně vyhodnoceny v rámci předchozích rozptylových studií, přičemž aktuální oznámení změn záměru se k tomuto vyhodnocení vztahuje a dle aktuální rozptylové studie budou krátkodobé imisní příspěvky v době realizace zemních prací u nejbližší obytné zástavby v zásadě identické jako v předchozím hodnocení. Technologie provedení zemních prací je v porovnání s předchozím řešením v zásadě totožná a nezměnily se ani příslušné výpočetní metodiky. Změní se pouze územní dosah předmětných lokalit z důvodu navýšení rozsahu tunelových úseků. Vzhledem k tomu, že se jedná o dočasné vlivy, které budou do značné míry redukovány řadou technických a provozních opatření (popsaných v kap. D.IV. oznámení), a vzhledem k výrazným pozitivním dopadům podzemního vedení trasy na povrchu terénu ve fázi provozu, se jedná o nevýznamné a akceptovatelné vlivy. Aktualizovaná rozptylová studie pro období výstavby bude následně zpracována v rámci navazující projektové dokumentace pro povolení záměru. Jedná se o podmínku původních stanovisek EIA, která byla převzata do návrhu opatření k ochraně ovzduší (str. 259 oznámení). S provedeným hodnocením se ztotožnila rovněž Hygienická stanice hl. m. Prahy, která ve svém vyjádření k oznámení záměru konstatovala, že oznámení je zpracováno v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí z hlediska ochrany veřejného zdraví, a nepožadovala záměr podrobit dalšímu posuzování dle zákona. S ohledem na výše uvedené tedy příslušný úřad akceptoval předložené vyhodnocení jako dostatečný podklad k tomu, aby vyhodnotil, zda změny záměru mohou mít významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví. Příslušný úřad vzhledem k výše uvedenému a vzhledem k charakteru záměru, jeho změn a souvisejícím vlivům konstatoval, že záměr (resp. jeho komplexní změny) nemají významný vliv na životní prostředí, a nepožaduje tedy další posuzování záměru, jak vyplývá z výroku tohoto rozhodnutí.

Zároveň upozorňuje na novou Směrnici Evropského parlamentu a Rady 2024/2881 o kvalitě ovzduší a čistém ovzduší pro Evropu, která výrazně zpřísňuje stávající imisní limity pro suspendované částice PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂ (snížení ročních imisních limitů na polovinu), benzen a rovněž 24hodinový imisní limit pro PM₁₀, přičemž nově stanovuje také 24hodinový limit pro PM_{2,5}. Dále uvádí, že požadavky revidované směrnice budou muset být nejpozději do konce roku 2026 transponovány do české legislativy a v případě překročení nově stanovených imisních limitů bude nutné vypracovat tzv. „Plán postupu v oblasti kvality ovzduší“, který bude muset obsahovat opatření k dosažení imisních limitů (do roku 2030), případně tzv. „Program zlepšování kvality ovzduší“, který zajistí plnění imisních limitů v co nejkratším čase (po roce 2030). S ohledem na předpokládaný rok zahájení výstavby (2028) a dobu výstavby (cca 10 let) proto doporučuje vyhodnotit vlivy na ovzduší i ve vztahu k imisním limitům vyplývajícím z předmětné směrnice, které budou v době dalšího povoloovacího procesu, a především v době samotného provádění stavby již platné a účinné.

Rozptylová studie a provedené vyhodnocení vlivů záměru na kvalitu ovzduší je v oznámení provedeno v souladu se stávající platnou národní legislativou v oblasti ochrany ovzduší a v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb. Orientace na plnění přísnějších limitů dle nové Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2024/2881 je aktuálně (do doby převzetí do české

legislativy) pouze předběžným opatřením, ke kterému je vhodné v rámci další přípravy záměru směřovat. Příslušný úřad podrobně komentuje a upozorňuje na zpřísnění imisních limitů dle Směrnice č. 2024/2881 v rámci samostatného odstavce v kap. 2 (vlivy na ovzduší a klima) části III. tohoto závěru zjišťovacího řízení, nicméně v rámci aktuálního procesu posuzování nelze hodnocení budoucích limitů vyžadovat. Přestože jsou již nyní známy hodnoty nových imisních limitů, není dle doplňujících informací od zpracovatele oznámení a rozptylové studie znám hodnotící a rozhodovací rámec, který bude s povolováním záměrů spojen a který je pro takové vyhodnocení zásadní. Z dat o znečištění ovzduší vyplývá, že některé imisní limity budou plošně překračovány a většina staveb bude obecně umísťována do území s překročením imisního limitu, není však určeno, za jakých podmínek bude umístění stavby přípustné (např. zda se bude vycházet z 5letých průměrů znečištění, nebo bude možné použít prognózní stav kvality ovzduší; zda se bude požadavek na dosažení limitů vztahovat na celé území, nebo jen na obytnou zástavbu (zcela zásadní otázka pro stavby silničních tunelů); zda se bude opět vycházet jen z ročních průměrů koncentrací znečišťujících látek; zda bude nutno uplatňovat kompenzační opatření přímo v místě imisního příspěvku nebo kdekoliv v rámci dané zóny/aglomerace; zda se bude pro účinek kompenzačních opatření porovnávat produkce vs. snížení emisí, nebo imisní dopady a přínosy podle rozptylové studie; atd.). Pouze na základě znalosti limitních hodnot je tak vyhodnocení prakticky neproveditelné. Zároveň nelze v aktuální situaci s jistotou predikovat, že transpozice evropské směrnice do národní legislativy proběhne v daném termínu, případně že proběhne v plné míře. Situace, kdy k transpozici unijní směrnice dojde se zpožděním či pouze částečně, se u členských států (včetně ČR) vyskytují opakovaně. Na nové imisní limity je proto nutno nahlížet stejně jako na jakoukoli jinou připravovanou, avšak dosud neschválenou, resp. neúčinnou právní úpravu. Dokud nedojde k jejímu schválení, resp. jejímu vstupu v účinnost, je nutno postupovat podle právní úpravy aktuálně platné a účinné. Předmětný záměr (a zejm. jeho aktuálně posuzované změny) bude mít jednoznačně převažující pozitivní vlivy na veřejné zdraví, jelikož převede značnou část dopravy do podzemí, čímž odlehčí dopravně přetíženým komunikacím na povrchu terénu a pomůže vyřešit stávající nevyhovující (zejm. hlukovou) situaci v území, přičemž v řadě lokalit dojde jeho zprovozněním rovněž k výraznému zlepšení imisní situace. Další odsouvání přípravy záměru (posuzovaného již od roku 2005) v čase z důvodů čekání na novou českou legislativu a následné přepracovávání podkladových studií by tak v důsledku vedlo pouze k prodloužení trvání nevyhovujícího stavu aktuálně zatíženého obyvatelstva.

Příslušný úřad konstatuje, že rozptylová studie a provedené vyhodnocení vlivů záměru na kvalitu ovzduší je v oznámení provedeno v souladu se stávající platnou národní legislativou v oblasti ochrany ovzduší a v souladu s aktuálním zněním zákona č. 100/2001 Sb. S ohledem na výše uvedené tedy příslušný úřad akceptoval předložené vyhodnocení jako dostatečný podklad k tomu, aby vyhodnotil, zda záměr (resp. jeho komplexní změny) mohou mít významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví. Příslušný úřad vzhledem k výše uvedenému a vzhledem k charakteru záměru, jeho změn a souvisejícím vlivům konstatoval, že záměr (resp. jeho

komplexní změny) nemají významný vliv na životní prostředí, a nepožaduje tedy další posuzování záměru, jak vyplývá z výroku tohoto rozhodnutí.

odbor politiky životního prostředí a udržitelného rozvoje ze dne 11. 4. 2025

Uvádí několik návrhů a požadavků na změnu či úpravu textu oznámení z hlediska světelného znečištění a požaduje zpracovat další opatření ke snížení vlivů světelného znečištění (např. plnění technických norem, dodržování metodických pokynů ad.).

Příslušný úřad konstatuje, že navržené úpravy textu a doplnění oznámení nejsou natolik zásadní, aby ovlivnily celkové hodnocení vlivu záměru z hlediska světelného znečištění (často se jedná pouze o záměnu použitých formulací či úpravu zvolených výrazů). Korekci či doplnění navržených opatření uvedených v kap. D.I.4 oznámení z hlediska světelného znečištění je možné zajistit v navazující fázi projekční přípravy záměru a ve fázi povolování, přičemž dle doplňujícího podkladu od zpracovatele oznámení probíhá aktuálně v Praze na toto téma odborná diskuze a dle usnesení Zastupitelstva hlavního města Prahy (č. 31/40 ze dne 12.2.2026 k Petici "Chraňme pražskou noc! Nechceme škodlivé bílé světlo v ulicích") má vzniknout celopražská metodika pro tematiku osvětlení veřejných prostor a pozemních komunikací, která bude v dalším procesu přípravy záměru zohledněna. S ohledem na výše uvedené příslušný úřad akceptoval předložené vyhodnocení a navržená opatření jako dostatečný podklad k tomu, aby vyhodnotil, zda záměr (resp. jeho komplexní změny) mohou mít významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví, a nepožaduje tedy další posuzování záměru, jak vyplývá z výroku tohoto rozhodnutí.

Spolek Auto*Mat, z.s. ze dne 3. 4. 2025

Oceňuje převedení většiny úseků záměru do tunelů, avšak uvádí, že touto změnou dochází ke změně charakteru emisí, kdy se z liniových zdrojů stávají vysoce koncentrované bodové zdroje v podobě výdechových objektů a portálů tunelů, často umístěných v těsné blízkosti obytné zástavby, přičemž tyto nové emise mohou lokálně výrazně zhoršit kvalitu ovzduší a vyžadují samostatné hodnocení. Namítá zásadní nedostatek rozptylové studie spočívající v absenci vlivu indukované dopravy v dopravně inženýrských podkladech a v provedených výpočtech, namítá nezohlednění skutečného stavu ovzduší a použití zastaralých rozptylových modelů.

Vlivy tunelových portálů a výdechového objektu na kvalitu ovzduší jsou v rámci oznámení a zpracované rozptylové studie (příloha č. 2 oznámení) kompletně vyhodnoceny. V rámci rozptylové studie byly emise z provozu v tunelech modelovány formou bodového zdroje znečišťování ovzduší (výdechový objekt) a liniovými zdroji znečišťování ovzduší (emise odcházející z jednotlivých výjezdních portálů tunelů). Přestože realizací záměru dojde obecně k nárůstu koncentrací znečišťujících látek u výjezdových portálů tunelů (zejm. u MÚK Českobrodská, Černokostelecká a v oblasti Balabenky a Vychovatelny), budou zde s dostatečnou rezervou splněny limity průměrných ročních koncentrací téměř všech sledovaných znečišťujících látek (NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} a benzen). U benzo(a)pyrenu mohou průměrné roční koncentrace v blízkosti plánovaných portálů tunelů v oblasti křížení MO s ulicí Černokosteleckou a Českobrodskou překročit imisní limit, avšak u nejbližší obytné zástavby bude limit dodržen.

Naopak v okolí ulice Kbelská dojde vlivem záměru k poklesu koncentrací benzo(a)pyrenu pod hranici limitu a další výraznější snížení koncentrací lze očekávat podél ulic Novopacká, Průmyslová, Povltavská a Čuprova. Jedná se tak pouze o určité přerozdělení stávajících vlivů v rámci dotčeného území, které nezpůsobí překročení imisního limitu u žádné obytné zástavby.

*Připomínka k nezohlednění vlivu tzv. indukované dopravy je podrobně vypořádána níže v textu v rámci vypořádání návrhu č. 5 Spolku Auto*Mat, na které tímto odkazujeme.*

Do modelových výpočtů bylo zahrnuto kompletní imisní pozadí tvořené všemi zdroji znečišťování na území hl. m. Prahy a přenosem znečištění z území mimo Prahu a skutečný stav ovzduší byl tedy ve vyhodnocení plnohodnotně zohledněn. Pro modelové výpočty byl použit model, který je ve vyhlášce č. 330/2012 Sb., o způsobu posuzování a vyhodnocení úrovně znečištění, rozsahu informování veřejnosti o úrovni znečištění a při smogových situacích (dále jen „vyhláška č. 330/2012 Sb.“), uveden jako jedna z referenčních metod pro imisní modelování a který obsahuje mj. specifické postupy pro modelový popis výnosu znečištění z tunelových portálů.

Spolek zpochybňuje odmítání variant zahrnujících regulační opatření ve vnitřní Praze, správnost výsledků hlukové a rozptylové studie a odstraňování podmínek z dříve vydaných stanovisek EIA. Uvádí, že záměr bude mít i nadále značný vliv na životní prostředí, a požaduje posouzení záměru v celém procesu EIA.

Příslušný úřad konstatuje, že varianty zahrnující regulační opatření ve vnitřní Praze nejsou oznámením odmítnuty, pouze je konstatováno, že dle aktuálně provedených vyhodnocení není již zapotřebí spojovat tato opatření s povolením stavby. Důvodem je zejm. environmentálně podstatně šetrnější technické řešení záměru a rovněž časový posun a s tím spojené příznivější parametry vozidel. Vliv komplexních změn záměru na životní prostředí a veřejné zdraví byl podrobně vyhodnocen v předloženém oznámení jako nevýznamný, plně akceptovatelný a v řadě aspektů jako příznivý. Dle doplňujících informací od zpracovatele oznámení je vlastní příprava regulativních opatření v Praze připravována samostatně v souladu s environmentálními a dopravními strategiemi města. Prověření v rámci oznámení fakticky dokladuje, že i v případě, že by regulační opatření nebyla vůbec zavedena, záměr splňuje legislativní podmínky a není proto nutné regulačními opatřeními realizaci stavby podmiňovat. Příslušný úřad vzhledem k charakteru záměru, jeho změn a souvisejícím vlivům konstatoval, že záměr (resp. jeho komplexní změny) nemají významný vliv na životní prostředí, a nepožaduje tedy další posuzování záměru, jak vyplývá z výroku tohoto rozhodnutí.

Na základě analýzy předložených podkladů předkládá celkem 15 podrobných návrhů na dopracování či změnu řešení v rámci dokumentace EIA (viz níže) a v případě jejich odmítnutí žádá o vysvětlení, proč není jejich zapracování možné. V příloze vyjádření dále předkládá analýzu investic Plánu udržitelné mobility P+ pro rok 2025, dopis společnosti SATRA, spol. s r.o. ze dne 3. 5. 2023 a odborný posudek „Odborné posouzení / vyjádření k emisím zdravotně

rizikových látek z provozu motorových vozidel ve vztahu k ochraně zdraví a pohody bydlení v domě V Holešovičkách 1478/52, Praha 8" (doc. Michal Vojtíšek, M.S., Ph.D., červenec 2019).

- Návrh č. 1 - Zohlednit nové evropské limity kvality ovzduší po roce 2030

Do rozptylové studie požaduje doplnit hodnocení vlivů záměru podle limitních hodnot platných od roku 2030 a přepracovat závěry z hlediska významnosti vlivů s přihlédnutím k nové legislativě (Směrnice Evropského parlamentu a rady (EU) 2024/2881 ze dne 23. října 2024, o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu). Namítá, že rozptylová studie pracuje s výhledovým rokem 2030, avšak posuzuje vlivy záměru výhradně podle starých limitů, které budou v době realizace neplatné, což zásadně zkresluje hodnocení významnosti vlivů.

Obdobná připomínka je podrobně vypořádána výše v textu v rámci vypořádání vyjádření MŽP, odboru ochrany ovzduší ze dne 14. 4. 2025, na které tímto odkazujeme.

- Návrh č. 2 - Zohlednit aktuální podklady o stavu ovzduší v Praze

V rozptylové studii požaduje zohlednit měření z roku 2024 dle odborné zprávy ČHMÚ č. TD 000164 (Znečištění ovzduší z dopravy v ulicích a v blízkosti škol Prahy a Ostravy – měření koncentrací NO₂ pasivními vzorkovači v roce 2024, autoři Vlček, Schreiberová, Pikousová, Bauerová, Lažan) a rozporuje tvrzení o zlepšující se kvalitě ovzduší v Praze v posledních letech.

Dle doplňujících informací od zpracovatele oznámení bylo do rozptylové studie zahrnuto imisní pozadí dle podkladů vypracovaných ČHMÚ, přičemž použití pasivních vzorkovačů v rámci hodnocení kvality ovzduší je diskutováno již mnoho let, a to s velmi rozpornými výsledky. Uznávají ČHMÚ (jakožto klíčová autorita v oblasti hodnocení kvality ovzduší) tuto metodu za platnou pro účely zpracování imisních map, lze předpokládat, že výsledky měření pomocí pasivních vzorkovačů zahrne do svých výstupů, které tvoří podklad pro rozptylové studie (aktuálně tomu tak není). Skutečnost, že se kvalita ovzduší v Praze z dlouhodobého hlediska setrvale zlepšuje, je dle dostupných informací (zejm. dle výsledků měření na stanicích AIM – dopravní i pozadřové stanice) nepochybná. Dle doplňujících informací od zpracovatele oznámení vycházejících z aktuální analytické studie „Aktualizace emisní a imisní analýzy a skleníkových plynů na území hlavního města Prahy" (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o, 2025) dochází na území hl. města Prahy dlouhodobě k poklesu průměrných ročních koncentrací všech relevantních znečišťujících látek. Největší relativní pokles byl zaznamenán v případě benzo(a)pyrenu, jehož průměrné roční koncentrace klesly mezi lety 2019 a 2024 na území hl. města Prahy cca o 30 %, a od roku 2009 téměř o 58 %. U PM_{2,5} a PM₁₀ došlo v období 2019 – 2024 k poklesu o cca 10 – 13 % a oproti roku 2009 o cca 23 – 37 %. V rámci NO₂ se jedná o pokles o cca 23 – 25 % (2019 – 2024) a 40 – 47 % (2009 -2024).

Příslušný úřad ověřil, že dle nejnovějších dostupných dat pětiletých průměrů ve čtverečné síti 1 × 1 km (zveřejňovaných ČHMÚ) za období 2020 – 2024 nedošlo v dotčeném území ke zhoršení imisní situace. U většiny relevantních znečišťujících látek (NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, benzo(a)pyren) naopak došlo oproti předchozímu období 2018 – 2022 k dalšímu snížení průměrných ročních koncentrací a u benzenu jsou průměrné roční koncentrace v obou obdobích

totožné. V dotčeném území nedochází k překračování imisních limitů relevantních znečišťujících látek a imisní situace se zlepšuje.

- Návrh č. 3 - Zkvalitnění a validace modelu rozptylové studie

Požaduje doplnit rozptylovou studii o validaci výstupů modelu ATEM porovnáním s výsledky měření pasivními vzorkovači a přehodnotit vlivy výdechů na základě moderního disperzního modelu ADMS-Urban. Namítá, že použitý model ATEM (verze 2015) nezohledňuje specifické městské podmínky, jako jsou uliční kaňony, komplexní morfologie zástavby nebo chemická přeměna látek ve velmi jemném měřítku, a že model ATEM neumožňuje hodnocení vlivu lokalizovaných výdechových objektů v plném detailu, není validován vůči nezávislým měřením a přehlíží synergické působení více výdechů v těsné blízkosti obytné zástavby (např. ulice Zenklova, Čuprova, V Holešovičkách).

Použitý model ATEM (v aktuální dostupné verzi 2015) je ve vyhlášce č. 330/2012 Sb. uveden jako jedna z hlavních referenčních metod pro imisní modelování a odpovídá tak platným legislativním požadavkům. Dle doplňujících informací od zpracovatele oznámení zahrnují výhody modelu ATEM (ve srovnání s jinými gaussovskými modely) mj. pokročilejší postup modelování rozptylu znečištění od liniových zdrojů, zohlednění podélného výnosu znečištění z tunelových portálů a možnosti použití odlišných rozptylových podmínek (vč. deformace proudění vlivem terénu) v různých částech výpočetní oblasti. Současně má model ATEM obecné výhody gaussovských modelů, mezi které patří zejm. praktická aplikovatelnost (pokročilé metody typu eulerovských modelů jsou pro daný rozsah výpočetní oblasti v rámci projektové přípravy staveb prakticky nepoužitelné, jejich aplikace jsou dosud na úrovni rozsáhlých projektů výzkumu a vývoje). Model ATEM plně a bez známých komplikací umožňuje hodnocení vlivu lokalizovaných výdechových objektů v plném detailu i působení více výdechů v těsné blízkosti obytné zástavby, v tomto směru nemá žádná podstatná omezení. Model ATEM byl původně vyvinut specificky pro hodnocení kvality ovzduší na území hl. m. Prahy a v rámci tohoto vývoje a následného schvalovacího procesu byla opakovaně provedena jeho validace, resp. porovnání s výsledky měření na stanicích AIM. Model ADMS-Urban představuje technologicky pokročilý model, není však zakotven v české legislativě a dle dostupných informací ani validován na základě měření v ČR. Zároveň dle dostupných informací aktuálně ČHMÚ řeší modernizaci metod modelování kvality ovzduší v rámci standardních rozptylových studií. Do doby, než bude tento proces ukončen a bude navržena novelizace referenčních metod, je však nutno respektovat platnou legislativu. S ohledem na výše uvedené příslušný úřad akceptoval předložené vyhodnocení jako dostatečný podklad k tomu, aby posoudil, zda záměr (resp. jeho komplexní změny) mohou mít významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví. Příslušný úřad vzhledem k charakteru záměru, jeho změn a souvisejícím vlivům konstatoval, že záměr (resp. jeho komplexní změny) nemají významný vliv na životní prostředí, a nepožaduje tedy další posuzování záměru, jak vyplývá z výroku tohoto rozhodnutí.

- Návrh č. 4 - Kontrola rozptylové studie nezávislým ověřením

Požaduje validaci rozptylové studie provedené společností ATEM realizací kontrolní rozptylové studie provedené jinou společností. Jako důvod uvádí potřebu potvrzení spolehlivosti stávající i případně přepracované rozptylové studie, namítá nedostatky dřívějších výstupů společnosti ATEM naznačující nekorektní nakládání s daty, přičemž odkazuje na předložený odborný posudek „Odborné posouzení / vyjádření k emisím zdravotně rizikových látek z provozu motorových vozidel ve vztahu k ochraně zdraví a pohody bydlení v domě V Holešovičkách 1478/52, Praha 8“ (doc. Michal Vojtíšek, M.S., Ph.D., červenec 2019), který zasílá v příloze vyjádření.

Příslušný úřad upozorňuje, že rozptylová studie byla vypracována odbornou osobou, která je držitelem autorizace ke zpracování rozptylových studií dle § 32 zákona č. 201/2012 Sb. Tato osoba musí svou činnost vykonávat v souladu se zákonem č. 201/2012 Sb., odborně a nestranně. Pokud má autor připomínky důvodné podezření či důkazy, že zpracovatel tuto povinnost porušuje a dopouští se tudíž přestupku dle předmětného zákona, má možnost se v této věci obrátit na příslušný kontrolní orgán, který může v případě prokázání závažného pochybení autorizaci odejmout. Do té doby platí, že rozptylová studie je vypracována v souladu se zákonnými požadavky autorizovanou osobou, která odpovídá za její správnost.

Dle doplňujících informací od zpracovatele oznámení byl přiložený posudek doc. Vojtíška v příslušném řízení rozporován s tím, že zřejmě došlo z jeho strany k nepochopení podstaty studie, kterou tento posudek kriticky komentuje, resp. způsobu provedení výpočtu. Přestože je dle doplňujících informací doc. Vojtíšek respektovanou kapacitou v oboru měření emisí z motorů vozidel, není držitelem autorizace ke zpracování rozptylových studií, ani se dle dostupných informací na jejich zpracování nepodílí a modelování rozptylu znečištění je mimo jeho hlavní odbornost, což může být důvodem předmětného nedorozumění.

Příslušný úřad uzavírá, že rozptylová studie byla vypracována v souladu s požadavky zákona č. 201/2012 Sb., a považuje ji tedy za dostatečný podklad k vyhodnocení významnosti vlivu záměru (resp. jeho komplexních změn) na životní prostředí a veřejné zdraví dle zákona.

- Návrh č. 5 - Zahrnout vliv indukované dopravy a v souvislosti s tím přepracovat hlukovou a rozptylovou studii

Spolek požaduje zahrnutí indukované dopravy do dopravně inženýrských podkladů a související přepracování hlukové a rozptylové studie včetně posouzení dopadů na klima. Namítá, že výhledové dopravní stavy C.1 – C.4 (bez regulace) pracují stále se stejnou maticí dopravních stavů vycházející z naplnění územního plánu, přičemž neberou v potaz odlišnosti ve volbě dopravního prostředku a odlišnosti ve volbě konkrétních cest, které vycházejí z různé časové náročnosti daných cest a různé kapacity komunikací dané realizací či nerealizací jednotlivých záměrů v jednotlivých variantách (výhledových stavech). Namítá, že efekt dopravní indukce je základním pravidlem vývoje dopravy v dopravně zatížených územích a uvádí příklady silničních staveb v Praze, v rámci kterých došlo k dopravní indukci (např. zprovoznění

tunelového komplexu Blanka). Předpokládá, že po zprovoznění severovýchodní sekce Městského okruhu bude objem indukované dopravy dosahovat cca 1,0 mil. vozokilometrů za den a namítá hrubě podhodnocené predikce intenzit dopravy a z toho vyplývající dopady na životní prostředí (zejm. hluk, emise a uhlíková stopa).

Příslušný úřad uvádí, že dopravně inženýrské podklady (příloha č. 1 oznámení) byly zpracovány na dvou odborných pracovištích (Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a. s. (TSK) a Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy (IPR)), které se dlouhodobě zabývají intenzitou silniční dopravy na území hl. m. Prahy a tvorbou a aktualizací makroskopických dopravních modelů. Příslušný úřad považuje předmětné podklady za relevantní a provedené vyhodnocení za dostatečný podklad k vyhodnocení významnosti vlivu záměru (resp. jeho komplexních změn) na životní prostředí a veřejné zdraví dle zákona.

Dle doplňujících informací od zpracovatele oznámení je dopravní indukce obtížně kvantifikovatelný jev, který je silně závislý na mnoha externích faktorech a ve středoevropských městech jej nelze spolehlivě oddělit od širších demografických, socioekonomických a urbanistických trendů, a to zejm. v krátkodobém časovém horizontu. Dopravní indukce (indukovaná doprava) zároveň není definována platnou legislativou a nejsou nastaveny mechanismy pro její správné vyhodnocování. V rámci dopravního modelu pro předmětný záměr byl zvolen konzervativní a metodicky odůvodnitelný postup, který umožňuje správně porovnat dopravní stavy po zprovoznění záměru (rok 2030), vyloučit zkreslení výsledků vlivem nejistých (často ideově podložených) předpokladů o změnách dopravního chování a zahrnout indukovanou dopravu do vzdáleného výhledu 2050, resp. 2040+ (příloha č. 1.2 oznámení), kde má její uvažování větší smysl (ustálení dopravní poptávky, zohlednění urbanistického rozvoje dle územně plánovacích dokumentací a souvisejících změn dělby přepravní práce). Výpočty pro bližší časový horizont (rok 2030) byly proto záměrně provedeny bez uvažování změn ve volbě dopravního prostředku či lokalizaci zdrojů a cílů cest tak, aby mohly být porovnány jednotlivé dopravní stavy za shodných vstupních podmínek (tj. při totožném objemu a směřování dopravních vztahů) a mohl být jednoznačně identifikován vliv samotného záměru. I při tomto konzervativním přístupu však dochází k nárůstu dopravních výkonů zahrnujících změnu trasování některých cest (zejm. zkrácení či prodloužení jejich délky) v širším okolí posuzovaných staveb. Zároveň je zohledněn očekávaný nárůst počtu obyvatelstva a rozvoj širšího území dle platného územního plánu včetně pracovních příležitostí. Nejedná se tedy o podhodnocení vlivů záměru, ale pouze o eliminaci nejistých předpokladů a rizika zkreslování výsledků.

Namítaná indukovaná doprava vyvolaná tzv. Tunelovým komplexem Blanka je dle doplňujících informací od zpracovatele oznámení z metodického hlediska neprokazatelná. Roky 2014 – 2024 se vyznačovaly vysokým populačním růstem, růstem počtu registrovaných osobních automobilů o 367 tisíc, růstem zaměstnanosti a změnou denní mobility. Bez izolace těchto vlivů nelze zjistit, zda nárůst dopravy v dotčené oblasti vznikl kvůli Tunelovému komplexu Blanka nebo navzdory němu. Tzn. při absenci kontrafaktuální reality (tj. Praha bez tunelového komplexu, ale se stejnými demografickými trendy) nelze dopravní indukci jednoznačně

kvantifikovat. Indukovanou dopravu lze ve větší míře očekávat zejm. u staveb představujících nové propojení dosud nepropojených oblastí, jako je např. Pražský okruh (D0), který představuje v okolí Prahy zcela novou kapacitní dálniční komunikaci o délce desítek kilometrů, která vytváří nové rychlé spojení mezi radiálními směry a současně umožňuje tranzitní dopravě vyhnout se vnitřní části města. V takovém případě může být efekt indukované dopravy relativně výraznější, protože dochází k vytvoření zcela nové atraktivní dopravní relace. Oproti tomu stavby městského okruhu a Libeňská spojka mají v dopravním systému města odlišnou funkci. Trasa záměru v převážné míře kopíruje již existující komunikační koridory v zastavěném území a jeho hlavním účelem je zejm. převedení části dopravy z povrchové komunikační sítě do kapacitního mimoúrovňového systému. Přínosem stavby je především zkrácení jízdních dob a zvýšení plynulosti dopravy při současném odlehčení povrchových komunikací v dotčeném území. Z tohoto důvodu nelze předpokládat, že by realizace záměru generovala srovnatelný rozsah nově vyvolané dopravy jako výstavba zcela nové kapacitní komunikace v dosud neobsloveném koridoru. Dominantním efektem je naopak přerozdělení stávajících dopravních proudů v rámci komunikační sítě a jejich převedení na kapacitnější infrastrukturu, což je patrné i z výsledků dopravních modelových výpočtů. Výsledky modelových výpočtů přitom potvrzují, že hlavním efektem realizace stavby je optimalizace vedení dopravy v rámci městské komunikační sítě a snížení dopravního zatížení na řadě stávajících komunikací, nikoli významné generování nové dopravy.

K připomínce týkající se odlišnosti volby dopravního prostředku příslušný úřad uvádí, že předmětem aktuálně posuzovaných změn záměru je mimo jiné množství staveb a úprav posilujících veřejnou hromadnou dopravu (nová infrastruktura pro trolejbusové linky, nové přestupní body mezi dopravními systémy, nové autobusové, tramvajové a železniční zastávky) a nemotorovou dopravu (realizace cyklistických a pěších tras), které mohou v konečném důsledku vyvážit či zmírnit případný nárůst preference automobilové dopravy po realizaci záměru.

Příslušný úřad uzavírá, že dopravně inženýrské podklady, modelové výpočty a zpracované odborné studie v rámci oznámení záměru byly vypracovány uznávanými expertními pracovišti a odbornými osobami dle platných legislativních předpisů a standardních metodik a příslušný úřad je tak považuje za dostatečný podklad k vyhodnocení významnosti vlivu záměru (resp. jeho komplexních změn) na životní prostředí a veřejné zdraví dle zákona č. 100/2001 Sb. Příslušný úřad vzhledem k charakteru záměru, jeho změn a souvisejícím vlivům konstatoval, že záměr (resp. jeho komplexní změny) nemají významný vliv na životní prostředí, a nepožaduje tedy další posuzování záměru, jak vyplývá z výroku tohoto rozhodnutí.

- Návrh č. 6 - Zahrnout vliv dalších dopravních záměrů v Praze a ve Středočeském kraji

Požaduje zohlednit významné silniční a železniční záměry zkapacitnění komunikační sítě v Praze a ve Středočeském kraji (D5, D10, D11 u Prahy na tři jízdní pruhy, zkapacitnění D0 na Černém Mostě, v případě využití dvojmodálního modelu rovněž železniční přesmyk Hloubětín, nový železniční most a Nové spojení II, připravované tramvajové trati a metro D). Namítá, že

v dopravně inženýrských podkladech je uveden odhad zvýšení dopravní zátěže mimo Prahu o 16 - 19 %, aniž by bylo specifikováno, na základě jakých stavebních záměrů byl odhad proveden a zda skutečně počítá se zkapacitněním dálnic v okolí Prahy.

Podkladové modelové výpočty intenzit automobilové dopravy byly zpracovány na dvou pražských odborných pracovištích, která se dlouhodobě zabývají tvorbou a aktualizací makroskopických dopravních modelů (Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a. s. (TSK) a Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy (IPR)). Etapový stav roku cca 2030 byl podrobně popsán v dopravně inženýrských podkladech TSK (příloha č. 1.1 oznámení), výhledový stav pro vzdálenější horizont (rok cca 2050 po naplnění ÚP) byl podrobně komentován IPR v rámci návazných rozvojových scénářů (příloha č. 1.2 oznámení).

Nárůsty zdrojové a cílové dopravy mimo území Prahy (ve výši 16 – 19 %) vychází dle doplňujících informací od zpracovatele oznámení primárně z demografických a rozvojových podkladů, územního plánu hl. m. Prahy a rozvojových dokumentů Středočeského kraje (počty obyvatel, pracovní příležitosti, rozvojové plochy), a dále z předpokládaného harmonogramu rozvoje komunikační sítě. Pro etapový stav roku 2030 byly v modelu variantně zohledněny významné kapacitní úpravy silniční sítě v širším okolí Prahy, konkrétně: dokončení Pražského okruhu (stavby 511, 518-520), zkapacitnění D0 (stavba 510) v oblasti Černého Mostu, stavba 515 mezi D5 a ul. K Barrandovu, zkapacitnění D11 do úrovně exit 8, zkapacitnění D10 do úrovně exit 3 a realizace městských radiál (Radlická, Břevnovská a Vysočanská radiála). Ostatní zkapacitnění dálnic (např. další úseky D5, D8, D10 a D11) bylo zahrnuto do výhledového horizontu po roce 2030, a to v souladu s jejich předpokládanou projektovou a realizační připraveností dle podkladů IPR a ŘSD dostupných v době zpracování modelu. Z pohledu investic do městské hromadné dopravy (připravované tramvajové tratě, metro D) lze konstatovat, že do roku 2030 se nepředpokládá dokončení takové systémové změny, která by sama o sobě vedla k zásadní redukci intenzit automobilové dopravy v širším okolí záměru. Jednotlivé projekty přinášejí zejm. lokální efekty a jejich vliv na celkovou bilanci automobilové dopravy je spíše marginální.

Dle doplňujících informací od zpracovatele oznámení pracují modelové výpočty se standardizovanými scénáři vývoje a obsahují nezbytná zjednodušení. Jelikož nelze s dostatečnou mírou jistoty predikovat vliv externích faktorů, jako je významná změna ekonomické situace, cen energií, regulačních opatření nebo tarifní politiky veřejné dopravy, byl při odvozování výhledových scénářů aplikován konzervativní přístup, který předpokládá relativní stabilitu dopravního chování obyvatel (mobilita, dělba přepravní práce, demografická struktura) a který vychází z oficiálně projednávaných rozvojových dokumentů. Tento metodický postup je u technických studií považován za odborně obhajitelný, neboť omezuje riziko aplikace nepodložených hypotéz a spekulativních scénářů.

Příslušný úřad akceptoval předložené oznámení a jeho přílohy jako dostatečný podklad k tomu, aby posoudil, zda záměr (resp. jeho komplexní změny) mohou mít významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví, a konstatoval, že záměr (resp. jeho komplexní změny) nemají

významný vliv na životní prostředí, a nepožaduje tedy další posuzování záměru, jak vyplývá z výroku tohoto rozhodnutí.

- Návrh č. 7 - Zpřesnit stanovení intenzit na základě platných strategických dokumentů města

Požaduje uvést do souladu intenzity automobilové dopravy v dopravně inženýrských podkladech s platnými strategickými dokumenty města, konkrétně s Plánem udržitelné mobility Prahy a okolí nebo s Klimatickým plánem hl. m. Prahy do roku 2030, a to ve všech posuzovaných variantách (resp. výhledových stavech). V opačném případě požaduje uvést přesné podklady a úvahy vedoucí ke stanovení navržených intenzit dopravy. Namítá, že dopravně inženýrské podklady pro varianty (výhledové stavy) bez regulace používají intenzity dopravy zhruba o 10 – 30 % vyšší, než předpokládají uvedené plány, a navrhuje korigovat dopravně inženýrské podklady ve variantách (výhledových stavech) C.1 – C.4.

Dle doplňujících informací od zpracovatele oznámení vycházejí využitě dopravně inženýrské podklady (příloha č. 1 oznámení) z prognostického modelu, který je založen na standardně používaném, konzervativním scénáři vývoje dopravní poptávky. Tento přístup předpokládá zachování základních parametrů dopravního chování (zejm. počtu cest na obyvatele a struktury cest) a promítá do výhledu především demografický a územní rozvoj hl. m. Prahy a jeho širšího zázemí. Při těchto předpokladech je objem individuální automobilové dopravy v zásadě odvozen z očekávaného vývoje počtu obyvatel, pracovních příležitostí a návazného rozvoje území. Strategické dokumenty města, jako je Plán udržitelné mobility Prahy a okolí či Klimatický plán hl. m. Prahy do roku 2030, formulují cílové politiky a ambice v oblasti snižování emisí a podpory udržitelných forem dopravy. Tyto dokumenty však samy o sobě nepředstavují automaticky realizovaný stav, nýbrž podmíněný scénář, jehož naplnění je závislé na přijetí a důsledné realizaci celé řady regulačních, investičních i organizačních opatření (např. cenová regulace individuální automobilové dopravy, omezení parkování, rozvoj kolejové dopravy, preferenční opatření pro MHD apod.). Pokud by byl v modelových výpočtech bez další konkretizace uvažován scénář významného poklesu automobilové dopravy (např. vlivem snížení hybnosti obyvatel, výrazné změny dělby přepravní práce ve prospěch MHD či aktivních módů, nebo restriktivních opatření vůči individuální automobilové dopravě), jednalo by se o normativní, nikoli prediktivní přístup. Z tohoto důvodu jsou ve výpočtových stavech C.1 – C.4 použity intenzity odpovídající realistickému, avšak obezřetnému vývojovému scénáři bez předpokladu plošné a plně účinné regulace individuální automobilové dopravy. Z pohledu příslušného úřadu je tento postup z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí metodicky správný, neboť nevede k podhodnocení potenciálních vlivů záměru. Rozdíl v řádu cca 10 – 30 % oproti cílovým hodnotám strategických dokumentů dle zpracovatele oznámení odráží rozdíl mezi normativním cílovým stavem a modelovým prediktivním scénářem založeným na současných trendech, demografickém vývoji a platné územně plánovací dokumentaci. Zároveň však model nezohledňuje ani hypotézy, které by naopak mohly vést ke zvýšení poptávky po individuální automobilové dopravě, např. širší nástup autonomních vozidel, nové formy sdílené mobility nebo zvýšení komfortu a dostupnosti individuální automobilové dopravy. Modelové predikce tedy

v konečném důsledku představují spíše vyvážený, realistický „střední“ scénář vývoje intenzit dopravy v dotčeném území.

S ohledem na výše uvedené příslušný úřad konstatuje, že provedené hodnocení je provedeno v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb. a příslušný úřad tedy akceptoval předložené vyhodnocení jako dostatečný podklad k tomu, aby vyhodnotil, zda záměr (resp. jeho komplexní změny) mohou mít významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví. Příslušný úřad konstatoval, že záměr (resp. jeho komplexní změny) nemají významný vliv na životní prostředí, a nepožaduje tedy další posuzování záměru, jak vyplývá z výroku tohoto rozhodnutí.

- Návrh č. 8 - Použít stavy s regulací dopravy uvnitř MO

Požaduje provést posouzení záměru pro stavy se zavedenou regulací dopravy v rámci městského okruhu, tj. pro stavy odvozené z variant (výhledových stavů) C.1., C.2. a případně i C.3. Zároveň požaduje nahradit variantu (výhledový stav) C.5 odvozenou z výhledového stavu C.4 variantou (výhledových stavem) zavádějícím regulaci ihned po zprovoznění městského okruhu s minimem dalších komunikací. Rozporuje tvrzení, že regulaci vjezdu do vnitřní Prahy nelze zavést bez zprovoznění městského okruhu kvůli přetížení uliční sítě, a uvádí, že toto tvrzení není doloženo žádným dopravním modelem. Uvádí efekt tzv. dopravní redukce, který demonstruje na příkladech ze zahraničí. Předpokládá, že regulace vjezdu do vnitřní Prahy nezpůsobí neúnosné zatížení obvodových komunikací mimo městský okruh, nespátňuje dopravní důvody bránící zavedení zóny s dopravní regulací ve vnitřní Praze a požaduje regulaci zpracovat i do výhledového stavu bez realizace záměru.

Příslušný úřad konstatuje, že vliv záměru, resp. jeho komplexních změn na životní prostředí a veřejné zdraví byl podrobně vyhodnocen v předloženém oznámení i v rámci tohoto závěru zjišťovacího řízení jako nevýznamný, plně akceptovatelný a v řadě aspektů jako příznivý, a to i bez regulačních opatření. Důvodem je zejm. environmentálně podstatně šetrnější technické řešení záměru s mírnějšími dopady na povrchu terénu a rovněž časový posun a s tím spojené příznivější parametry vozového parku. Dle doplňujících informací od zpracovatele oznámení je však vlastní příprava regulativních opatření v Praze připravována samostatně v souladu s environmentálními a dopravními strategiemi města. Vyhodnocení v rámci oznámení fakticky dokladuje, že i v případě, že by regulační opatření nebyla vůbec zavedena, záměr splňuje legislativní požadavky. Příslušný úřad vzhledem k charakteru záměru, jeho změn a souvisejícím vlivům konstatoval, že záměr (resp. jeho komplexní změny) nemají významný vliv na životní prostředí, a nepožaduje tedy další posuzování záměru, jak vyplývá z výroku tohoto rozhodnutí.

- Návrh č. 9 - Přiložit žádost o zrušení vybraných podmínek EIA

Požaduje do dokumentace přiložit dopis společnosti SATRA, spol. s r. o. ze dne 3. 5. 2023, který zasílá v příloze vyjádření. Kritizuje formulaci v předmětném dopise týkající se požadavku na nesplnění podmínek stanovisek EIA k záměrům Městského okruhu a Libeňské spojky. Namítá, že nemožnost nebo nevěle ke splnění podmínek EIA nemůže být sama o sobě důvodem pro jejich zrušení a že posouzení vlivů na životní prostředí se provádí za účelem eliminace

negativních vlivů na životní prostředí, přičemž záměry, u kterých není možné tento požadavek splnit, nelze realizovat.

Příslušný úřad konstatuje, že změny záměru spočívající ve vypuštění a modifikaci podmínek původních stanovisek EIA, resp. ověřujících závazných stanovisek jsou v oznámení podrobně popsány a zdůvodněny v kap. B.I.4, jsou zohledněny a reflektovány v odborných podkladových studiích a jsou zapracovány do aktualizovaného projektového řešení záměru, přičemž všechny související vlivy jsou v oznámení a v odborných přílohách podrobně vyhodnoceny jako nevýznamné. U žádné podmínky navržené k vypuštění není důvodem nevůle ke splnění ze strany oznamovatele (viz podrobná tab. B.1. v kap. B.I.4 oznámení). Důvodem k vypuštění či modifikaci podmínek je zejm. skutečnost, že některé podmínky byly překonány novým řešením záměru (např. stavba je trasována v jiném území, než ke kterému se podmínka vztahovala, je vedena podzemním tunelem apod.), že požadavky na ochranu složek životního prostředí a obyvatele budou splněny i bez dané podmínky (zejm. díky novému projektovému řešení) a rovněž potřeba formulačního sloučení podmínek v rámci souboru všech tří staveb, případně z důvodu odstranění rozporů při tomto sloučení.

Příslušný úřad dále upozorňuje, že obecně nelze negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví u většiny záměrů zcela eliminovat a uložené podmínky v rámci závazných stanovisek EIA slouží ke zmírnění a snížení těchto negativních vlivů na akceptovatelnou úroveň v souladu s platnou legislativou nebo ke kompenzaci vyvolaných významných negativních vlivů. Příslušný úřad uzavírá, že vliv předmětného záměru, resp. jeho komplexních změn na životní prostředí a veřejné zdraví byl podrobně vyhodnocen v předloženém oznámení, odborných studiích i v rámci tohoto závěru zjišťovacího řízení jako nevýznamný, plně akceptovatelný a v řadě aspektů jako příznivější oproti původnímu technickému řešení, a to i při nesplnění (vypuštění a modifikaci) vybraných podmínek původních stanovisek EIA, resp. ověřujících závazných stanovisek, přičemž uvedené vypuštění a modifikace podmínek bylo ve zjišťovacím řízení řádně posouzeno jako změny záměru, jak ukládá § 9a odst. 7 zákona č. 100 /2001 Sb., podle něhož se neplnění podmínek stanoviska EIA posuzuje jako změna záměru. Předmětný postup je tak plně v souladu s platnou legislativou.

Příslušný úřad vzhledem k výše uvedenému konstatoval, že záměr (resp. jeho komplexní změny) nemají významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví, a nepožaduje tedy další posuzování záměru, jak vyplývá z výroku tohoto rozhodnutí.

- Návrh č. 10 - Hodnotit návrh na zrušení podmínek EIA na základě aktualizovaných podkladů

Požaduje přehodnotit všechny podmínky navržené ke zrušení na základě korigovaných dopravně inženýrských podkladů zahrnujících jev dopravní indukce a kontrolní hlukové a rozptylové studie. Namítá, že po započtení vlivu dopravní indukce dle návrhu č. 5 a po zpracování aktualizovaných rozptylových studií dle návrhů č. 2 a 3 lze předpokládat výraznější dopady na životní prostředí.

*Připomínky týkající se dopravní indukce a přepracování odborných studií byly podrobně vypořádány výše v textu v rámci reakcí na návrhy č. 2, 3 a 5 Spolku Auto*Mat, z.s. S odkazem na toto vypořádání příslušný úřad konstatuje, že dopravně-inženýrské podklady, modelové výpočty a zpracované odborné studie v rámci oznámení záměru byly vypracovány uznávanými expertními pracovišti a odbornými osobami dle platných legislativních předpisů a standardních metodik a příslušný úřad je tak považuje za dostatečný podklad k vyhodnocení významnosti vlivu záměru (resp. jeho komplexních změn) na životní prostředí a veřejné zdraví dle zákona č. 100/2001 Sb. Změny záměru spočívající ve vypuštění a modifikaci podmínek původních stanovisek EIA, resp. ověřujících závazných stanovisek jsou v oznámení podrobně popsány a zdůvodněny v kap. B.I.4, jsou zohledněny a reflektovány v odborných podkladových studiích a jsou zapracovány do aktualizovaného projektového řešení záměru, přičemž všechny související vlivy jsou v oznámení a v odborných přílohách podrobně vyhodnoceny jako nevýznamné. Příslušný úřad vzhledem k charakteru záměru, jeho změn a souvisejícím vlivům konstatoval, že záměr (resp. jeho komplexní změny) nemají významný vliv na životní prostředí, a nepožaduje tedy další posuzování záměru, jak vyplývá z výroku tohoto rozhodnutí.*

- Návrh č. 11 - Hodnotit návrh na zrušení podmínky č. 1 (předchozí realizace silničního okruhu kolem Prahy) na základě aktualizovaných podkladů

Požaduje přehodnotit zrušení podmínky č. 1 stanovisek EIA k záměrům Městského okruhu a Libeňské spojky, která zamezovala zprovoznění záměru před zprovozněním SOKP. Namítá, že podmínka může být změněna pouze za předpokladu prokázaného splnění dopadů na ovzduší a životní prostředí dle standardů pro rok 2030, a uvádí, že důvodem pro zrušení nemohou být rozdílní investoři na sebe navázaných dopravních staveb. Dále upozorňuje na dlouhodobé obtíže splnění podmínky kolaudace pro tunelový komplex Blanka v souvislosti s nezprovozněním severní sekce SOKP a uvádí, že obdobné podmínky jsou naopak vhodné a velmi žádoucí pro to, aby nebyly realizovány dopravní stavby s výraznými negativními dopady na životní prostředí.

Příslušný úřad konstatuje, že vypuštění (nesplnění) podmínky č. 1 bylo dostatečným způsobem vyhodnoceno v rámci předmětného oznámení na podkladě odborných studií (hluková a rozptylová studie), přičemž dle provedeného vyhodnocení nedojde vlivem záměru (při zohlednění navržených opatření) při nesplnění uvedené podmínky k překročení hlukových ani imisních limitů v rámci dotčené obytné zástavby a nové technické řešení záměru bude mít obecně menší negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Hluková i rozptylová studie byly vypracovány v souladu se stávající platnou národní legislativou (připomínka k rozptylové studii a budoucím přísnějším limitům je podrobně vypořádána výše v textu v rámci vypořádání vyjádření MŽP, odboru ochrany ovzduší, na které tímto odkazujeme). Důvodem pro vypuštění podmínky tak nejsou rozdílní investoři staveb, nýbrž skutečnost, že po změně záměru (převedení větší části záměru do tunelů, posun části trasy ad.) a částečně rovněž díky časovému posunu (zejm. obměna vozového parku) lze pomocí opatření v rámci vlastní stavby a na navazujících komunikacích dosáhnout snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a obyvatelstvo na akceptovatelnou úroveň i za předpokladu dřívějšího nezprovoznění SOKP. Z tohoto důvodu

již není nutné záměr zprovozněním SOPK podmiňovat. K uvedenému je však nutné doplnit, že všechny tři zbývající části Pražského okruhu mají vydané závazné stanovisko EIA a běží projekční příprava pro povolení záměru stavby. Investor Ředitelství silnic a dálnic s. p. předpokládá zahájení jejich výstavby v letech 2028 – 2031, tj. (dle doplňujících informací od zpracovatele oznámení) ještě před zahájením výstavby předmětného záměru.

Příslušný úřad na základě provedeného vyhodnocení konstatoval, že záměr (resp. jeho komplexní změny) nemají významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví, a nepožaduje tedy další posuzování záměru, jak vyplývá z výroku tohoto rozhodnutí.

- Návrh č. 12 - Aktualizace dopravně organizačních opatření v podmínce č. 2

Nesouhlasí se zrušením podmínky č. 2 stanovisek EIA k záměrům Městského okruhu a Libeňské spojky a požaduje její aktualizaci spočívající v začlenění vybraných opatření Plánu udržitelné mobility pro Prahu a okolí a Klimatického plánu hl. m. Prahy do roku 2030. Rozporuje některá tvrzení v odůvodnění zrušení podmínky č. 2 týkající se splnění hlukových a imisních limitů a probíhajících optimalizačních dopravních opatření v Praze. Poukazuje na nedostatky v dopravně inženýrských podkladech a v rozptylové studii (viz předchozí návrhy 1 – 6) a uvádí, že v případě korektního provedení analýz mohou být výsledky rozptylové studie velmi odlišné. Dále namítá nedostatečné naplňování opatření Prahy ke snižování dopravní zátěže dle Plánu udržitelné mobility pro Prahu a uvádí, že tato opatření nevykompenzují hrozící negativní vlivy indukované dopravy z kapacitních dopravních staveb. Namítá zejm. faktické zamrznutí připravované reformy parkování a nedostatečné čerpání investičních akcí navržených pro udržitelnou mobilitu. Konstatuje, že míra a způsob dodržování závazků města z Plánu udržitelné mobility závisí na politickém postoji samosprávy a že opatření v Plánu udržitelné mobility nejsou právně vymahatelná a plnění podmínek EIA plně nenahrazují. Dále uvádí, že zrušení podmínky pro regulaci dopravy ve vnitřním městě nemůže být vázáno na nedostatky v legislativě a že za tyto nedostatky navíc zodpovídá hl. m. Praha, které je zároveň investorem stavby. Zároveň upozorňuje na komentář k podmínce č. 2 uvedený ve stanovisku EIA: „Územní rozhodnutí pro stavby MO č. 0081, MO č. 0094 a LS lze vydat až poté, co hlavní město Praha organizační opatření uvedená v dokumentaci rozhodne, a to tak, aby začátek jejich platnosti byl nejpozději v den zprovoznění obou předmětných staveb“, který považuje za relevantní z důvodu zamezení plýtvání veřejnými prostředky.

*Příslušný úřad konstatuje, že vypuštění (nesplnění) podmínky č. 2 bylo dostatečným způsobem vyhodnoceno v rámci předmětného oznámení na podkladě odborných studií (hluková a rozptylová studie), přičemž dle provedeného vyhodnocení nedojde vlivem záměru (při aplikaci technických opatření na vlastní stavbě) v důsledku nesplnění uvedené podmínky k překročení hlukových ani imisních limitů v rámci dotčené obytné zástavby a nové technické řešení záměru bude mít obecně menší negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Přípomínky k nedostatkům dopravě inženýrských podkladů a rozptylové studii jsou podrobně vypořádány výše v textu v rámci reakcí na jednotlivé návrhy (č. 1 – 6) Spolku Auto*Mat, z.s. se závěrem, že příslušný úřad akceptoval předložené vyhodnocení jako dostatečný podklad k tomu, aby*

vyhodnotil, zda záměr (resp. jeho komplexní změny) mohou mít významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

K připomínce týkající se nedostatečného naplňování opatření Prahy ke snižování dopravní zátěže (např. zmiňovaná reforma parkování či nedostatečné čerpání investičních akcí navržených pro udržitelnou mobilitu) příslušný úřad sděluje, že tato opatření nejsou součástí záměru, resp. jeho změn a nebyla tedy předmětem tohoto zjišťovacího řízení. Příslušný úřad dále konstatuje, že důvodem vypuštění podmínky pro regulaci dopravy ve vnitřním městě (podmínka č. 2) (viz tab. B.1. v kap. B.I.4.) je zejm. skutečnost, že vlivem změn technického řešení záměru budou při aplikaci minimalizačních opatření v rámci záměru nově dodrženy hlukové a imisní limity v rámci obytné zástavby (na rozdíl od předchozího posouzeného řešení, kde bylo v rámci dokumentací EIA zjištěno překračování limitů i při aplikaci minimalizačních opatření v rámci záměru). Vypuštění citovaného komentáře k podmínce č. 2 je v rámci oznámení rovněž dostatečným způsobem vyhodnoceno (tab. B.1. v kap. B.I.4. na str. 24 oznámení; pozn.: uvedeno jako samostatná podmínka č. IV. ke stavbě 8313, resp. podmínka č. 165 ke stavbě č. 0081).

Příslušný úřad vzhledem k výše uvedenému a vzhledem k charakteru záměru, jeho změn a souvisejícím vlivům konstatoval, že záměr (resp. jeho komplexní změny) nemají významný vliv na životní prostředí, a nepožaduje tedy další posuzování záměru, jak vyplývá z výroku tohoto rozhodnutí.

- Návrh č. 13 - Modernizace návrhu nízkoemisní zóny

Z požadavků dopravně-organizačních opatření v podmínce č. 2 stanovisek EIA (zpoplatnění vjezdu a nízkoemisní zóna) požaduje naformulovat novou podmínku požadující regulaci vjezdu do oblasti uzavřené MO snižující emisní zátěž a korigující vliv indukované dopravy, například v podobě kombinace nízkoemisní zóny a emisně citlivého zpoplatnění vjezdu. Dále uvádí, že vlivem vývoje kvality ovzduší a nastavení nízkoemisních zón došlo k překonání podmínek EIA (týkajících se nízkoemisní zóny Euro III a Euro IV), a návrh na aktuální řešení regulace vjezdu do vnitřní Prahy by proto měl vycházet z účinné kombinace omezení a zpoplatnění vjezdu na základě emisní náročnosti jednotlivých vozidel. Za alternativu považuje formulaci závazných podmínek, které nabídnou možnost realizace širší škály opatření směřujících ke zlepšení kvality ovzduší a snížení dopravní zátěže, a to např. jako opatření stanovující dolní hranici požadavků (plošná nízkoemisní zóna, zpoplatnění vjezdu pro určité skupiny vozidel nebo zpoplatnění parkování v zónách placeného stání v závislosti na emisní náročnosti vozidla). Uvádí, že konkrétní podobu opatření je třeba navrhnout na základě požadavků definovaných v Plánu udržitelné mobility pro Prahu a okolí, Klimatickém plánu hl. m. Prahy do roku 2030 a dalších strategických dokumentech.

Příslušný úřad s odkazem na vypořádání předchozích návrhů Spolku Auto*Mat, z.s. (zejm. č. 8 a 12) výše v textu konstatuje, že vlivy záměru, resp. jeho komplexních změn na životní prostředí a veřejné zdraví byly podrobně vyhodnoceny v předloženém oznámení i v rámci tohoto

závěru zjišťovacího řízení jako nevýznamné, plně akceptovatelné a v řadě aspektů jako příznivé, a to i bez regulačních opatření. Dle doplňujících informací od zpracovatele oznámení je vlastní příprava regulativních opatření v Praze připravována samostatně v souladu s environmentálními a dopravními strategiemi města. Prověření v rámci oznámení nicméně fakticky dokladuje, že i v případě, že by regulační opatření nebyla vůbec zavedena, záměr splňuje legislativní požadavky. Příslušný úřad vzhledem k charakteru záměru, jeho změn a souvisejícím vlivům konstatoval, že záměr (resp. jeho komplexní změny) nemají významný vliv na životní prostředí, a nepožaduje tedy další posuzování záměru, jak vyplývá z výroku tohoto rozhodnutí.

- Návrh č. 14 - Korigovat nedůvodná tvrzení v podkladové dokumentaci

Požaduje korigovat některé informace uvedené v oznámení záměru. Konkrétně rozporuje následující tvrzení:

„Kapacita řešení stávajících dopravních problémů ve městě prostřednictvím provozně organizačních prostředků je téměř vyčerpána“ (str. 60 oznámení). Namítá, že existuje celá řada provozně-organizačních prostředků, které směřují ke snížení intenzit automobilové dopravy, a odkazuje na návrh č. 8, kde uvádí příklady možných rezerv (zejm. regulace vjezdu do vnitřní Prahy).

„...s řadou významných dopadů v oblasti dopravního provozu, mezi něž patří zvýšení kvality dopravy, časové úspory, úspora pohonných hmot, uvolnění uličního prostoru environmentálně příznivějším formám dopravy a v neposlední řadě též umožnění účinnější regulace automobilové dopravy na povrchových komunikacích“ (str. 178 oznámení). Namítá, že vlivem dopravy indukované zvýšenou nabídkou dopravní kapacity se ve střednědobém horizontu citovaná pozitiva vesměs redukují. Časem dochází k opětovnému zaplnění sběrných komunikací a vlivem zvýšeného podílu automobilové dopravy se plošně zahušťuje doprava v klidnějších ulicích. Vlivem zpočátku rychlejších cest dochází k reorganizaci denní rutiny lidí, kteří cestují na delší vzdálenosti, a tedy nakonec s větší spotřebou pohonných hmot, zejm. po následném zahuštění dopravy. Dále uvádí, že uvolnění prostoru environmentálně příznivějším druhům dopravy na sběrných komunikacích je možné i bez výstavby nákladných komunikací pro automobilovou dopravu (např. redukcí parkovacích míst nebo snížením kapacity komunikace). Namítá, že celkově vyšší počet automobilů ve městě znamená vyšší zátěž rezidenčních ulic, poslední část tvrzení považuje za zcela nepodloženou a uvádí alternativní návrh znění předmětné věty.

„Realizace Městského okruhu může částečně přispět ke snižování emisí jednak vytvořením nadřazené komunikační sítě směřující ke zlepšení podmínek pro omezení individuální dopravy a dále umožněním omezení dopravy na území Prahy...“ (str. 190 oznámení). Namítá, že zvyšování kapacity komunikací je v přímém rozporu s požadavkem na omezení individuální dopravy a uvádí, že nelze předpokládat omezení množství automobilových jízd vlivem výstavby dalších silnic. Tvrdí, že regulace automobilové dopravy je možná i bez stavby kapacitních komunikací desítkami opatření, která město nerealizuje, resp. je realizuje nedostatečně, a uvádí

alternativní návrh znění předmětné věty. Závěrem namítá přeceňování pozitiv záměru, fabrikaci a ignorování dlouhodobých negativních dopadů způsobených zejm. indukovanou dopravou.

K první citované větě příslušný úřad uvádí, že se jedná o obecné konstatování o stavu pražské dopravy, uvedené v kap. B.I.5 oznámení (mimo klíčové kapitoly s vyhodnocením vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví). Případná úprava nebo vypuštění uvedené věty by tak neměly žádný vliv na závěr o akceptovatelnosti záměru z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

*K citovaným větám a námitkám týkajícím se indukované dopravy příslušný úřad odkazuje na podrobné vypořádání návrhu č. 5 Spolku Auto*Mat, z.s. výše v textu.*

*K námitkám týkajícím se regulace automobilové dopravy příslušný úřad odkazuje na vypořádání návrhu č. 8 Spolku Auto*Mat, z.s. výše v textu.*

- Návrh č. 15 - Přesnější zohlednění emisí CO₂ ekv. z výstavby

Požaduje, aby emise skleníkových plynů ze samotné výstavby byly doplněny o kvalitativní i kvantitativní posouzení jejich významnosti, zejm. ve vztahu k národním emisním cílům ČR a strategii EU „Fit for 55“ a aby dokumentace byla rozšířena o podrobnější metodiku výpočtu emisí CO₂ ekv. včetně přehledu uplatněných emisních faktorů, předpokládaných objemů stavebních prací a materiálů. Namítá, že celkové emise skleníkových plynů spojené s výstavbou záměru jsou dle klimatické studie 213 kt CO₂ ekv., z toho cca 186 kt CO₂ ekv. ze samotné stavební činnosti a 27 kt CO₂ ekv. z dopravních procesů, přičemž chybí věcné posouzení významnosti těchto emisí ve vztahu k národním a evropským klimatickým cílům a uhlíkovým rozpočtům dopravního sektoru a zároveň není zhodnoceno, zda se jedná o významný vliv z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., ani jaký je jeho vztah k dalším emisním složkám záměru.

Příslušný úřad konstatuje, že podrobné vyhodnocení vlivů záměru na klimatický systém vč. výpočtu emisí skleníkových plynů je v oznámení provedeno na podkladě samostatné odborné studie (příloha č. 9 oznámení). Součástí této studie je i podrobné vyhodnocení souladu záměru s národními strategickými dokumenty zohledňujícími emisní cíle vyplývající z mezinárodních dohod a evropských strategií. Přestože se vyhodnocení vlivů záměru na klima logicky soustředí převážně na období provozu záměru a související emise z dopravy (jedná se o klíčové ukazatele hlavních dlouhodobých vlivů záměru), jsou v rámci předmětné studie (kap. 7.2.) vyhodnoceny rovněž emise ze samotné výstavby. Ve studii bylo provedeno rámcové vyčíslení přímých emisí skleníkových plynů (CO₂ ekvivalentu) vyprodukovaných v průběhu realizace záměru, konkrétně emisí skleníkových plynů z provozu stavebních strojů a emisí skleníkových plynů z odvozu zeminy a návozu materiálu. Přestože řada aspektů realizace stavby není v současné době přesně známa, byly do výpočtů zahrnuty realistické odhady a předpoklady, které vycházejí mimo jiné ze znalosti obdobných staveb, které byly zpracovatelem odborné studie řešeny v minulosti. Postup provedení výpočtu emisí skleníkových plynů z výstavby je v příslušné studii (kap. 7.2 přílohy č. 9 oznámení) podrobně dokumentován, a to včetně vstupních dat a použitých emisních faktorů. Vypočtené roční emise z výstavby (cca 21,3 kt) byly vyhodnoceny jako akceptovatelné

a ve vztahu k emisním cílům byla navržena opatření k redukci emisí (preference stavebních strojů na elektřinu a mechanismů s nízkou spotřebou energie, využití železniční, případně lodní dopravy pro odvoz zeminy a návoz stavebních materiálů na stavbu a zkrácení přepravních vzdáleností).

Příslušný úřad akceptoval předložené vyhodnocení jako dostatečný podklad k tomu, aby vyhodnotil, zda záměr (resp. jeho komplexní změny) mohou mít významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví. Příslušný úřad vzhledem k charakteru záměru, jeho změn a souvisejícím vlivům konstatoval, že záměr (resp. jeho komplexní změny) nemají významný vliv na životní prostředí, a nepožaduje tedy další posuzování záměru, jak vyplývá z výroku tohoto rozhodnutí.

Spolek Holešovičky pro lidi, z.s. ze dne 3. 4. 2025

Oceňuje změnu záměru spočívající v převodu povrchových tras do tunelů, nicméně upozorňuje, že záměr bude mít i nadále významné dopady na životní prostředí, městskou mobilitu a kvalitu života obyvatel, a požaduje proto záměr posoudit v celém procesu EIA. Namítá lokální zhoršení kvality ovzduší v blízkosti výdechových objektů a portálů tunelů a uvádí, že tyto nové emise vyžadují samostatné hodnocení, zejm. s ohledem na jejich umístění v hustě obydlených oblastech jako je ulice Zenklova nebo ulice V Holešovičkách. Uvádí, že rozptylová studie vychází ze starších emisních dat a modelovacích nástrojů, které nemusí plně odpovídat současným podmínkám ani očekávanému vývoji v oblasti dopravy a emisních technologií. Namítá, že zvláštní pozornost je třeba věnovat validaci modelových výsledků pomocí aktuálních a reálných měření kvality ovzduší, která by mohla odhalit případné nesrovnalosti. Dále namítá nedostatečné zpracování vlivu indukované dopravy do dopravních modelů a uvádí, že tento faktor má zásadní význam pro odhad budoucích intenzit dopravy a jejich vlivu na životní prostředí a že bez jeho zahrnutí mohou být výsledky posouzení neúplné nebo zavádějící, a doporučuje provést nezávislé ověření použitých metod a výsledků prostřednictvím kontrolních měření a alternativních modelovacích nástrojů.

Příslušný úřad konstatuje, že se jedná o souhrn obdobných připomínek, které předložil v rámci svého vyjádření Spolek Auto*Mat, z.s. Uvedené připomínky jsou podrobně vypořádány výše v textu v rámci reakcí na jednotlivé návrhy Spolku Auto*Mat (zejm. vypořádání úvodní souhrnné připomínky a reakce na návrhy č. 1 – 6), na které tímto odkazujeme), podrobněji rovněž v reakci na jednotlivá doporučení (1 - 7) spolku Holešovičky pro lidi, z.s. níže v textu.

Dále uvádí, že původní stanoviska EIA vydaná pro předchozí podobu záměru zůstávají právně závazná, pokud nebyla formálně zrušena nebo nahrazena novým stanoviskem, a podmínky stanovené v původních stanoviscích EIA proto nelze svévolně opomíjet nebo vyřazovat bez řádného odůvodnění, přičemž změna charakteru stavby neospravedlňuje automatické zrušení těchto podmínek, pokud jejich účel – ochrana životního prostředí a veřejného zdraví zůstává nadále relevantní. Namítá, že podle ustálené judikatury správních soudů je nutné při změně záměru zachovat kontinuitu environmentálních požadavků

stanovených v původním procesu EIA, ledaže by změna okolností prokazatelně vedla k jejich neaplikovatelnosti nebo nadbytečnosti, přičemž v opačném případě by mohlo dojít k porušení zásady právní jistoty a k oslabení ochrany životního prostředí jako veřejného zájmu. Dále uvádí, že je nutné zajistit, aby nová dokumentace EIA reflektovala všechny podmínky původních stanovisek EIA, které jsou stále relevantní. Za klíčové podmínky považuje koordinaci záměru s realizací SOKP a zavedení nízkoe emisních zón a opatření ke snížení dopravní zátěže ve vnitřním městě (*pozn. jedná se zejm. o podmínky č. 1 a 2 původních stanovisek EIA*). Namítá, že jakékoliv odchylky od těchto podmínek musí být důkladně zdůvodněny na základě aktuálních dat a analýz a že pouhá změna charakteru stavby není dostatečným argumentem pro jejich zrušení.

Příslušný úřad konstatuje, že neplnění podmínek stanoviska EIA umožňuje v odůvodněných případech přímo zákon č. 100/2001 Sb. Tato možnost jednoznačně vyplývá z ustanovení § 9a odst. 7 zákona č. 100/2001 Sb., ve kterém je mimo jiné uvedeno, že neplnění podmínek stanoviska EIA se posuzuje jako změna záměru, tj. v případě nevyloučeného významného negativního vlivu způsobeného neplněním podmínek stanoviska EIA se tato změna (neplnění podmínek) stává předmětem posuzování dle § 4 odst. 1 písm. g zákona.

Oznamovatel požádal příslušný úřad dopisem ze dne 8. 9. 2022 a jeho doplněním ze dne 3. 5. 2023 o vyjádření ve smyslu § 23 odst. 3 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., zda je nutné změny 3 původních záměrů posoudit dle zákona č. 100/2001 Sb. Součástí žádosti, resp. jejího doplnění byl rovněž požadavek na nesplnění některých podmínek původních stanovisek EIA, resp. ověřujících závazných stanovisek. Příslušný úřad následně ve svých vyjádřeních č. j. MZP/2022/710/4131, č. j. MZP/2023/710/1188 a č. j. MZP/2023/710/1189 ze dne 2. 6. 2023 konstatoval, že uvedené změny všech 3 záměrů zahrnující neplnění některých podmínek předchozích stanovisek EIA, resp. ověřujících závazných stanovisek podléhají zjišťovacímu řízení dle zákona č. 100/2001 Sb. a že v rámci nového oznámení je nutné řádně vyhodnotit všechny vlivy vyvolané případným nesplněním vybraných podmínek stanovisek EIA, resp. ověřujících závazných stanovisek.

Oznamovatel následně postupoval v souladu s platnou legislativou a s požadavky příslušného úřadu a předložil zpracované oznámení zahrnující změny spočívající v neplnění vybraných podmínek původních stanovisek EIA, resp. ověřujících závazných stanovisek. Soupis podmínek navržených k vypuštění (resp. nesplnění) včetně zdůvodnění (vyhodnocení) tohoto vypuštění je uveden v souhrnné tabulce B.1. v kap. B.I.4 na str. 17 – 25 oznámení. Podmínky č. 1 a 2 původních stanovisek EIA, jejichž vypuštění je ve vyjádření spolku explicitně rozporováno, jsou součástí předmětného vyhodnocení, přičemž potenciální negativní vlivy způsobené nesplněním těchto podmínek byly vyhodnoceny na podkladě zpracovaných odborných studií (rozptylová a hluková studie), na které je v tabulce odkazováno. Dle výsledků předmětných studií a uvedeného zdůvodnění nedojde vlivem záměru (při zohlednění navržených opatření) ani při nesplnění uvedených podmínek k překročení imisních a hlukových limitů v rámci dotčené obytné zástavby a nové technické řešení záměru bude mít obecně menší negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Příslušný úřad považuje uvedené vyhodnocení v rámci

oznámení a v rámci zpracovaných odborných studií za dostatečné k tomu, aby posoudil, zda změny záměru spočívající ve vypuštění (nesplnění) podmínek původních stanovisek EIA, resp. ověřujících závazných stanovisek mohou mít významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví. Příslušný úřad vzhledem k výše uvedenému a vzhledem k charakteru všech změn záměru a jejich vlivům konstatoval, že změny záměru nemají významný vliv na životní prostředí, a nepožaduje další posuzování záměru, jak vyplývá z výroku tohoto rozhodnutí.

Spolek předkládá 7 konkrétních návrhů (doporučení) na doplnění a úpravy dokumentace EIA (viz níže), které považuje za klíčové pro objektivní a úplné vyhodnocení dopadů záměru na životní prostředí, a v případě jejich odmítnutí požaduje uvést jednoznačné důvody, proč není jejich zapracování možné. Jako přílohu vyjádření předkládá tabulku nákladů velkých dopravních staveb a odborný posudek „Odborné posouzení / vyjádření k emisím zdravotně rizikových látek z provozu motorových vozidel ve vztahu k ochraně zdraví a pohody bydlení v domě V Holešovičkách 1478/52, Praha 8“ (doc. Michal Vojtíšek, M.S., Ph.D., červenec 2019).

- Doporučení č. 1 - Dopady na kvalitu ovzduší

Doporučuje do dokumentace EIA zahrnout hodnocení vlivů podle budoucích limitů kvality ovzduší stanovených směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/2881, vyhodnotit vliv ventilačních objektů na nejbližší okolí pomocí moderních modelovacích nástrojů, jako je ADMS-Urban umožňujících detailní analýzu bodových zdrojů, provést validaci výstupů modelu ATEM porovnáním s výsledky měření pasivními vzorkovači (s odkazem na zprávu ČHMÚ č. TD 000164), doplnit rozptylovou studii o validaci výstupů vůči podobným měřením a zahrnout do dokumentace EIA hodnocení vlivů na zdraví obyvatel na základě aktuálních dat získaných metodami biologického testování. Dále doporučuje přepracovat rozptylovou studii pomocí moderního modelu ADMS-Urban, který lépe reflektuje komplexní urbanizované prostředí Prahy, doplnit hodnocení vlivů podle nových limitních hodnot platných od roku 2030 a přepracovat závěry významnosti vlivů s přihlédnutím k nové legislativě, navrhnout opatření ke splnění budoucích limitů (např. pokročilé filtrační technologie ve ventilačních objektech nebo změnu jejich umístění), provést detailní analýzu alternativních umístění ventilačních objektů, která minimalizují jejich vliv na nejvíce exponované skupiny obyvatel, zvýšit výšku výdechových komínů, což může snížit koncentrace škodlivin v přízemních vrstvách atmosféry, a zavést pokročilé filtrační technologie, které by účinně redukovaly emise PM₁₀ a NO₂.

Namítá, že koncentrace NO₂ budou v některých lokalitách překračovat současné i budoucí limity kvality ovzduší stanovené evropskou legislativou. Jako příklad uvádí naměřenou roční průměrnou koncentraci NO₂ v ulici V Holešovičkách dle zprávy ČHMÚ (TD 000164 – Znečištění ovzduší z dopravy (ČHMÚ, 2025)). Dále namítá zásadní omezení použitého modelu ATEM (2015) a uvádí, že skutečný stav ovzduší v Praze je horší, než je prezentováno v oznámení záměru, a že na více než 10 měřených lokalitách v Praze byly dle zprávy ČHMÚ č. TD 000164 překročeny současné limity NO₂, což rozptylová studie nezohledňuje. Dále s odkazem na zaslaný odborný posudek namítá nedostatky dřívějších výstupů společnosti ATEM u obytné zástavby V Holešovičkách, upozorňuje na znepokojivé výsledky předběžného měření stavu ovzduší

V Holešovičkách v rámci projektu AMBIEX a nesouhlasí s umístěním ventilačních objektů v těsné blízkosti obytné zástavby (např. ulice Zenklova), škol nebo jiných citlivých míst.

*Připomínky týkající se zpracované rozptylové studie (hodnocení budoucích přísnějších limitů kvality ovzduší, hodnocení vlivu ventilačních objektů, validace výstupů rozptylové studie, validace modelu ATEM, zahrnutí modelu ADMS-Urban, měření pasivními vzorkovači ad.) byly podrobně vypořádány výše v textu v rámci reakcí na jednotlivé návrhy Spolku Auto*Mat (zejm. vypořádání úvodní souhrnné připomínky a reakce na návrhy č. 1 – 4). S odkazem na tato vypořádání příslušný úřad konstatuje, že provedené vyhodnocení vlivu záměru na kvalitu ovzduší je v oznámení provedeno v souladu se stávající platnou národní legislativou a rozptylová studie je vypracována dle platných metodik a zákonných požadavků odbornou osobou, která je držitelem autorizace dle § 32 zákona č. 201/2012 Sb. Příslušný úřad proto akceptoval předložené vyhodnocení jako dostatečný podklad k tomu, aby vyhodnotil, zda záměr (resp. jeho komplexní změny) mohou mít významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví, přičemž výsledky hodnocení neindikují potřebu stanovení specifických opatření pro redukci imisních příspěvků výdechových objektů.*

Vyhodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví bylo v oznámení provedeno na podkladě samostatné odborné studie (příloha č. 4 oznámení) zpracované osobou, která je držitelem osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví. Hodnocení bylo provedeno dle platných metodik, konkrétně podle autorizačních návodů Státního zdravotního ústavu, resp. podle odborné literatury specifikované v těchto autorizačních návodech. Dle provedeného hodnocení budou v rámci dotčené obytné zástavby plněny imisní limity všech sledovaných znečišťujících látek (NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, benzen a benzo(a)pyren), přičemž vlivy záměru na míru zdravotního rizika z expozice znečišťujícím látkám v ovzduší budou nevýznamné s mírně převažujícími pozitivními vlivy. U oxidu dusičitého (NO₂) dochází k mírnému poklesu rizika v době postupného zprovoznování záměru a k mírnému nárůstu po dokončení celého městského okruhu, změny jsou však na úrovni desetin případů v exponované populaci a jsou tedy hodnoceny jako zcela zanedbatelné. U suspendovaných částic dochází ve všech stavech k mírnému poklesu zdravotního rizika vzhledem ke snížení emisí z resuspenze, přičemž u ukazatelů respiračních onemocnění se tento pokles pohybuje v jednotkách osob. Změny v míře karcinogenních rizik se pohybují v řádu 10⁻⁷ – 10⁻⁶ pro celou dotčenou populaci a jsou tedy z hlediska zdravotního stavu populace zcela nevýznamné.

Příslušný úřad vzhledem k charakteru záměru, jeho změn a souvisejícím vlivům konstatoval, že záměr (resp. jeho komplexní změny) nemají významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví, a nepožaduje tedy další posuzování záměru, jak vyplývá z výroku tohoto rozhodnutí.

- Doporučení č. 2 - Dynamika dopravních proudů

Doporučuje doplnit do dokumentace EIA podrobný odhad indukované dopravy, který zohlední změny v kapacitě komunikací i vliv na tzv. modal split, ponechat regulační opatření

z původní dokumentace EIA (dostavba SOKP před zprovozněním záměru, zavedení nízkoemisních zón) a navrhnout další opatření ke zmírnění vlivu indukované dopravy (např. různé formy regulace dopravy ve vnitřním městě). Dále doporučuje zahrnout do dokumentace EIA analýzu interakce mezi předmětným záměrem a dalšími významnými dopravními záměry, jako je zahloubení ulice V Holešovičkách, silniční okruh kolem Prahy nebo metro D, vyhodnotit synergické efekty těchto projektů na intenzity dopravy ve vnitřním městě, provést aktualizaci modal split na základě reálných dat o vývoji intenzit automobilové dopravy a veřejné dopravy v Praze, zahrnout do dokumentace EIA scénáře vývoje modal split, které zohledňují vliv předmětného záměru na dostupnost veřejné dopravy a pěší či cyklistickou infrastrukturu, zajistit, aby byla realizace předmětného záměru nadále podmíněna dokončením SOKP, což by umožnilo odklon tranzitní dopravy mimo vnitřní město, a provádět pravidelné a dlouhodobé měření koncentrací NO₂ a dalších škodlivin v ulici V Holešovičkách a zahrnout tato data do aktualizované dokumentace EIA.

Uvádí, že předmětný záměr zásadně ovlivní dopravní proudy v Praze a že počítá s výrazným zvýšením kapacity komunikací, s čímž jsou spojená rizika indukované dopravy a změny v modal split. Rovněž uvádí, že modal split je klíčovým faktorem pro hodnocení vlivů záměru na městskou mobilitu a že dokumentace (oznámení) pracuje s nereálným předpokladem konstantního podílu veřejné dopravy (73 %), který není podložen žádným modelem ani analýzou. Odhaduje nárůst dopravního výkonu vlivem indukce na cca 1,3 milionu vozokilometrů denně a uvádí, že předmětný záměr nelze posuzovat izolovaně, jelikož jeho realizace bude mít významné dopady na další dopravní projekty v Praze a okolí, kdy např. zkapacitnění dálnic D5, D10 a D11 u Prahy nebo plánované rozšíření SOKP může zvýšit tlak na komunikace ve vnitřním městě a vést k jejich přetížení.

*Připomínky týkající se indukované dopravy, zahrnutí dalších dopravních záměrů, regulačních opatření vč. dostavby SOKP před zprovozněním záměru a zavedení nízkoemisních zón byly podrobně vypořádány výše v textu v rámci reakcí na jednotlivé návrhy Spolku Auto*Mat (zejm. reakce na návrhy č. 5, 6, 8, 10, 11 a 12), na které tímto odkazujeme. K tzv. „modal split“ příslušný úřad konstatuje, že dle doplňujících informací od zpracovatele oznámení vycházejí využití dopravně-inženýrské podklady (příloha č. 1 oznámení) z prognostického modelu, který je založen na standardně používaném, konzervativním scénáři vývoje dopravní poptávky. Tento přístup předpokládá zachování základních parametrů dopravního chování obyvatel (zejm. počtu cest na obyvatele a struktury cest, mobilitu, dělbu přepravní práce) a promítá do výhledu především demografický a územní rozvoj hl. m. Prahy a jeho širšího zázemí. Tento metodický postup je u technických studií považován za odborně obhajitelný, jelikož omezuje riziko aplikace nepodložených hypotéz a spekulativních scénářů. Modelové výpočty intenzit automobilové dopravy byly zpracovány na dvou odborných pracovištích, která se dlouhodobě zabývají tvorbou a aktualizací makroskopických dopravních modelů (Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a. s. a Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy), a příslušný úřad akceptoval předmětné podklady a předložené vyhodnocení jako dostatečný podklad k vyhodnocení vlivu záměru (resp. jeho komplexních změn) na životní prostředí a veřejné zdraví.*

V rámci dopravního modelu byly pro etapový stav 2030 variantně zohledněny významné kapacitní úpravy silniční sítě v širším okolí Prahy (dokončení Pražského okruhu (stavby 511, 518-520), zkapacitnění D0 (stavba 510) v oblasti Černého Mostu, stavba 515 mezi D5 a ul. K Barrandovu, zkapacitnění D11 do úrovně exit 8, zkapacitnění D10 do úrovně exit 3 a realizace městských radiál (Radlická, Břevnovská a Vysočanská radiála)). Ostatní zkapacitnění dálnic (např. další úseky D5, D8, D10 a D11) byla zahrnuta do výhledového horizontu po roce 2030, a to v souladu s jejich předpokládanou projektovou a realizační připraveností dle podkladů IPR a ŘSD dostupných v době zpracování modelu. Z pohledu investic do městské hromadné dopravy (připravované tramvajové tratě, metro D) se do roku 2030 nepředpokládá dokončení takové systémové změny, která by sama o sobě vedla k zásadní redukci intenzit automobilové dopravy v širším okolí záměru. Jednotlivé projekty přinášejí zejm. lokální efekty a jejich vliv na celkovou bilanci automobilové dopravy je spíše marginální. Interakce a synergické efekty staveb v rámci města a jeho okolí tak byly v dopravním modelu zohledněny a následně vyhodnoceny a předmětný záměr nebyl posuzován izolovaně. Dle doplňujících informací od zpracovatele oznámení toto platí principiálně i o záměru tzv. zahloubení Holešoviček. Tento záměr sice není v rámci strategie města doposud sledován, nicméně s ohledem na skutečnost, že jde fakticky o zakrytí stávající radiální trasy bez zásadního vlivu na pozitivní změnu přerozdělení dopravních toků, nemá tento záměr na dopravní modely vliv. Příslušný úřad konstatuje, že obecně je posuzování synergických efektů a širší interakce zejm. předmětem procesu SEA, určeného právě k hodnocení strategie, např. v úrovni územního plánu nebo zásad územního rozvoje, přičemž předmětný záměr byl na této úrovni opakovaně posouzen, jednak v rámci změny stávajícího územního plánu (změna č. 3125), při aktualizaci ZÚR (č. 7) a rovněž při posouzení SEA tzv. nového Metropolitního plánu. Aktuální zjišťovací řízení se zabývá posouzením vlivu komplexních změn záměru.

Doplňující informace od zpracovatele oznámení potvrzují, že záměr významně ovlivní dopravní proudy v Praze, to je v souladu s platným územním plánem i ostatními strategickými dokumenty právě jeho účelem. Zároveň vyvracejí obecné tvrzení, že záměr zahrnuje výrazné zvýšení kapacity komunikací (naopak v důsledku záměru dojde na mnoha místech k významným dopravním omezením, např. snížení počtu jízdních pruhů, preferenci MHD a alternativních módů dopravy ve stávajících uličních koridorech, úpravě dopravních režimů, zklidnění ad.), a tvrzení že oznámení pracuje s nereálným předpokladem konstantního podílu veřejné dopravy 73 % (tato hodnota zřejmě vychází z Plánu udržitelné mobility jako strategického cíle, což nelze zaměňovat s hodnotou obsaženou v dopravním modelu, která se odvíjí od vnitromodelových matematických algoritmů a vložených vnějších vstupů).

Měření NO₂ a dalších škodlivin v ulici V Holešovičkách bylo dle doplňujících informací od zpracovatele oznámení historicky prováděno ve čtyřech etapách v období let 2015 – 2017, přičemž dokončení Městského okruhu a Libeňské spojky je záměrem, který dílčím způsobem zlepšuje současný stav na této významně zatížené komunikaci, což jednoznačně dokládají kartogramy intenzit dopravy. Další měření pro potřeby přípravy záměru proto nejsou potřebná.

Příslušný úřad s ohledem na výše uvedené, vzhledem k charakteru záměru, jeho změn a souvisejícím vlivům konstatoval, že záměr (resp. jeho komplexní změny) nemají významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví, a nepožaduje tedy další posuzování záměru, jak vyplývá z výroku tohoto rozhodnutí.

- Doporučení č. 3 - Urbanistické a sociální konsekvence

Doporučuje doplnit detailní návrhy využití uvolněného prostoru, včetně plánů na jeho údržbu a financování, zahrnout participativní proces s místními obyvateli, který by zajistil, že nové veřejné prostory budou odpovídat jejich potřebám, provést podrobnou analýzu vlivu ventilačních objektů na kvalitu bydlení, včetně modelování jejich dopadů na kvalitu ovzduší, navrhnout technická opatření ke zmírnění negativních vlivů (např. zvýšení výšky komínů nebo zavedení pokročilých filtračních technologií), prioritizovat zahloubení ulice V Holešovičkách kvůli eliminaci negativních dopadů, doplnit ekonomickou analýzu projektu o kvantifikaci externalit (zejm. nákladů spojených se zdravotní péčí a poklesem hodnoty nemovitostí) a navrhnout mechanismy kompenzace pro obyvatele dotčených lokalit (např. formou investic do veřejné infrastruktury nebo finančních příspěvků).

Uvádí, že předmětný záměr přináší významné urbanistické změny, které mohou mít pozitivní i negativní vlivy na kvalitu života dotčených obyvatel. Namítá, že převedení dopravy do tunelů kromě pozitivních změn vyvolává rovněž otázky z hlediska vlivu na bydlení, veřejnou infrastrukturu a socioekonomické aspekty. V této souvislosti zmiňuje zejm. umístění ventilačních objektů v blízkosti obytné zástavby, přičemž uvádí, že dle studie ČVUT z roku 2023 může zvýšená koncentrace NO₂ v okolí ventilačních objektů vést k nárůstu respiračních onemocnění o 15 % ve srovnání s průměrem pražských lokalit. Zároveň namítá, že dokumentace (oznámení) neobsahuje dostatečně podrobné návrhy konkrétního využití uvolněného prostoru ani analýzu jeho dlouhodobé udržitelnosti.

*S odkazem na vypořádání úvodní souhrnné připomínky Spolku Auto*Mat výše v textu příslušný úřad konstatuje, že vlivy ventilačních objektů (resp. výdechového objektu a výjezdových portálů) na kvalitu ovzduší jsou dostatečným způsobem zahrnuty do rozptylové studie i do hodnocení vlivu záměru na veřejné zdraví (přílohy č. 2 a 3 oznámení). Hodnocení bylo provedeno dle platné legislativy a platných metodik Ministerstva životního prostředí a Státního zdravotního ústavu včetně vyhodnocení vlivů na výskyt respiračních onemocnění, přičemž výsledky hodnocení neindikují potřebu stanovení specifických opatření pro redukci imisních příspěvků výdechových objektů.*

Vyhodnocení možnosti využití uvolněného prostoru bylo dle doplňujících informací od zpracovatele oznámení provedeno v předchozí fázi přípravy záměru v rámci zpracování urbanisticko-dopravní studie, která byla podkladem pro zpracování DÚR (která se následně stala podkladem pro zpracování předloženého oznámení změny záměru). V rámci urbanisticko-dopravní studie byl zahrnut participativní proces s místními obyvateli a se zástupci místních samospráv, ze kterého vyplynul výsledný návrh urbanistického a krajinářského řešení záměru

a v konečném důsledku i řada aktuálně posuzovaných změn záměru. Co se týče požadavku na provedení ekonomické analýzy projektu, upozorňuje příslušný úřad, že ekonomické aspekty nejsou předmětem procesu EIA.

Příslušný úřad považuje uvedené vyhodnocení v rámci oznámení a v rámci zpracovaných odborných studií za dostatečné k tomu, aby posoudil, zda změny záměru spočívající ve vypuštění (nesplnění) podmínek původních stanovisek EIA, resp. ověřujících závazných stanovisek mohou mít významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví a konstatoval, že záměr (resp. jeho komplexní změny) nemají významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví, a nepožaduje tedy další posuzování záměru, jak vyplývá z výroku tohoto rozhodnutí.

- Doporučení č. 4 - Regulační nástroje a jejich efektivita

Doporučuje modernizovat návrh nízkoemisních zón tak, aby zahrnovaly emisně citlivé zpoplatnění vjezdu, podobně jako např. v Miláně (Area C), zajistit důsledné vymáhání pravidel parkování v zónách placeného stání, včetně zvýšení cen za parkování v historickém centru, provést podrobnou analýzu možností zavedení nízkoemisní zóny v Praze na základě zkušeností z evropských měst, začlenit do dokumentace EIA konkrétní kroky k dosažení cílů Plánu udržitelné mobility (např. rozšíření cyklistické infrastruktury nebo zvýšení kapacity veřejné dopravy) a provést aktualizaci dopravně-organizačních opatření tak, aby byla plně v souladu s Klimatickým plánem hl. m. Prahy do roku 2030.

Uvádí, že předmětný záměr představuje významný zásah do dopravní infrastruktury Prahy, který vyžaduje zavedení účinných regulačních nástrojů ke zmírnění negativních dopadů na životní prostředí a městskou mobilitu, přičemž je nutné zajistit jejich modernizaci a důslednou implementaci. Namítá, že zvláštní pozornost by měla být věnována nízkoemisním zónám, optimalizaci parkování a synergii s Plánem udržitelné mobility.

*S odkazem na vypořádání jednotlivých návrhů Spolku Auto*Mat (zejm. reakce na návrhy č. 8, 12 a 13) výše v textu příslušný úřad konstatuje, že vlivy záměru, resp. jeho komplexních změn na životní prostředí a veřejné zdraví byly podrobně vyhodnoceny v předloženém oznámení i v rámci tohoto závěru zjišťovacího řízení jako nevýznamné, plně akceptovatelné a v řadě aspektů jako příznivé, a to i bez regulačních opatření. Dle doplňujících informací od zpracovatele oznámení je vlastní příprava regulativních opatření v Praze připravována samostatně v souladu s enviromentálními a dopravními strategiemi města. Prověření v rámci oznámení nicméně fakticky dokladuje, že i v případě, že by regulační opatření nebyla vůbec zavedena záměr splňuje legislativní požadavky. Příslušný úřad vzhledem k charakteru záměru, jeho změn a souvisejícím vlivům konstatoval, že záměr (resp. jeho komplexní změny) nemají významný vliv na životní prostředí, a nepožaduje tedy další posuzování záměru, jak vyplývá z výroku tohoto rozhodnutí.*

- Doporučení č. 5 - Klimatické aspekty projektu

Doporučuje doplnit podrobnější metodiku výpočtu emisí CO₂ ekv. včetně přehledu uplatněných emisních faktorů, předpokládaných objemů stavebních prací a materiálů, vyhodnotit významnost emisí ve vztahu k národním klimatickým cílům ČR a strategii EU „Fit for 55“,

zahrnout do dokumentace EIA podrobnou analýzu vlivu indukované dopravy na emise skleníkových plynů, navrhnout opatření ke zmírnění tohoto vlivu (např. regulaci dopravy ve vnitřním městě nebo zavedení nízkoemisních zón), provést detailní analýzu souladu záměru s Klimatickým plánem hl. m. Prahy a zahrnout do dokumentace EIA návrhy konkrétních opatření, které by zajistily dosažení klimatických cílů i při realizaci projektu.

Uvádí, že předmětný záměr má významný vliv na klimatický systém, a to jak v krátkodobém, tak dlouhodobém horizontu, přičemž klimatické dopady projektu zahrnují emise skleníkových plynů spojené se stavební činností, změny v emisním profilu automobilové dopravy po jeho realizaci a vliv na dosažení klimatických cílů ČR a Evropské unie. Rovněž uvádí, že celkové emise spojené s výstavbou záměru budou dle klimatické studie činit cca 213 kt CO₂ ekv. a namítá možné dlouhodobé zvýšení emisí skleníkových plynů vlivem indukované dopravy. Dále uvádí, že realizace předmětného záměru může ohrozit cíle Pařížské dohody a evropské strategie „Fit for 55“, pokud nebudou přijata adekvátní opatření ke zmírnění jeho klimatických dopadů a že očekávaný nárůst intenzit dopravy po realizaci záměru je v přímém rozporu s Klimatickým plánem hl. m. Prahy, který stanovuje potřebu snížení intenzit automobilové dopravy do roku 2030 oproti roku 2010 o 15 %.

*Velká část připomínek uvedená v rámci doporučení č. 5 již byla podrobně vypořádána výše v textu zejm. v rámci vypořádání návrhu č. 15 Spolku Auto*Mat, na které tímto odkazujeme. Příslušný úřad dále upozorňuje, že předmětem aktuálního zjišťovacího řízení jsou komplexní změny technického řešení záměru, přičemž z hlediska vlivů na klima je aktualizovaná podoba záměru oproti předchozímu technickému řešení hodnocena převážně pozitivně. Přestože upravené stavební řešení záměru s větším podílem tunelových úseků může přispět k větší atraktivitě trasy a tudíž k určitému nárůstu intenzit automobilové dopravy, bude tento vliv do značné míry kompenzován zahrnutím řady dílčích úprav a řešení směřujících k podpoře nemotorové a hromadné dopravy (zejm. nová síť cyklistických a pěších tras, nová infrastruktura pro trolejbusové linky, realizace nových autobusových, tramvajových a železničních zastávek ad.). Změny v bilanci přímých emisí skleníkových plynů z automobilové dopravy budou oproti původnímu řešení málo významné a budou se pohybovat v řádu nižších jednotek kt CO₂ ekv., přičemž se může jednat o mírný nárůst, ale i mírný pokles emisních hodnot. U nepřímých emisí lze vzhledem ke zvýšení počtu tunelových úseků očekávat mírné zvýšení emisí ze zajištění provozu tunelů, na druhou stranu však úpravou záměru dochází k odstranění řady výdechů provozní vzduchotechniky, která představuje nejvýznamnější složku spotřeby energie, a tedy i nejvýznamnější zdroj nepřímých emisí. Výsledné působení záměru na lokální klimatické poměry je hodnoceno převážně pozitivně, a to zejm. vlivem posílení tzv. modrozelené infrastruktury, tj. výrazným navýšením plošných a liniových výsadeb stromů, keřů i drobnějších vegetačních ploch s množstvím objektů a prvků sloužících k zadržování vody v území (retenční nádrže se vsakem, propustné a polopropustné povrchy ad.). Provedené změny mimo jiné přispějí ke zmírnění teplotních extrémů v uličních prostorech. Vlivem posuzovaných změn záměru nedojde k ohrožení cílů Pařížské dohody ani evropské strategie „Fit for 55“. Naplňování cílů snižování emisí skleníkových plynů z automobilové dopravy se odehrává vesměs mimo oblast silniční*

infrastruktury, a to zejména v segmentu obměny vozového parku., resp. požadavků na emisní parametry vozidel.

Příslušný úřad s ohledem na výše uvedené, vzhledem k charakteru záměru, jeho změn a souvisejícím vlivům konstatoval, že záměr (resp. jeho komplexní změny) nemají významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví, a nepožaduje tedy další posuzování záměru, jak vyplývá z výroku tohoto rozhodnutí.

- Doporučení č. 6 - Hodnocení návrhu na zrušení vybraných podmínek EIA

Uvádí podrobné námitky a doporučení k zachování podmínek původních stanovisek EIA, indukované dopravě, validaci rozptylové studie, regulaci vjezdu ad., které již byly podrobně popsány a vypořádány výše v textu v rámci jednotlivých návrhů Spolku Auto*Mat (zejm. návrhy č. 2 – 5 a 8 – 13).

Zároveň namítá rozpor návrhu na zrušení podmínek stanoviska EIA s cíli Plánu udržitelné mobility Prahy a Klimatického plánu hl. m. Prahy do roku 2030.

Naprostá většina připomínek uvedená v rámci doporučení č. 6 již byla podrobně vypořádána výše v textu v rámci reakcí na jednotlivé návrhy Spolku Auto*Mat (zejm. vypořádání návrhů č. 2 – 5 a 8 – 13) a v rámci vypořádání druhé souhrnné připomínky Spolku Holešovičky pro lidi, z.s. K namítanému rozporu vypuštění podmínek se strategickými dokumenty města příslušný úřad na základě doplňujících informací od zpracovatele oznámení uvádí, že změny záměru (zahrnující vypuštění a modifikaci podmínek) nejsou v rozporu s cíli Plánu udržitelné mobility Prahy a Klimatického plánu hl. m. Prahy do roku 2030, neboť v žádném případě nezakládají rušení žádných cílů či opatření, obsažených v těchto strategických dokumentech. Naopak, oznámení výslovně konstatuje, že opatření ke snížení dopravní zátěže jsou a nadále budou v Praze uplatňována, přičemž jsou citovány právě obě výše uvedené strategie.

Příslušný úřad s ohledem na výše uvedené, vzhledem k charakteru záměru, jeho změn a souvisejícím vlivům konstatoval, že záměr (resp. jeho komplexní změny) nemají významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví, a nepožaduje tedy další posuzování záměru, jak vyplývá z výroku tohoto rozhodnutí.

- Doporučení č. 7 - Dopravní modely v rozporu se strategickými dokumenty

Doporučuje aktualizovat podklady projektu a dopravních modelů včetně vlivu urbanistického zahušťování a indukované dopravy a revidovat strategické dokumenty tak, aby reflektovaly reálné dopady kapacitních staveb na městskou mobilitu.

Uvádí, že předmětný záměr je založen na zastaralých a neprůkazných dopravních modelech, které ignorují klíčové faktory jako indukovanou dopravu nebo urbanistický vývoj, a namítá že uvedené rozpory mezi oficiálními strategiemi hl. m. Prahy a realitou záměru vytvářejí právní, environmentální a společenská rizika, která nelze přehlížet, a je nutné se s nimi v dokumentaci EIA vypořádat. Rozporuje avizované snížení zatížení ulice V Holešovičkách o 30 000 vozidel denně a namítá, že 87,4 % dopravy v této lokalitě je cílové (obsluha města,

zásobování, bydlení), zatímco pouze 12,6 % tvoří průjezdná doprava. Za maximální možné považuje snížení o cca 13 500 vozidel denně. Za kritické body modelu považuje ignorování indukované dopravy (uvádí, že kapacitní stavby vedou k 18% nárůstu dopravy v přilehlých oblastech do 3 let po otevření), nezohlednění ročního nárůstu registrací vozidel v Praze a Středočeském kraji (+ 3,2 % v letech 2020 – 2024), urbanistické zahušťování města (plánovaný růst počtu obyvatel Prahy o 5,9 % do roku 2030) a vliv logistiky a zásobování spojený s developerskými projekty. Dále uvádí, že finanční náročnost záměru není kompenzována reálnými socioekonomickými přínosy, že náklady na zdravotní péči způsobené znečištěním ovzduší vzrostou o 15 – 20 % v dotčených lokalitách a že porušení podmínek EIA povede k soudním sporům a komplikacím při kolaudaci.

*Příslušný úřad konstatuje, že podkladové modelové výpočty intenzit dopravy byly zpracovány na dvou odborných pracovištích, která se dlouhodobě zabývají tvorbou a aktualizací makroskopických dopravních modelů (TSK a IPR). Dle doplňujících informací od zpracovatele oznámení vychází dopravní model použitý v oznámení z aktuálních datových podkladů dostupných v době zpracování podkladových studií a odpovídá standardně používané metodice makroskopického modelování. Model je pravidelně aktualizován na základě celostátního sčítání dopravy, místních průzkumů a demografických prognóz. Růst počtu obyvatel i pracovních příležitostí je do modelu zahrnut prostřednictvím aktualizovaných vstupních dat vycházejících z územně plánovacích podkladů a demografických prognóz. Uvažovaný růst počtu obyvatel Prahy do roku 2030 (cca 5–6 %) je tedy v modelu promítnut v rámci generace a distribuce přepravních vztahů. Model rovněž zohledňuje rozvojové plochy a plánované developerské projekty v rozsahu dostupných oficiálních podkladů. Samotný meziroční nárůst registrací vozidel (např. 3,2 % v letech 2020–2024) není přímým vstupem do modelu, neboť počet registrovaných vozidel automaticky neznamená odpovídající nárůst realizovaných jízd. Rozhodující je skutečná mobilita obyvatel, dělba přepravní práce a prostorová struktura zdrojů a cílů dopravy, které jsou v modelu zohledněny. Tématika indukované dopravy v dopravním modelu byla podrobně vypořádána výše v textu (zejm. v rámci reakcí na návrh č. 5 Spolku Auto*Mat, z.s., na které tímto odkazujeme). Dopravní model je nástrojem pro ověřování funkčnosti sítě, nikoliv náhradou strategických dokumentů. Strategické materiály definují cíle (např. podporu udržitelné mobility), zatímco model hodnotí konkrétní scénáře infrastruktury.*

Revize evropských, národních nebo i městských strategií není předmětem procesu EIA a tudíž ani tohoto zjišťovacího řízení. Tyto dokumenty v platném znění jsou pouze obecným nástrojem dopravní politiky a jejich naplnění je respektováno kromě jiného naplňováním platného územního plánu, do kterého jsou stavby Městského okruhu a Libeňské spojky zahrnuty. Případná potřeba aktualizace strategických dokumentů je tak samostatným procesem v gesci samosprávy, nikoli předmětem procesu EIA.

Avizované snížení intenzit dopravy v ulici V Holešovičkách vychází z modelového porovnání referenčního stavu (stav C1) a návrhového stavu (stav C4). Tento stav uvažuje s kompletní výstavbou nadřazené komunikační sítě (včetně všech radiál), včetně omezení severojižní

magistrály, proto je snížení takto vysoké (např. ve stavu C3 je toto snížení jen o 23 tisíc vozidel/denně). Údaj o 87,4 % cílové dopravy vychází z aktuálního stavu a nebere v úvahu změnu trasování po realizaci kapacitního propojení. Část dnešní „cílové“ dopravy je ve skutečnosti tranzitní v rámci širšího městského prostoru (tzv. vnitroměstský tranzit), který by při zlepšení síťových podmínek volil kapacitnější trasu. Modelové snížení tedy dle zpracovatele oznámení není založeno pouze na odhadu podílu čistě průjezdné dopravy (12,6 %), ale na celkové změně síťového rozdělení proudů. Maximální možné snížení nelze stanovit prostým odečtením podílu tranzitu ze stávající intenzity, protože změna infrastruktury ovlivňuje volbu trasy i u části dnešní zdrojově-cílové dopravy.

Tvrzení o vzrůstu nákladů na zdravotní péči (o 15 – 20 %) v dotčených lokalitách v důsledku znečištění ovzduší není podloženo žádnými reálnými daty. Dle provedeného vyhodnocení v rámci oznámení nebude mít záměr (resp. jeho komplexní změny) významný vliv na kvalitu ovzduší a veřejné zdraví. Dle zpracované studie vlivu na veřejné zdraví (příloha č. 4 oznámení) budou v rámci dotčené obytné zástavby plněny imisní limity všech sledovaných znečišťujících látek, přičemž vlivy záměru na míru zdravotního rizika z expozice znečišťujícím látkám v ovzduší budou dle provedeného hodnocení nevýznamné s mírně převažujícími pozitivními vlivy. Změny v míře karcinogenních rizik se pohybují v řádu 10^{-7} – 10^{-6} pro celou dotčenou populaci a jsou tedy z hlediska zdravotního stavu populace zcela nevýznamné.

Příslušný úřad upozorňuje, že finanční náročnost a ekonomické přínosy záměru nejsou předmětem procesu EIA a tedy ani tohoto zjišťovacího řízení. K namítanému „porušení podmínek EIA“ příslušný úřad odkazuje na podrobné vypořádání druhé připomínky Spolku Holešovičky pro lidi, z.s. výše v textu a uzavírá že vypuštění vybraných podmínek stanoviska EIA bylo provedeno v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., bylo vypořádáno v rámci zpracovaného oznámení a související vlivy vyvolané nesplněním uvedených podmínek byly podrobně vyhodnoceny v rámci tohoto zjišťovacího řízení jako nevýznamné a plně akceptovatelné.

Příslušný úřad s ohledem na výše uvedené, vzhledem k charakteru záměru, jeho změn a souvisejícím vlivům konstatoval, že záměr (resp. jeho komplexní změny) nemají významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví, a nepožaduje tedy další posuzování záměru, jak vyplývá z výroku tohoto rozhodnutí.

Závěrem shrnuje všechny předchozí návrhy a doporučení, rizika a dopady záměru a pro zajištění transparentnosti a efektivity záměru doporučuje zavést monitorovací mechanismus zahrnující pravidelné a funkční měření kvality ovzduší v lokalitách ovlivněných ventilačními objekty, transparentní monitoring intenzit dopravy na klíčových komunikacích v okolí záměru, vyhodnocování plnění klimatických cílů ve vztahu k emisím skleníkových plynů a participaci veřejnosti při hodnocení dopadů projektu na životní prostředí.

Všechny návrhy a doporučení a související připomínky k rizikům a dopadům záměru jsou podrobně vypořádány výše v textu (v rámci reakcí na jednotlivá doporučení spolku Holešovičky pro lidi, z.s., resp. v rámci reakcí na jednotlivé návrhy spolku Auto*Mat). Návrh opatření proti

emisím do ovzduší v době provozu záměru zahrnující monitoring v tunelech a v místě přiblížení trasy záměru k obytné zástavbě jsou součástí oznámení (str. 266). Příslušný úřad s odkazem na předmětná vypořádání a výše uvedené, vzhledem k charakteru záměru, jeho změn a souvisejícím vlivům konstatoval, že záměr (resp. jeho komplexní změny) nemají významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví, a nepožaduje tedy další posuzování záměru, jak vyplývá z výroku tohoto rozhodnutí.

Společenství vlastníků Donatellova 2002 až 2005, Praha 10 ze dne 13. 4. 2025

Připomínkuje zejm. stavbu „bytových domů MGA“ v Michelangelově ulici a v rámci stavby městského okruhu požaduje odklonění příjezdu do těchto nových domů z ulice Mirošovická a Michelangelova a jejich přímé napojení na městský okruh. Nesouhlasí s návrhy na „otevření“ dopravní komunikace z ulice Michelangelova do ulice Přetlucká a upozorňuje na rizika zhoršení kvality ovzduší a dopravní situace vč. parkování. Závěrem uvádí, že předmětný záměr sám o sobě zásadně změní životního prostředí a kvalitu bydlení v dotčené lokalitě, nicméně chápe důležitost jeho realizace.

Příslušný úřad konstatuje, že požadované dopravní napojení stavby „Domy MGA“ není předmětem záměru a tudíž ani tohoto zjišťovacího řízení. Dle doplňujícího podkladu od zpracovatele oznámení se jedná o soukromý developerský projekt a prověření možnosti jeho napojení na dopravní síť je plně v gesci vlastníka, resp. stavebníka projektu, přičemž investor záměru Městských okruhů a Libeňské spojky nemůže vynakládat veřejné prostředky na soukromý záměr. Dle poskytnutých doplňujících informací je navíc pro projekt „Domy MGA“ již vydáno na stavebním úřadě Praha 10 pravomocné územní rozhodnutí z roku 2021 s uvažovaným připojením na stávající Michelangelovu ulici.

Daniel Drnec ze dne 13. 4. 2025

Předmětný záměr považuje za prospěšný z hlediska zlepšení dopravní situace v Praze a minimalizace negativních vlivů dopravy na okolí. Záměr nepožaduje podrobit plnohodnotnému procesu EIA a uvádí, že se jedná pouze o úpravu původního záměru se shodným umístěním a základními parametry, vedoucími k menšímu dopadu stavby na okolí. Požaduje zachovat vypuštění (tzn. nesplnění) podmínky regulace automobilové dopravy pomocí mýtného či nízkoemisní zóny (restriktivní opatření považuje za negativní ve vztahu ke kvalitě života obyvatel a uvádí příklady omezení negativních dopadů automobilové dopravy bez zásadního omezení samotného užívání vozidel) a podmínky dokončení SOKP před zprovozněním záměru (uvádí, že realizace záměru má pozitivní dopady i bez předchozí realizace SOKP). Dále požaduje zmírnění dvou tvrzení uvedených v oznámení (na str. 178 a 190), která kladou zbytečně veliký důraz na regulaci dopravy, a zachování tvrzení na str. 60 ve stávající podobě.

Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

Dále požaduje nahradit vybranou cyklistickou infrastrukturu (stezka pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem, vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty (cyklopruh) a vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty a MHD) segregovanou stezkou pro cyklisty, s odsunutím v křižovatkách. Namítá, že

v případě stezek pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem dochází ke konfliktům mezi cyklisty a chodci, že v případě cyklopruhů dochází k nevhodným situacím při odbočování automobilů doprava přes cyklopruh (snížené rozhledové poměry) a že v případě vyhrazených pruhů pro MHD a cyklisty může docházet ke zpomalování vozidel MHD ze strany cyklistů i ohrožování cyklistů při jejich předjíždění vozidly MHD. Uvádí, že navrhované segregované stezky pro cyklisty vedou k oddělení cyklistů od rychlejších i pomalejších dopravních módů, a odsunutí stezky v křižovatkách umožní, aby se mezi přejezd pro cyklisty a silnici vešel odbočující automobil, což zamezí vzájemnému blokování automobilů a cyklistů a zajistí dobré rozhledové poměry.

Příslušný úřad konstatuje, že vzhledem k rozsahu řešeného záměru, resp. jeho komplexních změn nelze ze vznesené připomínky určit konkrétní oblast, na kterou uvedený požadavek míří. Dle doplňujících informací od zpracovatele oznámení bylo v obecné i podrobné rovině řešení cyklistické dopravy v rámci záměru široce projednáváno s dotčenými městskými částmi, Institutem plánování a rozvoje hl. m. Prahy, cyklistickou komisí, Policií ČR, Regionálním organizátorem pražské integrované dopravy a Dopravním podnikem hl. m. Prahy a výsledná koncepce řešení je výsledkem konsenzu na celoměstské úrovni jak z hlediska efektivity a bezpečnosti, tak z hlediska urbanistického a environmentálního. Z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví není připomínka relevantní a příslušný úřad se jí dále nezabývá.

Marek Skružný ze dne 3. 4. 2025

Předkládá totožné vyjádření spolku Holešovičky pro lidi, z.s. ze dne 3. 4. 2025 (souhrn viz výše) včetně přílohy (tabulka nákladů velkých dopravních staveb).

Obsah obdrženého vyjádření a jeho vypořádání jsou shrnuty výše v části zabývající se vyjádřením spolku Holešovičky pro lidi, z.s.

Michal Trník ze dne 3. 4. 2025

Předkládá totožné vyjádření spolku Holešovičky pro lidi, z.s. ze dne 3. 4. 2025 (souhrn viz výše) včetně jeho příloh (tabulka nákladů velkých dopravních staveb a „Odborné posouzení / vyjádření k emisím zdravotně rizikových látek z provozu motorových vozidel ve vztahu k ochraně zdraví a pohody bydlení v domě V Holešovičkách 1478/52, Praha 8“ (doc. Michal Vojtíšek, M.S., Ph.D., červenec 2019)).

Obsah obdrženého vyjádření a jeho vypořádání jsou shrnuty výše v části zabývající se vyjádřením spolku Holešovičky pro lidi, z.s.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí mohou podat rozklad oznamovatel, dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2 zákona a dotčené územní samosprávné celky k Ministerstvu životního prostředí, a to ve lhůtě do 15 dnů ode dne jeho doručení, přičemž tato lhůta se počítá ode dne následujícího po dni doručení rozhodnutí. Rozhodnutí se považuje za doručené 15. dnem po

vyvěšení na úřední desce Ministerstva životního prostředí. O rozkladu rozhoduje ministr životního prostředí na základě návrhu rozkladové komise. Splnění podmínek podle § 3 písm. i) bodu 2 zákona doloží dotčená veřejnost v odvolání.

Rozhodnutí nenahrazuje závazná stanoviska ani vyjádření dotčených správních orgánů, stejně tak ani příslušná rozhodnutí, povolení či souhlasy vydávané podle zvláštních právních předpisů.

Mgr. Evžen Doležal

ředitel odboru

posuzování vlivů na životní prostředí

podepsáno elektronicky

(otisk úředního razítka)

Dotčené územní samosprávné celky ve smyslu § 16 odst. 2 zákona **neprodleně** zveřejní informaci o rozhodnutí a o tom, kdy a kde je možné do něj nahlížet na úředních deskách. Doba zveřejnění této informace je podle § 16 odst. 2 zákona nejméně 15 dnů. Zároveň v souladu s tímto ustanovením **dotčené územní samosprávné celky vyrozumí elektronickou datovou nebo e-mailovou zprávou (Tomas.Vebr@mzp.gov.cz), popř. písemně příslušný úřad o dni vyvěšení informace o rozhodnutí na úřední desce**, a to v nejkratším možném termínu.

Rozhodnutí o závěru zjišťovacího řízení bude v souladu s § 7 odst. 6 zákona doručeno veřejnou vyhláškou zveřejněnou na úřední desce Ministerstva životního prostředí. Do tohoto rozhodnutí lze také nahlédnout v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí (<http://www.cenia.cz/eia>) a na stránkách Ministerstva životního prostředí (<http://www.mzp.cz/eia>) pod kódem záměru MZP530, kde je zveřejněn rovněž doplňující podklad vyžádaný od zpracovatele oznámení.

Rozdělovník k č. j. MZP/2026/910/2742:

Dotčené územní samosprávné celky:

Hlavní město Praha, primátor

Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1

Městská část Praha 3, starosta

Havlíčkově náměstí 700/9, 130 85 Praha 3

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

(+420) 26712-1111

posta@mzp.gov.cz

ISDS: 9gsaax4

www.mzp.cz

Městská část Praha 7, starosta
U Průhonu 1338/38, 170 00 Praha 7

Městská část Praha 8, starosta
Zenklova 1/35, 180 48 Praha 8

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

Městská část Praha 10, starosta
Vinohradská 3218/169, 100 00 Praha 10

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

Dotčené orgány:

Magistrát hlavního města Prahy, ředitel
Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1

Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze
Rytířská 404/12, 110 01 Praha 1

Oznamovatel:

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

SATRA, spol. s r. o.
Pod Pekárkami 878/2, 190 00 Praha 9 – Vysočany

Zpracovatel oznámení:

ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o., Mgr. Jan Karel
Roztylská 1860/1, 148 00 Praha 4

Na vědomí:

Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí
Jungmannova 35/29, 111 21 Praha 1

Magistrát hlavního města Prahy, odbor pozemních komunikací a drah
Jungmannova 35/29, 111 21 Praha 1

Česká inspekce životního prostředí
Na Břehu 267, 190 00 Praha 9

Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha

Wolkerova 40/11, 160 00 Praha 6

Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

Ministerstvo zdravotnictví

Palackého nám. 375/4, 128 01 Praha 2

Povodí Vltavy, státní podnik, Závod dolní Vltava

Grafická 36, 150 21 Praha 5

Národní památkový ústav

Valdštejnské náměstí 162/3, 118 01 Praha 1

Ministerstvo kultury, odbor památkové péče, odd. regenerace kulturních památek
a památkově chráněných území

Maltézské náměstí 471/1, 118 11 Praha 1

Obvodní báňský úřad pro území Hlavního města Prahy a kraje Středočeského

Kozí 4, P.O. BOX 31, 110 01 Praha 1

Odbory MŽP:

510 – odbor výkonu státní správy I – oddělení Praha

610 – odbor adaptace na změnu klimatu

650 – odbor geologie

930 – odbor cirkulární ekonomiky a odpadů

950 – odbor ochrany vod

970 – odbor ochrany ovzduší