

-dle rozdělovníku-

Váš dopis zn./ze dne:

Č. j.:
MHMP 458607/2025
Sp. zn.:
S-MHMP 91167/2025

Vyřizuje/tel.:
Bc. Václav Linda
236 005 911
Počet listů/příloh: **15/0**
Datum:
05.05.2025

Rozhodnutí – Závěr zjišťovacího řízení

Výroková část:

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

Záměr „Stavba č. 46338 Hloubětínský tunel“ nemůže mít významný vliv na životní prostředí, a proto nepodléhá posouzení podle zákona.

1. Název záměru

Stavba č. 46338 Hloubětínský tunel

2. Kód záměru v Informačním systému EIA

PHA1243

3. Oznamovatel:

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA (sídlo: Mariánské náměstí 2/2, 110 01 Praha 1, IČO: 00064581)

4. Oznámení:

zpracovatel: AZ GEO, s.r.o., vedoucí zpracovatelského týmu: Ing. Luboš Štancl – držitel autorizace ke zpracování dokumentací a posudků dle zákona.

datum zpracování: prosinec 2024

Zařazení záměru podle přílohy č. 1 k zákonu:

Záměr naplňuje § 4 odst. 1 písm. c) zákona, a to ve vztahu k bodu 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 významná změna záměru podle § 4 odst. 1 písm. c) zákona (viz vyjádření Ministerstva životního prostředí č.j. MZP/2022/710/1890 ze dne 29. 6. 2022).

Kapacita (rozsah) záměru:

Předmětem záměru je převedení části trasy stávající místní komunikace tzv. Průmyslového polookruhu (dále též „PPO“) o čtyřech průběžných jízdních pruzích, vedených v současné době ulicemi Průmyslová a Kbelská na území hlavního města Prahy, do tunelu.

Celková délka posuzovaného záměru je 1,992 km.

5. Umístění záměru:

kraj: Hlavní město Praha
obec: hlavní město Praha
městská část: Praha 9, Praha 14
katastrální území: Hloubětín, Vysočany

Rozsah řešeného úseku začíná za mostním objektem X-512.3 přes hrdlořezské údolí říčky Rokytka a přírodní park Smetanka a končí před stávající MÚK Novopacká (Vysočanská radiála I).

Seznam dotčených parcel je uveden na str. 11–12 Oznámení.

6. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Záměr je navržen v jedné variantě jako stavba trvalá.

Předmětem záměru je převedení části trasy stávajícího PPO o čtyřech průběžných jízdních pruzích, vedených v současné době ulicemi Průmyslová a Kbelská na území hlavního města Prahy, do tunelu.

Rozsah nově řešeného úseku PPO začíná severně za mostem přes hrdlořezské údolí a končí před stávající mimoúrovňovou křižovatkou (dále též „MÚK“) Novopacká o celkové délce úpravy hlavní trasy 1,992 km. Samostatný tunelový úsek je navržen jako hloubený o délce cca 670 m pod ulicí Kbelská, přičemž výšková úprava trasy PPO pro potřeby mimoúrovňového vykřížení je navržena o celkové délce 1,180 km.

Tunelový úsek začíná v ulici Průmyslová bezprostředně (jižně) před křižovatkou s ulicí Poděbradská a končí v ulici Kbelská bezprostředně za (severně) křižovatkou s ulicí Kolbenova. Směrové vedení je navrženo ve shodné trase stávajícího vedení komunikace PPO, pouze s drobnými korekcemi, jako je např. vytvoření prostoru pro souběžnou komunikaci pro pěší a cyklisty či úprava obou stávajících křižovatek této části PPO (s ulicemi Poděbradská a Kolbenova).

Součástí stavby je komplexní úprava povrchových částí řešeného úseku. Nad tunelem je navržena realizace městské třídy s vyhrazenými pruhy pro MHD, složky IZS a cyklisty s doplněním vegetace. Jedná se o místní obslužnou komunikaci délky 520 m (místní komunikace III. třídy).

Dále budou v rámci záměru doplněny chybějící podélné a příčné vazby pro pěší a cyklistickou dopravu, a to jak v rámci úseku nad tunelem, tak i podél navazujících úseku PPO.

V souvislosti s možnými kumulacemi jsou v Oznámení uvedeny záměry, které budou v blízkém okolí záměru realizovány (jejich realizace je plánována), či jejich realizace již probíhá a jsou uvedeny v Informačním systému EIA. Jedná se o záměry:

- **ROZŠÍŘENÍ PRODEJNĚ-SERVISNÍHO AREÁLU LOUDA AUTO V HLOUBĚTÍNĚ** – Záměrem je rozšíření stávajícího areálu prodejny motorových vozidel a servisu. Záměr bude realizován již před výstavbou předloženého záměru, kumulativní vlivy lze očekávat jako nevýznamné, neboť provoz záměru rozšíření Areálu Louda auto se na stávající dopravní síti prakticky neprojeví.
- **Nová Elektra – Poděbradská** (domy C, D, E, F, G, H, I, J), Praha 9, k. ú. Vysočany a Hloubětín – Záměr se nachází v nejbližším místě cca 550 m od posuzovaného záměru. Ukončení výstavby záměru je předpokládáno v průběhu roku 2025, s ohledem na předpokládané zahájení výstavby předloženého záměru lze konstatovat, že kumulativní vlivy s tímto záměrem jsou posouzeny v rámci zpracovaných odborných studiích, jejichž podkladem byly mj. intenzity dopravy v jednotlivých řešených horizontech.
- **Vlakové zastávky, Praha 14** - Předmětem záměru je výstavba tří železničních zastávek (Praha-Hostavice, Praha-Jahodnice a Praha-Jiráskova čtvrť), které budou tvořeny nástupišti, přístupovými chodníky, zastřešením a veřejným osvětlením. Tyto budou umístěny v mezistaničním úseku Praha Běchovice - Praha Malešice. Záměr se nachází v nejbližším místě cca 1,3 km od posuzovaného záměru. Vzhledem k charakteru a vzdálenosti není kumulativní působení záměru uvažováno.
- **Optimalizace železniční trati Lysá n.L. - Praha Vysočany, 2. stavba** – účelem stavby je celková modernizace trati se zvýšením rychlosti přepravy a přípravou na dálkové řízení celého úseku tratě z budoucího řídicího pracoviště Praha. Vzhledem k termínu realizace posuzovaného záměru a pouze okrajovému styku obou záměrů není kumulace, která by mohla ovlivnit posuzované složky životního prostředí a veřejného zdraví, očekávána.
- **POLYFUNKČNÍ SOUBOR TESLA HLOUBĚTÍN** – Záměr představuje výstavbu areálu s 18 obytnými objekty. Z dostupného oznámení záměru je zřejmé, že očekávané vlivy jsou soustředěny do nejbližšího okolí záměru POLYFUNKČNÍ SOUBOR TESLA HLOUBĚTÍN a jejich případná kumulace nevyvolá negativní vlivy.
- **Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice, I. Stavba** – délka stavby mezi stanicemi Praha-Libeň a Praha-Malešice (novostavba a úpravy) je 4,030 km, z toho délka novostavby dvoukolejné trati 1,997 km. Vzhledem k charakteru záměru a odstupu cca 1 km od předloženého záměru není kumulace vlivů předpokládána.

Kartogramy dopravy výhledového horizontu zprovoznění záměru (TSK hl. m. Prahy), které jsou součástí rozptylové studie, jež je součástí Oznámení, zohledňují předpokládaný stav komunikační sítě v daném roce a předpokládané postupné naplňování ploch dle platného územního plánu hl. m. Prahy.

Kartogramy dopravy výhledového horizontu naplnění ÚP SÚ hl. m. Prahy (IPR hl. m. Prahy), které jsou součástí rozptylové studie, jež je součástí Oznámení, zohledňují kompletní dostavbu komunikační sítě a naplnění rozvojových ploch podle platného územního plánu hl. m. Prahy (dále též „ÚP SÚ hl. m. Prahy“). Z daného pohledu se tak jedná o scénář maximálního rozvoje území.

V rámci Oznámení záměru byla hodnocena jak stávající, tak i výhledová náplň území ve stavech se záměrem a bez záměru, a to se zohledněním možných kumulativních vlivů.

V Oznámení jsou řešeny následující časové horizonty:

- Stávající stav.
- Rok 2030, výchozí stav, bez provozu záměru.
- Rok 2030, fáze rozestavěnosti záměru, bez provozu tunelu.
- Rok 2030, s provozem záměru.
- Období naplnění ÚP SÚ hl. m. Prahy, s provozem záměru.

Od výše uvedených časových horizontů se dále odvíjí posuzování hlukové zátěže, znečištění ovzduší a hodnocení vlivů na veřejné zdraví

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

Pozemní komunikace:

Hlavní trasa – SO 101 Úprava ulic Průmyslová – Kbelská

Úprava směrového řešení začíná za ukončením mostního objektu X-512.3 přes hrdlořezské údolí a končí před stávající MÚK Novopacká. Fyzický stavební rozsah záměru je od stavebního staničení navržené osy km 0,008 - km 2,000, tzn. délky 1,992 km. Směrová úprava začíná od km 0,008 z důvodu vytvoření prostoru pro možnost pokračování souběžné komunikace pro pěší a cyklisty podél východního jízdního pásu. Směrové korekce jsou i v navazujícím jižním předportálovém úseku z důvodu eliminace stavebních zásahů a záborů v lokalitě PP Pražský zlom. V obou portálových oblastech jsou navržena nová mimoúrovňová křižení (MÚK Poděbradská a MÚK Kolbenova). V obou případech jde o mimoúrovňové křižovatky s vnitřním připojením a odpojením větví. Tím vznikne kompaktnější úrovňové uspořádání SSZ křižovatek. Výjimkou je připojovací větev A v rámci MÚK Kolbenova, která je z důvodu stísněných poměrů daných stávající zástavbou řešena s vnějším vedením.

V začátku řešeného úseku navazuje niveleta na vrcholový zakružovací oblouk s poloměrem 4 000 m a sleduje dle stávajícího stavu klesání s 6,1% sklonem až do staničení km 0,420. V tomto staničení se stávající výškové řešení napřimuje směrem ke stávající úrovňové SSZ křižovatce s Poděbradskou ulicí. Nový návrh naopak pokračuje dále v klesajícím sklonu 6,1 % až do staničení km 0,797, kde se sklon mění na stoupající se 4 %. Zaoblení je provedeno údolnicovým obloukem s poloměrem 4 000 m. Stoupací sklon 4 % přechází v km 1,261 do stoupacího sklonu 7 % se zaoblením údolnicovým obloukem s poloměrem 3,20 m. Na 7% stoupání navazuje v km 1,608 stoupací sklon 6,0 % se zaoblením s vrcholovým obloukem s poloměrem 4 000 m. Dále je již trasa navržena ve shodném výškovém řešení. Jižní tunelový portál je navržen ve staničení km 0,775, severní pak ve staničení km 1,447. Poslední třetina tunelového úseku je tak navržena se sklonem 7 % a bude nutné v územním a stavebním řízení žádat o výjimku z normového řešení. Výšková úprava trasy ulic Průmyslová - Kbelská je tak v délce cca 1 180 m (km 0,420 - km 1,600).

Směrové řešení obou částí rekonstruovaných úseků ulic Poděbradské a Kolbenovy ulice zůstávají shodné se stávajícím stavem s výjimkou drobné korekce v jižním předportálovém úseku. Výškové řešení Poděbradské ulice bude po realizaci tunelu obnoveno do původní úrovně. Profil ulice Kolbenova bude výstavbou mimoúrovňové křižovatky s PPO výrazně upraven. Rozsah úpravy je cca 400 m. Z důvodu nadcházení tunelového úseku bude profil ulice v místě stávající úrovňové SSZ křižovatky s Kbelskou ulicí

(PPO) cca 4,5 m nad stávající úrovní. Maximální podélný sklon pro dosažení výše uvedeného navýšení profilu ulice je ve směru od Vysočan 6,3 %. Z důvodu navýšení úrovně povrchu bude součástí řešení také úprava příjezdu a přístupu ke stávajícím soukromým objektům vlevo ve směru staničení zahrnující kompletní demolici stávajících areálových objektů a polohové přemístění areálu (areál stavební firmy Bratři Gallové) a dále vpravo ve směru staničení (areál prodejny KLIMA-CLASSIC).

Hlavní trasa je vedena v zahloubeném tunelu v hloubce cca 9,5 m oproti úrovni stávající komunikace. Tunelový úsek je dlouhý cca 670 m (od km 0,775 do km 1,447 staničení této stavby). Původní napojení okolních ulic („malá Kbelská“, Mochovská, Zelenečská) jsou zrušena. Ulice „malá Kbelská“ resp. nové povrchové vedení „nové“ Kbelské ulice v povrchové úrovni nad tunelem je vedeno v souběhu s hlavní trasou a povrchově napojeno na příslušné ulice v souladu se stávajícím stavem.

Umístění objektu technologického centra (dále též „TGC“) tunelu je navrženo v oblasti jižního portálu tunelu. Objekt TGC je řešen jako podzemní třípatrový objekt situovaný mezi rozestoupené tunelové tubusy. Objekt je přístupný z předportálové propojky v úrovni komunikací hlavní trasy a pomocí propojovacího schodiště z jednopodlažního povrchového vstupního objektu situovaného jižně od křižovatky Poděbradská x Průmyslová, jehož součástí jsou rovněž nasávací šachty pro klimatizaci a větrání objektu a rozvodny PREdistribuce.

Pro zázemí zařízení staveniště jsou vytipovány plochy v km cca 4,360 staničení PPO vlevo (resp. 1,050 staničení této stavby). Jedná se o parcely č. 1633, 1634, 1635, 1631/1 a 1637/1 v katastrálním území Hloubětín

Související úpravy pozemních komunikací

V oblasti mezi mostním objektem přes hrdlořezské údolí a křížení s Poděbradskou ulicí jsou nově doplněny podélné vazby v podobě samostatné stezky na východní straně podél profilu PPO. Je navržena standardně v šířce 4 m ve stísněných poměrech pak 3 m. Jde o stezku se společným provozem pěší a cyklistické dopravy. Vzhledem k zahloubení PPO před křížením s Poděbradskou ulicí je nutné zrušit stávající podchod pro pěší. Ten je nahrazen podchodem pro pěší v nové pozici propojující stávající stezku podél Rokytky a Hloubětínskou ulici v km cca 0,450 Další příčná vazba je pak doplněna v podobě nové lávky pro pěší a cyklisty blíže k původnímu umístění rušeného podchodu v km 0,700. Doplněná bezmotorová příčná vazba zahrnuje i protažení stezky ve shodných šířkových parametrech západním směrem podél tramvajové smyčky Starý Hloubětín. Stezka prostřednictvím další nově uvažované lávky napojené na most X-509 na jižní hraně Poděbradské ulice trasu propojuje s páteřním cyklotrasou A7. V rámci bezmotorových úprav je dále uvažováno s přestavbou dnešní pěší lávky přes Rokytku v předprostoru rušeného podchodu. Lávka je uvažována ve stávajících šířkových parametrech, její přestavba zahrnuje vhodnější přímé výškové napojení na nově navržené úrovně stezek. Od nového přemostění Průmyslové ulice samostatnou lávkou směrem na sever je na západní straně hlavní trasy uvažována samostatná stezka podél PPO po ulici Poděbradskou v šířce 4 m.

V prostoru rekonstruované úrovně křižovatky vjezdových a výjezdových ramp, nového povrchového řešení Kbelské ulice a ulice Poděbradské jsou doplněny prvky cyklistické dopravy v podobě ochranných jízdních pruhů, vyčkávacích prostorů a společných cyklo a pěších přejezdů/přechodů.

Nový povrchový úsek ulice Kbelské bude přepracován do podoby městské třídy odpovídající výraznému snížení intenzit dopravy, resp. jejich přesunem do tunelového úseku. Z hlediska případné mimořádné události v tunelu je však nutné v rámci úprav počítat s krátkodobým vedením dopravy PPO i po tomto původním úseku Kbelské. Proto je povrchový úsek ulice Kbelské navržen v uspořádání 1 jízdní pruh (dále též „JP“)

Severně od křižovatky s ulicí Kolbenova po napojení na cyklistický koridor A9 jsou opět doplněny obousměrné podélné vazby pro pěší a cyklistickou dopravu. Ty jsou koordinovány se souvisejícím záměrem „*Stavba č. 42126 Průmyslový polookruh, Podchody a návazné komunikace v oblasti železničního mostu přes Kbelskou ulici*“. Z důvodu ponechání stávajících opěr mostního objektu nadjezdu železniční trati přes Kbelskou ulici není možné rozšířit dopravní uspořádání pod mostem a zohlednit tak připojovací a odpojovací pruhy před nájezdem do tunelu. Stávající chodníky byly vymístěny do podchodů pod železničním tělesem. Díky tomuto vymístění byl vytvořen prostor pro doplnění připojovacího jízdního pruhu z ulice Kolbenovy do stopy PPO ve směru k Proseku.

Severně od podjezdu železniční trati je profil Kbelské ulice rozšířen východně o jeden jízdní pruh, pro zajištění bezpečného dopravního napojení přilehlých objektů a areálů na východní straně Kbelské (firma Rekomont a zahrádkářské kolonie).

Tunelový úsek je dlouhý cca 670 m (od km 0,775 do km 1,447). Tunely (pro každý jízdní směr jeden) jsou s ohledem na místní podmínky (výškové vedení trasy, morfologie terénu, zastižené geologické podmínky) uvažovány jako klasické hloubené realizované v otevřených stavebních jámách. Dispozičně tvoří tunely dva

fyzicky konstrukčně oddělené dvoupruhové tunelové tubusy. V portálových oblastech jsou tubusy tunelů rozestoupeny a na hlavní trasu jsou mezilehle povrchově zleva připojeny / odpojeny křížovatkové větve křížovatek Kbelská - Poděbradská, Kbelská - Kolbenova.

Veškeré obvodové konstrukce tunelu budou provedeny z betonu min. třídy C30/37 s plášťovou membránovou izolací. Uvažovaná požární odolnost konstrukcí je stanovena na REI 180. Definitivní ostění horní klenby, stropních konstrukcí a stěn bude obsahovat polypropylenová vlákna pro zlepšení požární odolnosti betonu.

S ohledem na místní podmínky, tj. mělce vedenou trasu stavby v kombinaci s geologickou stavbou území a morfologií terénu neumožňující rozvinutí ražené technologie výstavby je tunel konstrukčně řešený jako klasický hloubený. Výška nadloží se pohybuje do max 5,0 m. Tunel bude realizován z povrchu do otevřené hloubené stavební jámy. Stavební jáma bude řešena jako těsněná kombinací kotvených podzemních stěn, převrtávaných pilotových stěn a štětovnicových stěn. Mimo rozsah nutného těsnění stavební jámy (severní část stavební jámy, střední stěna zajištění) bude jáma zajištěna kotveným pažením stavebně-technicky řešeným s ohledem na lokální podmínky. Lokálně v úvahu připadají i další typy zajištění jako mikropilotové kotvené stěny, eventuálně lokálně vysvahování v kombinaci s hřebíkováním.

Demoliční práce

K demolici je navržena část opěrné stěny situované v areálu vozovny Hloubětín podél jeho východní hranice. Důvodem je kolize se zajištěním stavební jámy při realizaci hloubeného tunelu. Dále budou kompletně demolovány objekty areálu bratří Gallů situované severně od ulice Kbelská s ohledem na zvýšenou definitivní úroveň terénu Kolbenovy ulice, s objekty kolizní trasy provizorní přeložky Kolbenovy ulice a umístění objemné retenční nádrže dešťových vod ulice Kbelské. V oblasti areálu Rekomont budou demolovány stávající vodohospodářské objekty nádrže DUN s rozdělovací šachtou a objekt dnešní areálové studny, dále dojde k demolici a přestavbě stávajících areálových opěrných zídek. Kompletně budou demolovány stávající garážové objekty dnes z východu přilehlé Kbelské ulici. V území budou v plochách dotčených stavbou kompletně bez náhrady demolována reklamní zařízení (především výškové elektrifikované reklamní poutače). Součástí demolic jsou rovněž objekty překládaných trafostanic PREdistribuce. Na jihu území jde o TS poblíž tramvajové smyčky Starý Hloubětín a na severu o TS při areálu bratří Gallů. Dále budou demolovány pouze dotčené součásti pozemní komunikace (zdi, podchod pro pěší v km cca 0,720) a stávající vozovky a zpevněné plochy.

Výstavba:

Výstavba tunelu a navazujících zahloubených úseků se předpokládá fázovaná tak, aby byl zajištěn vždy průjezd v koridoru Průmyslové a Kbelské ulice alespoň jednoho jízdního pásu současného PPO (tedy v minimálním uspořádání 1+1 JP). Během výstavby je rovněž uvažováno s dílčími omezeními provozu v ulici Poděbradská a Kolbenova. V rámci jejich provizorních přeložek bude vždy zajištěn obousměrný průjezd na těchto koridorech min. v uspořádání 1+1 JP. Omezení navíc budou koncipována tak, aby v souvislosti s výstavbou došlo ke kapacitnímu omezení vždy pouze jednoho z těchto radiálních vztahů, druhá z ulic bude vždy kapacitně neomezena, tj. cca ve stávajícím pruhovém uspořádání.

Odvozové trasy vytěženého zemního materiálu vycházejí z předpokládaných lokalit trvalých deponií - skládek. Na stavbě se očekává poměrně značně nevyrovnaná bilance zemních prací a přebytky v řádu cca do 200 tisíc m³. Přebytky zemních prací budou z části využity na terénní vyrovnání v rámci stavby a zbytek se podle potřeb investora předpokládá uložit do stavby zemního valu u MÚK Dubeč v Běchovicích. Jako odvozových tras tak bude využíváno následujících komunikací; 1. trasa - Kbelská, Novopacká, D0; 2. trasa - Průmyslová, Českobrodská. V případě nemožnosti využití deponování do valu Běchovicích se předpokládá odvoz z Prahy severním směrem do lokalit v oblasti Mělnicka a Ústecka, kde je materiál ukládán komerčně do již využitých lomů. Trasa od stavby tunelu tak pokračuje po ulici Kbelské na D8, případně na I/9.

Zahájení výstavby je předpokládáno v roce 2028 a dokončení se očekává v roce 2031.

Součástí záměru jsou opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů, s jejich plněním se ve fázi projektových příprav, fázi výstavby a provozu záměru počítá. Opatření jsou uvedena na str. 29 – 32 Oznámení.

Záměr nespadá do režimu zákona č. 76/2002 Sb., o integrované prevenci a omezování znečištění, o integrovaném registru znečišťování a o změně některých zákonů (zákon o integrované prevenci), ve znění pozdějších předpisů.

Odůvodnění:

1. Odůvodnění vydání rozhodnutí a úvahy, kterými se příslušný úřad řídil při hodnocení zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu a informací obsažených v bodě D.4 přílohy č. 3 k zákonu:

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

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

Při hodnocení vlivu na životní prostředí a požadavcích na nároky na dopravní infrastrukturu je v Oznámení a v dalších odborných studiích vycházeno z dopravně inženýrských podkladů pro stanovení dopravních intenzit pro zkapacitnění Průmyslového polookruhu (Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s., listopad 2021).

Intenzity dopravy byly stanoveny pro následující stavy:

Stav A	Stávající stav rok 2019/2021.
Stav C.3	Rok 2030, výchozí stav, bez provozu záměru.
Stav C.4	Rok 2030, s provozem záměru.
Stav C.5	Rok 2030, fáze rozestavěnosti záměru, bez provozu tunelu.
Stav D.2	Období naplnění ÚP SÚ hl. m. Prahy, s provozem záměru.

Uspořádání nadřazených komunikací pro rok 2030 předpokládá variantní scénář návazné výstavby komunikační sítě. Ve stavech C.3 a C.4 je oproti současnému stavu doplněna:

- Dálnice D3 (*dálnice D3 nemá na řešenou lokalitu významný vliv*).
- Zkapacitnění dálnice D11 (úsek Černý Most – Jirny) na průběžné 3+3 jízdní pruhy.
- Realizace Pražského okruhu (PO) 511 v úseku dálnice D1 – Běchovice.
- Přeložka silnice I/12 Běchovice – Úvaly.
- Zkapacitnění PO 510 v úseku Běchovice – Satalice na průběžné 3+3 jízdní pruhy.

Naopak stavby severní část PO (stavby 518-520) uvažovány nebyly.

Komunikace ve stavu D.2 odpovídají platnému ÚP SÚ hl. m. Prahy. Nadřazená komunikační síť obsahuje kompletní MO a PO, Radlickou radiálu a Břevnovskou radiálu po Vypich.

Pro období výstavby tunelu byly v rámci podkladových dopravně inženýrských podkladů prověřeny intenzity dopravy při uvažování následujících vstupních předpokladů a omezení. Postup výstavby předpokládá celkem cca 8 fází výstavby, které jsou definovány jednak místem realizované části tunelu a jednak polohou objízdné komunikace. Základním cílem je omezit dopravu v území co nejméně a zachovat obsluhu území:

- Po celou dobu výstavby se nepředpokládá uzavření hlavních dopravních tahů Průmyslová – Kbelská, resp. Poděbradská a Kolbenova.
- Po celou dobu výstavby se předpokládá zachování všech dopravních vazeb v křižovatkách Kbelská × Kolbenova a Kbelská × Poděbradská × Průmyslová.
- V průběhu výstavby tunelů se předpokládá trvalé zachování alespoň 1 průběžného jízdního pruhu ve směru PPO – v Průmyslové a Kbelské ulici (resp. v dočasných přeložkách těchto tras).
- Pravidlem fázování výstavby je omezení radiálního dopravního směru Poděbradské a Kolbenovy ulice vždy pouze v jednom případě. Tedy po dobu výstavby v Poděbradské zachování stávajícího uspořádání Kbelské a naopak.
- Po dobu realizace tunelů v oblasti Poděbradské se předpokládá ukončení tramvají z centra ve smyčce Hloubětín. Po tuto dobu se předpokládá jako náhradní trasa MHD metro B a náhradní BUS doprava od smyčky Hloubětín po Lehovec.
- Po dobu výstavby východního tubusu se předpokládá přerušení dopravních vazeb z Kbelské ulice do oblasti zástavby východně od ní. Obsluha bude zajištěna dočasnou obslužnou komunikací napojenou na stávající uliční síť v oblasti připojenou na nadřazený uliční skelet Poděbradské a Kbelské. Dočasně bude upraven dopravní režim některých místních komunikací.
- Pěší a bezmotorové vazby přes staveniště budou pouze v rámci křižovatek uvažovány tak jako v dnešním stavu.

V širším měřítku se předpokládá, že v době realizace Hloubětínského tunelu bude v provozu dokončená stavba D0 511. Jako základní objízdná trasa pro dopravu se předpokládá Štěrboholská radiála, D0, Vysočanská radiála. Vlivem dočasného uspořádání Kbelské v napojení na Vysočanskou radiálu se fakticky dočasně odstraní problém kongescí v místě zúžení do jednoho pruhu. Značení jiných objízdných tras není uvažováno. Podle potřeby se případně v souvisejícím území bude aplikovat dopravní značení omezení vjezdu nákladní a tranzitní dopravě.

Z hlediska kvality ovzduší je záměr umisťován do lokality v rámci pražského regionu imisně středně zatížené, kde dle map pětiletých klouzavých průměrů imisních koncentrací publikovaných Českým hydrometeorologickým ústavem (ČHMÚ, pětiletý průměr 2019-2023, vlastní záměr zahrnuje čtverce č.466553 a č. 466553) dosahují průměrné roční imisní koncentrace NO₂ hodnot 22,1-22,5 µg/m³, PM₁₀ hodnot 19,5-19,3 µg/m³, PM_{2,5} hodnot 13,6-13,5 µg/m³, benzenu hodnot 1,2-1,3 µg/m³ a benzo(a)pyrenu (B(a)P) hodnot 0,8-0,7 ng/m³. U průměrných 24hodinových koncentrací PM₁₀ činí 36. nejvyšší koncentrace

34-33 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Maximální hodinové koncentrace NO_2 se v řešeném území pohybují dle modelových výpočtů ATEM (aktualizace 2023) v rozmezí hodnot 59,53-65,69 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. V území, do kterého je záměr umisťován, nedochází k překračování imisních limitů sledovaných znečišťujících látek.

Vliv výstavby a provozu záměru na kvalitu ovzduší v jeho okolí byl hodnocen v rozptylové studii (dále též „RS“), která je přílohou Oznámení.

V období výstavby bude dočasným zdrojem znečišťování ovzduší vlastní prostor staveniště, kde bude docházet k produkci znečišťujících látek z provozu stavebních strojů a ke vzniku sekundární prašnosti z pohybu stavebních mechanismů a z nakládání se sypkými materiály (výkopy, nakládka a vykládka materiálu, vyrovnávání povrchů, zpevňování povrchů atd.). Dalším zdrojem znečištění budou pohyby nákladních aut po okolních komunikacích. Tyto zdroje mohou po časově omezenou dobu poměrně významně působit na své nejbližší okolí. Hlavním zdrojem emisní zátěže bude práce těžké techniky a nakládání se zeminou v průběhu úprav komunikací, zemních prací, hloubení tunelu a přepravy stavební techniky a materiálu (Seznam strojní techniky nasazené v průběhu výstavby je uveden v tab. č. 13 RS).

Staveništní doprava se bude v průběhu jednotlivých etap měnit, maximální počet pojezdů nákladních vozidel nastane v průběhu odvozu výkopku, kdy lze očekávat nejvyšší intenzity do 24 nákladních vozidel (20 nákladních vozidel pro odvoz zeminy a materiálu a 4 autodomíchávače) v jednom směru za směnu. Staveništní doprava bude vedena po stávajících komunikacích, zejména Průmyslové a Kbelské. Vyhodnocení vlivu stavebních prací na imisní situaci v lokalitě bylo provedeno v 19 referenčních bodech, které reprezentují nejbližší obytnou zástavbu (seznam referenčních bodů je uveden v tab. č. 14 RS). Modelové výpočty RS byly provedeny pro denní koncentrace PM_{10} a hodinové koncentrace NO_2 , které nejlépe charakterizují vliv stavby na kvalitu ovzduší v jejím okolí, doplnkově byly stanoveny rovněž příspěvky k průměrným ročním koncentracím vybraných znečišťujících látek.

Z provedeného vyhodnocení vyplývá, že vlivem realizace stavby může u nejbližší obytné zástavby dojít k navýšení hodinových koncentrací NO_2 až o 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, u denních koncentrací PM_{10} má nejvyšší příspěvek činit 4,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (nejvíce exponována má být zástavba při ul. Kbelská).

V závěru hodnocení vlivu stavebních prací na ovzduší je konstatováno, že modelovými výpočty nebylo u hodnocených znečišťujících látek vypočteno překračování imisních limitů v žádné oblasti. Podmínkou je však dodržování opatření k minimalizaci vlivů stavebních prací na kvalitu ovzduší. Opatření jsou uvedena v Oznámení a jsou nedílnou součástí záměru.

V RS byly posuzovány následující výpočtové stavy: stav C.3, stav C.4, stav C.5 a stav D.2. Výpočty byly provedeny v síti referenčních bodů s krokem sítě 200 m a v tzv. charakteristických bodech, zvolených v prostoru obytné zástavby jak v blízkém okolí hodnoceného záměru, tak i v širším území (výška bodu 5 m nad terénem, seznam 50 bodů je uveden v tab. č. 6 RS, rozmístění těchto bodů je uvedeno na obr. č. 3 a č. 4 RS).

Z výsledků modelových výpočtů RS vyplývá, že ve výhledovém stavu bez provozu tunelu (Stav C.3) je možné očekávat plnění imisních limitů v naprosté většině výpočtového území. Výjimku tvoří územně malá lokální překročení imisních limitů pro průměrné roční a denní koncentrace suspendovaných částic frakce PM_{10} a dále pro průměrné roční koncentrace B(a)P , vše v okolí křižovek komunikací celoměstského významu (MÚK Českobrodská, Jižní spojka x Průběžná), resp. dopravně významně zatížených komunikací (D0, Štěrboholská, Jižní spojka). Nejvyšší hodnoty průměrných ročních koncentrací PM_{10} zde mohou činit až 45 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, u B(a)P se jedná o hodnoty 1,0 – 1,2 ng/m^3 , zcela lokálně okolo 1,5 ng/m^3 .

Vlivem změn v dopravě v souvislosti s výstavbou záměru (Stav C.5) byly vypočteny mírné změny koncentrací sledovaných znečišťujících látek v úrovních (pokles / nárůst):

Průměrné roční koncentrace NO ₂	-0,9 µg/m ³ / +0,2 µg/m ³ ;
Max. hodinové koncentrace NO ₂	-10,0 µg/m ³ / +3,5 µg/m ³ ;
Průměrné roční koncentrace PM ₁₀	-1,40 µg/m ³ / +0,025 µg/m ³ ;
Max. denní koncentrace PM ₁₀	-11,0 µg/m ³ / +2,0 µg/m ³ ;
Průměrné roční koncentrace PM _{2,5}	-0,045 µg/m ³ / +0,09 µg/m ³ ;
Průměrné roční koncentrace B(a)P	-0,070 ng/m ³ / +0,012 ng/m ³ .

Vlivem změn v dopravě související se zprovozněním záměru (stav C.4) byly vypočteny změny koncentrací v úrovních (pokles / nárůst)

Průměrné roční koncentrace NO ₂	-0,9 µg/m ³ / +1,5 µg/m ³ ;
Max. hodinové koncentrace NO ₂	-9,0 µg/m ³ / +40,0 µg/m ³ ;
Průměrné roční koncentrace PM ₁₀	-1,1 µg/m ³ / +0,75 µg/m ³ ;
Max. denní koncentrace PM ₁₀	-9,0 µg/m ³ / +6,0 µg/m ³ ;
Průměrné roční koncentrace PM _{2,5}	-1,40 µg/m ³ / +0,28 µg/m ³ ;
Průměrné roční koncentrace B(a)P	-0,048 ng/m ³ / +0,064 ng/m ³ .

Ve fázi provozu záměru nebylo v žádném výpočtovém bodě zjištěno takové navýšení imisních koncentrací, které by vedlo k překročení imisního limitu některé ze sledovaných znečišťujících látek. Ve fázi výstavby tunelu bylo takové navýšení zjištěno v jednom referenčním bodě – mimo obytnou zástavbu (v blízkosti D0). Nejvyšší nárůst průměrných ročních koncentrací NO₂ pro fázi provozu záměru byl vypočten severně od severního portálu tunelu podél ulice Kbelská, a to do 1,5 µg/m³ a dále podél ul. Průmyslová jižně od jižního portálu tunelu do 0,5 µg/m³. Nejvyšší nárůst hodinových koncentrací těžce znečišťujících látek byl zaznamenán při portálech tunelu (při severním portálu tunelu až 40 µg/m³, při jižním portálu až 15 µg/m³).

Obdobné prostorové rozložení nejvyšších nárůstů imisních koncentrací znečišťujících látek bylo dle výsledků modelových výpočtů zjištěno i u průměrných ročních koncentrací PM₁₀, PM_{2,5}, B(a)P a denních koncentrací PM₁₀.

V období naplnění ÚP SÚ hl. m. Prahy (stav D.2) bylo zaznamenáno splnění imisních limitů na naprosté většině výpočtového území, výjimku tvoří zcela lokální překročení imisních limitů průměrných a denních koncentrací PM₁₀, průměrných ročních koncentrací PM_{2,5} a B(a)P v těsné blízkosti komunikací celoměstského významu, resp. křižovatek těchto komunikací.

Na základě výše uvedeného příslušný úřad konstatuje, že předmětný záměr nemůže mít významně negativní vliv na kvalitu ovzduší v dotčené lokalitě.

Pro účely vyhodnocení vlivů na klima byla zpracována samostatná studie Vlivy záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám. Ve studii je nejprve vyhodnocen vztah záměru k cílům a opatřením, obsaženým v národních strategických dokumentech, reagujících na změnu klimatu. Tyto dokumenty lze rozdělit do dvou oblastí. Strategie ochrany klimatu (mitigační strategie) si kladou za cíl zmírnění příčin zesilování přirozeného skleníkového efektu atmosféry, a to především snižováním emisí skleníkových plynů. Současně je však nutno se nadcházejícím dopadům změny klimatu postupně přizpůsobovat, k tomuto účelu směřují strategie adaptační. Vztah hodnoceného záměru k cílům a opatřením mitigačních a adaptačních strategií je celkově hodnocen jako neutrální, což je dáno skutečností, že záměr bude mít na klima jen velmi mírný vliv. Dílčí odchylky v obou směrech jsou dány mírným nárůstem emisí skleníkových plynů v důsledku zvýšení atraktivity silniční dopravy (mírný negativní vliv) a přínosem k plynulosti dopravy, zlepšením bezpečnosti provozu, výsadbami zeleně a zlepšením hospodaření se srážkovými vodami (mírné pozitivní vlivy). Vesměs se jedná o málo významné efekty.

Vlastní vyhodnocení vlivů záměru na klimatické změny je založeno na principu identifikace rizik a jejich bodového ohodnocení z hlediska pravděpodobnosti výskytu a závažnosti dopadu. Samostatně je posouzena problematika emisí skleníkových plynů, neboť jejich bilance má potenciální dopady na všechny typy rizik spojených se změnou klimatu. Z tohoto důvodu byl zpracován výpočet emisí skleníkových plynů z automobilové dopravy na komunikační síti v širším řešeném území k roku 2030 a 2050. Výsledný nárůst emisí dosahuje cca 2,2 kt/rok a je tedy výrazně pod mezní hodnotou 20 kt/rok, stanovenou Technickými pokyny EK. Jedná se o nárůst, který odpovídá délce a kapacitě záměru a lze jej označit za mírný a akceptovatelný. Tato skutečnost je mimo jiné dána celkově malým podílem automobilové dopravy na produkci emisí skleníkových plynů, kdy emise z významných stacionárních zdrojů řádově převyšují emise z nejvýznamnějších mnohakilometrových úseků komunikací.

Lokální vlivy na klima v řešeném území byly posouzeny jako mírně pozitivní. Vlivem realizace záměru dojde v území k mírnému zvýšení rozsahu vegetačních ploch, zlepší se rovněž způsob nakládání se srážkovými vodami. Tyto změny se projeví zmírněním teplotních extrémů v bezprostředním okolí komunikace. Dosah uvedených vlivů však bude nízký, ve vzdálenosti řádově jednotek až nižších desítek metrů od silničního tělesa již bude ovlivnění nerozpoznatelné.

Dále byla posuzována zranitelnost a odolnost projektu vůči zjištěným rizikům, spojeným se změnou klimatu. Z analýzy zranitelnosti vyplynulo, že pro povodně a přívalové povodně, extrémně vysoké teploty a dlouhodobé sucho byla identifikována střední míra zranitelnosti, protože byl projekt prověřen i z hlediska pravděpodobnosti výskytu daných klimatických nebezpečí a jejich potenciálního dopadu. Z analýzy dopadu pak vyplynulo, že rizika pro záměr, spojená se změnou klimatu jsou buď účinně eliminována již vlastním řešením projektu (jedná se zejména o ochranu proti zaplavení tunelu srážkovou vodou), nebo se jedná o nevýznamná rizika, která lze vstřebat běžnou činností či dílčími opatřeními zajišťujícími kontinuitu činnosti. Na základě provedeného hodnocení nejsou navrhována adaptační opatření nad rámec projektu, respektive nad rámec běžné činnosti či dílčích opatření zajišťujících kontinuitu činnosti.

Na základě výše uvedeného nelze předpokládat významný negativní vliv na klima.

Pro vyhodnocení hluku ve fázi výstavby a provozu záměru byla zpracována samostatná hluková studie, která je přílohou Oznámení. Akustická situace v okolí posuzovaného záměru byla posouzena pomocí 19 výpočtových bodů (dále jen „VB“), jejichž přehled je v tab. č. 14 hlukové studie.

Hluková studie porovnává stav zatížení hlukem ve stávajícím stavu (rok 2019/2021), v roce 2030 bez a se zohledněním záměru, výhledový stav po naplnění územního plánu se záměrem a proces výstavby. V hlukové studii je zpracováno celkem sedm modelových stavů: silniční doprava ve stávajícím stavu, silniční doprava v roce 2030 bez záměru, silniční doprava v roce 2030 se záměrem bez protihlukových stěn (dále jen „PHS“) a s PHS, silniční doprava ve výhledovém stavu dle územního plánu bez PHS a s PHS a proces výstavby.

- Varianta 1 je vypočítána hluková zátěž u obytné zástavby ve stávajícím stavu způsobená dopravou pro rok 2019/2021 (A).
- Varianta 2 je vypočítána hluková zátěž u obytné zástavby způsobená dopravou pro rok 2030 bez zohlednění záměru (C3).
- Varianta 3 je vypočítána hluková zátěž u obytné zástavby způsobená dopravou pro rok 2030 se zohledněním záměru (C4) bez návrhu PHS.
- Varianta 4 je vypočítána hluková zátěž u obytné zástavby způsobená dopravou pro rok 2030 se zohledněním záměru (C4) s návrhem PHS.
- Varianta 5 je vypočítána hluková zátěž u obytné zástavby způsobená dopravou po naplnění územního plánu se záměrem (D2) bez návrhu PHS.

- Varianta 6 je vypočítána hluková zátěž u obytné zástavby způsobená dopravou po naplnění územního plánu se záměrem (D2) s návrhem PHS.
- Varianta 7 je vypočítána hluková zátěž u obytné zástavby způsobená procesem výstavby.

Akustické příspěvky v průběhu výstavby u okolní obytné zástavby bez protihlukových opatření překračují platné hygienické limity. Hodnoceny jsou stavební práce, během kterých budou stroje pracovat na povrchu, což představuje nejhorší hlukovou situaci. Postupně bude docházet k zahlučování stavebních strojů pod terén (v průběhu zakládání) a hranice zářezu začne tvořit bariéru proti šíření hluku do okolí. Bez navržených protihlukových opatření by byl limit na fasádách nejbližších objektů překročen. Pro zajištění splnění platných hygienických limitů bylo navrženo technické opatření ve formě realizace mobilních PHS. Navrženy jsou 2 PHS (V1 o délce 162 m a výšce 3,6 m a V2 o délce 419 m a výšce 3,0 m), jejichž poloha je zřejmá z obrázku na straně 103 hlukové studie. Se zohledněním navrhovaného technického opatření byly vypočteny nejvyšší akustické příspěvky do 64,8 dB. Splnění hygienického limitu v průběhu výstavby bude zajištěno. Provádění hlučných prací je uvažováno v rozmezí 7 – 21 hod.

Výsledky výpočtů pro zvolené varianty jsou uvedeny v tab. č. 17 hlukové studie. Z výsledků je zřejmé, že po návrhu protihlukových opatření (viz níže v textu) budou hygienické limity u imisí hluku způsobeného hodnoceným záměrem u obytné zástavby splněny. Výjimku tvoří bytové domy na ulici Poděbradská č.p. 635, 597, 598, 599 a 600 (VB č. 9). Tyto bytové domy jsou v těsné blízkosti frekventované komunikace a nelze je účinně chránit (hygienické limity jsou u těchto objektů překročeny i ve stávajícím stavu).

V dalším stupni projektové přípravy je třeba prověřit vnitřní uspořádání výše uvedených objektů, kde jsou chráněné vnitřní prostory. U fasád ohraničujících chráněný vnitřní prostor je nutné realizovat zrušení chráněného venkovního prostoru, což je možné zajistit následovně:

- Zajištěním nuceného větrání (použitím oken s větracími šterbinami případně instalování rekuperační jednotky).
- Zajištěním větrání do hlukem podlimitně zasažené fasády domu.

Jako protihluková opatření pro období provozu byly navrženy 3 PHS (PHS 1 o délce 146 m a výšce 4,0 m, PHS 2 o délce 177 m a výšce 3,0 m a PHS 3 o délce 468 m a výšce 2,5 m) a realizace povrchu s nižší hlučností na vybraném úseku komunikace Poděbradská. Umístění těchto opatření je zřejmé z výkresu č. 4 na str. 31 hlukové studie.

Na základě výše uvedeného příslušný úřad konstatuje, že předmětný záměr nemůže mít významně negativní vliv na akustickou situaci v dotčené lokalitě.

Pro posuzování možných vlivů na zdraví obyvatel žijících v dotčené lokalitě byla zpracována samostatná studie Hodnocení vlivů na veřejné zdraví, která vychází z akustické a rozptylové studie.

V rámci hodnocení vlivů imisní zátěže na zdraví obyvatel byly sledovány imisní hodnoty pro oxid dusičitý, benzen, suspendované částice frakce PM₁₀ a PM_{2,5} a benzo[a]pyren. Z výše uvedených znečišťujících látek je nutno očekávat ve výpočtové oblasti zvýšené riziko z chronické expozice částicím PM₁₀, PM_{2,5}, oxidu dusičitému a benzo[a]pyrenu. Obdobná situace je však typická pro většinu sídel na území ČR. V případě krátkodobých koncentrací NO₂ není třeba v žádné části zástavby očekávat hodnoty nad hranici směrné hodnoty WHO, u benzenu lze ve výchozím stavu očekávat imisní zátěž na hranici přijatelné míry rizika.

V případě suspendovaných částic byl vlivem záměru vypočten pokles míry kojenecké úmrtnosti v řádu stotisícin až desetitisícin nového případu v celé dotčené populaci a pokles míry úmrtnosti u dospělých v řádu setin nového případu. V případě dlouhodobých koncentrací oxidu dusičitého byl vypočten pokles úmrtnosti

vlivem hodnoceného záměru v řádu setin nového případu v celé dotčené populaci. V případě krátkodobých koncentrací oxidu dusičitého pak nebyly v žádné části zájmového území zaznamenány hodnoty nad hranicí směrné hodnoty WHO. V případě průměrných ročních koncentrací benzenu a benzo[a]pyrenu bylo vlivem záměru zaznamenáno snížení počtu případů rakoviny a leukémie v řádu desetitisícin až okolo jedné setiny případu.

Počet silně obtěžovaných obyvatel v okolní stávající zástavbě se ve výchozím stavu pohybuje v řádu stovek, počet obyvatel silně rušených při spánku v řádu desítek. Vlivem záměru bylo vypočteno snížení o 27 obyvatel u silného obtěžování a o 9 v případě silného rušení spánku.

Zvýšení výskytu ICHS vlivem hlukové zátěže se v okolní zástavbě ve výchozím stavu pohybuje na úrovni 0,7269 případu. Vlivem záměru dojde k poklesu míry rizika na úrovni 0,1487 (1 nový případ ICHS v celé dotčené populaci za cca 6,7 roku). Hodnoty míry zdravotního rizika v období naplnění ÚP SÚ hl. m. Prahy ve stavu se záměrem jsou mírně vyšší oproti roku 2030.

Na základě výše uvedeného příslušný úřad konstatuje, že předmětný záměr nemůže mít významně negativní vliv na veřejné zdraví obyvatelstva v dotčené lokalitě.

Výstavba záměru nebude mít významný vliv na geomorfologické uspořádání krajiny. Realizace záměru nepovede k odstranění žádného významného geomorfologického útvaru.

S ohledem na charakter zájmového území se neprojevuje žádná výrazná vodní nebo větrná eroze. Dotčené území je stabilizováno zpevněnými plochami a zástavbou. Plánovanou výstavbou nedojde ke zhoršení erozních poměrů. Povrch terénu bude v možném rozsahu po skončení výstavby ozeleněn výsadbou nízké i vzrostlé zeleně. K určitému odnosu půdních částic může dojít v průběhu výstavby, kdy půdní povrch bude obnažen v důsledku zemních prací.

V zájmovém území nejsou v Geofondu ČR (Česká geologická služba) registrována žádná chráněná ložisková území, poddolovaná území ani sesuvná území.

Stavba nebude mít negativní vliv na horninové prostředí. Záměr se nedotkne ložisek nerostných surovin. Výkopovými pracemi nedojde k významnému porušení stability hornin.

Kontaminace zemin ve fázi výstavby i provozu záměru se při dodržení všech předpisů týkajících se ochrany životního prostředí nepředpokládá.

Realizace záměru je navržena se záměrem minimalizovat zábory soukromých pozemků a zásahy do stávajících pozemních objektů. Vzhledem k charakteru území a vedení trasy ve stávající ose komunikace bude stavba realizována zejména na pozemcích, které jsou charakteristické pro intravilán města. Jedná se o ostatní plochy (jiná plocha, zeleň, neplodná půda, manipulační plocha, silnice a ostatní komunikace), dále zastavěné plochy a nádvoří.

Záměrem jsou dotčeny pozemky náležející do zemědělského půdního fondu. Seznam dotčených pozemků je uveden v tab. č. 3 Označení a jejich výměra činí 9 569 m². Jedná se o pozemky s třídou ochrany III resp. IV. Výměry záborů budou upřesněny na základě záborového elaborátu v navazujících stupních projektové dokumentace, kdy také bude konkretizován návrh Plánu organizace výstavby a z něj vycházející nárok na dočasný zábor.

Záměr zasahuje do pozemků určených k plnění funkce lesa. Seznam dotčených pozemků je uveden v tab. č. 4 Oznámení a její výměra činí 3 420 m². Dotčení pozemků určených k plnění funkcí lesa je předpokládáno v následujících lokalitách:

- V místě budoucího podchodu pod Průmyslovou severně od tenisových kurtů v Hloubětínské ulici. Bude dotčen pozemek parc. č. 1780/2 v k. ú. Hloubětín. V daném místě budou vybudovány pěší komunikace. Vliv na les je zde minimální, budou vytvořeny zpevněné cesty o šířce 4 m v porostu charakteru lesa, kdy jako lesní pozemek je vymezena pouze jedna malá část z rozsáhlého porostu.
- Podél Rokytky bude rekonstruována pěší komunikace, která v současnosti vede po pozemku parc. č. 1779/1 v k. ú. Hloubětín. Dojde k dotčení lesního pozemku, k dotčení vlastního lesního porostu nedojde.
- V úrovni ulice V Chaloupkách a lávky přes Průmyslovou je navrženo vyhnutí komunikace směrem na západ, čímž dojde k dotčení lesního pozemku a porostu na něm. Komunikace zasáhne lesní pozemek v šíři max. 3 m a délce 160 m. Tento zábor bude trvalý. Dále pak bude dočasně dotčeno pásmo cca 6 m podél nové komunikace z důvodu stavebních prací. V tomto pásmu bude odstraněn lesní porost a po skočení prací bude les opět obnoven.
- U západního konce ulice V Chaloupkách bude obnoveno stávající schodiště a vybudována nová větev schodiště. Vlastní schodiště je umístěno na nelesním pozemku, při stavebních pracích může být dočasně dotčen okraj lesního na sousedním pozemku parc. č. 1790, k. ú. Hloubětín.

V souvislosti s realizací záměru a rovněž tak s jeho provozem nelze očekávat významné nároky na zdroje (elektrická energie, plyn apod.).

Na základě výše uvedeného příslušný úřad konstatuje, že předmětný záměr nemůže mít významně negativní vliv na půdu, horninové prostředí a přírodní zdroje.

Lokalita leží mimo ochranná pásma vodních zdrojů, záměrem nebude dotčena chráněná oblast přirozené akumulace vod.

Na odběr vody nejsou žádné zvláštní požadavky při stavbě ani při provozu záměru. Voda pro pitné účely bude během stavby zajišťována balenou vodou. Pro hygienické potřeby bude zajišťována dodavatelem stavby mobilním dovozem.

Potřeba technologické a provozní vody při výstavbě se vztahuje zejména na tyto činnosti:

- Kropení rozestavěných částí stavby, přístupových a stavebních komunikací, případně skládek zeminy jako ochrana před nadměrnou prašností.
- Výroba betonových směsí, ošetřování betonů.
- Očista vozidel a pracovních strojů.

Odběrové množství bude přesněji specifikováno na základě požadavků zhotovitele stavby. Staveniště bude zásobováno dovozem vody z blízkých zdrojů, případně bude potřeba vody zajištěna pomocí mobilních cisteren.

Povrchové a drenážní vody ze stavebních jam budou jímány v lokálních sběrných jímkách, odkud budou čerpány přes sedimentační a čisticí zařízení umístěná v plochách zařízení staveniště do stávajících stok dešťové kanalizace a následně odváděny do vodního toku Rokytka.

Pro provoz posuzovaného záměru nejsou předpokládány žádné trvalé odběry povrchové či podzemní vody. Nárazová potřeba vody (např. pro kropení a čištění povrchu komunikace) bude zajištěna dovozem pomocí mobilních cisteren, které zajistí správce komunikace.

V rámci obou tunelových trub bude proveden požární vodovod profilu DN200. Zdrojem požární vody bude požární nádrž situovaná v předprostoru severního portálu tunelu, severně od předportálové průchozí propojky. Užitený objem bude 288 m³. Zdrojem požární vody bude překládaný vodovodní řad DN300 vedený po severní straně ulice Kolbenova, resp. větev DN150 vodovodního zásobování areálu Rekomont.

Srážkové vody z povrchu komunikací budou odváděny do nově navržených, stávajících či překládaných stok dešťové/jednotné kanalizace. Vody z vozovek tunelových tubusů, příp. průsakové vody budou svedeny do podzemní retenční nádrže začleněné do objektu TGC. Konečným recipientem převážné části srážkových vod bude vodní tok Rokytka. Nové stoky dešťové kanalizace jsou navrženy včetně DUN a OLK, čímž dojde k minimalizaci průniku ropných a jiných látek do povrchových a následně podzemních vod.

Mírné potenciální negativní vlivy záměru na režim podzemních vod je teoreticky možné předpokládat v místě projektovaného tunelu, nicméně tunel se nachází poměrně mělce pod terénem a s ohledem na geologické poměry prostředí, které není považováno za významně zvodnělé, nelze předpokládat významné ovlivnění režimu a vydatnosti podzemních vod.

V souvislosti s realizací a provozem záměru nebyly v průběhu zjišťovacího řízení identifikovány významné negativní vlivy na povrchové a podzemní vody.

Záměr zasahuje do vymezeného prostoru přírodní památky Pražský zlom. Přírodní památka je vyhlášena pro ochranu geologického profilu, její prostorové vymezení zahrnuje i pozemky v blízkosti stávající Průmyslové ulice. Vlastní navržená komunikace zasahuje do plochy přírodní památky v ploše cca 146 m², a to v místě, kde se v současnosti nachází městský trávník a skupina keřů. Od vlastního předmětu ochrany je komunikace (resp. protihluková stěna podél ní) po výstavbě navržena ve vzdálenosti 14,6 m. Blíže k vlastnímu geologickému profilu je pak navržena cyklostezka, která nebude blíže než 9,6 m. To je větší vzdálenost, než je v současnosti veden chodník podél skalního výchozu (7,25 m). Realizací záměru tedy nebude přes formální dotčení vymezené hranice přírodní památky nijak dotčen vlastní předmět ochrany. Hodnocený záměr nemění hospodářské využití památky tak, aby došlo k poškození skalního výchozu, tedy předmětu ochrany. Stavební práce budou prováděny v dostatečné vzdálenosti od skalního výchozu, staveniště bude oploceno pevným oplocením, stavební stroje se nepřiblíží k výchozu na menší vzdálenost, než je současný chodník (při jeho odstraňování).

Přírodní památka Cihelna v Bažantnici je v dostatečné vzdálenosti, vlivy výstavby i provozu na toto zvláště chráněné území budou nulové.

Výstavbou nebude dotčen žádný památný strom.

Orgán ochrany přírody ve svém stanovisku (č.j. MHMP 2481644/2023 ze dne 27. 11. 2023) uvedl, že předmětný záměr nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry nebo koncepcemi významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.

Provoz záměru nebude mít negativní vlivy na síť prvků ÚSES. Záměr v jižní části zasahuje v délce cca 120 m do vymezeného lokálního biokoridoru L4 podél Rokytky, v největším zásahu cca 4 m. Minimální šířka lokálního biokoridoru pro mokřadní společenstva má být dle metodiky ÚSES 20 m, v daném místě je biokoridor vymezen v šířce 30 m. Záměr tedy nijak nesníží funkčnost biokoridoru a jeho ekologický potenciál. V biokoridoru je dále vedena zpevněná cesta, která je zde i v současnosti. Vliv na ÚSES je možné hodnotit jako nevýznamný, tok Rokytka jako migrační koridor zůstane funkční i po výstavbě komunikace.

Stávající trasa komunikace Průmyslová rozděluje na dvě části přírodní park (dále též „PP“) Smetanka. Stávající komunikace Průmyslová již do PP Smetanka okrajově zasahuje, a to v oblasti nadchodu z ulice v Chaloupkách. Realizace záměru (v nejširším místě dva jízdní pruhy, protihluková stěna a stezka) zasáhne okraj PP od tohoto nadchodu dále severním směrem až do úrovně přírodní památky Pražský zlom, zasažený okraj PP Smetanka bude v nejširším místě široký přibližně 17 m. Dále do přírodního parku zasáhne úprava území jižně od tramvajové smyčky Starý Hloubětín.

Výstavbou nebude zasažen žádný registrovaný významný krajinný prvek (dále též „VKP“). VKP ze zákona, vodní tok Rokytky, ke kterému se záměr v jižní části přibližuje na vzdálenost 11,5 m, nebude výstavbou dotčen. Záměr nemůže způsobit poškození nebo zničení významného krajinného prvku, nezpůsobí ohrožení nebo oslabení jeho ekologicko-stabilizační funkce. Stavební práce budou prováděny vždy v dostatečné vzdálenosti od Rokytky tak, aby vodní tok a jeho niva nebyly negativně ovlivněny. Ve velmi omezeném rozsahu budou dotčeny lesy jako VKP ze zákona. Dotčení lesních porostů bude plošně malé a bude představovat zábor pásu o šíři několika metrů (rozšíření komunikace, výstavba pěších cest). Takové dotčení nemůže způsobit poškození nebo zničení lesa jako významného krajinného prvku a nezpůsobí ohrožení nebo oslabení jeho ekologicko-stabilizační funkce. Dojde k dotčení okrajových částí lesa, které jsou však již v současnosti poměrně zatěžovány provozem na komunikacích a jejich funkce jako VKP je v daném místě omezená.

Přílohou Oznámení je biologický průzkum provedený v roce 2019 a dále doplňující biologický průzkum z roku 2024, který se zaměřil na území západně od Průmyslové ulice (okolí Rokytky). Na základě výsledků průzkumů prováděných v rámci vegetační sezony lze konstatovat, že se na samotné sledované lokalitě nacházejí běžné a v rámci celé ČR i plošně se vyskytující druhy. Dominantní část zastižených zástupců jednotlivých skupin živočichů je rovněž běžně rozšířena i v širším okolí záměru. Zvláště chráněné druhy se vyskytují prakticky výhradně v širším okolí nivy Rokytky, resp. PP Smetanka. Složení prokázaných zvláště chráněných druhů odpovídá typu prostředí, kdy zvláště chráněné druhy obratlovců byly zastiženy buď v širším okolí záměru – řádově vyšší desítky až nižší stovky metrů, nebo se jedná o přelety ptáků v dotčeném území prokazatelně nehnízdící. Konkrétně byly zjištěny následující silně ohrožené druhy:

- ledňáček říční (bez vlivu – výskyt mimo dotčené území, bez hnízdní vazby)
- ještěrka obecná (bez vlivu – výskyt mimo dotčené území)
- skokan zelený (bez vlivu – výskyt mimo dotčené území)

Dále byly zjištěny následující ohrožené druhy:

- rorýs obecný (bez vlivu – přelety bez vazby na území)
- čmelák (nevýznamný vliv – pouze zábor části zdrojů potravy, v okolí je dostatek dalších příležitostí sběru potravy bez narušení příznivého stavu druhu)
- ropucha obecná (bez vlivu – výskyt mimo dotčené území)
- slavík obecný (bez vlivu – výskyt mimo dotčené území, bez hnízdní vazby na dotčené porosty)
- vlaštovka obecná (bez vlivu – přelety bez vazby na území)

Z hlediska flóry lze konstatovat, že v zájmovém území stavby, ani v jejím širším okolí, nebyly nalezeny žádné zvláště chráněné druhy rostlin.

Výstavba si vyžádá kácení dřevin rostoucích mimo les. V rámci dendrologického průzkumu, který je přílohou Oznámení, bylo identifikováno 56 stromů s obvodem kmene nad 80 cm, které jsou v kolizi s výstavbou komunikace, a bude nutné je v rámci výstavby odstranit. Z těchto stromů nebyl žádný hodnocen sadovnickou hodnotou 1, pouze 6 má sadovnickou hodnotu 2 (Hodnotné dřeviny). Největší zastoupení mají dřeviny průměrné hodnoty, 12 dřevin má hodnotu podprůměrnou nebo nevyhovující.

Dále si výstavba vyžádá kácení porostů podél stávající komunikace, které jsou v konfliktu s budoucí výstavbou. Dle dendrologického průzkumu se jedná o cca 1,8 ha stromových porostů a keřových skupin. V porostech jsou běžné druhy dřevin, nejčastěji jsou zastoupeny javory, jasany, akáty, slivoně, ořešák královský; z keřů pak bez černý, růže šípková, svídy, šeříky apod.

Kácení dřevin bude realizováno mimo hnízdní období.

Součástí záměru je výsadba stromů, a to zejména v Kbelské ulici, která bude z dnešní kapacitní sběrné komunikace prakticky bez zeleně převedena na městskou třídu se stromořadím a sadovými úpravami po okrajích. Projekt v současné době předpokládá výsadbu dřevin podél nově vybudované městské třídy a v jejím okolí v souladu s pražskými městskými standardy. Dle vyjádření zástupce oznamovatele, které bylo doručeno OCP MHMP dne 10. 4. 2025, je uvažováno s výsadbou 508 ks stromů s velkou korunou, 326 ks stromů se střední korunou, 4 600 m² lesnický založeného porostu, 411 ks soliterních keřů a 3 950 m² zapojených keřových skupin.

Z hlediska biologické rozmanitosti lze konstatovat, že v prostoru prakticky nedojde k jejímu ovlivnění.

Na základě výše uvedeného příslušný úřad konstatuje, že předmětný záměr nemůže mít významně negativní vliv na biologickou rozmanitost, faunu, flóru a ekosystémy v dotčené lokalitě.

Vyhodnocení vlivu navrhovaného záměru na jednotlivé identifikované znaky a charakteristiky krajinného rázu (dále též „KR“) je provedeno v rámci samostatné přílohy Oznámení. Ze závěrů uvedeného vyhodnocení vyplývá, že záměr nebude mít nepříjemný vliv na přírodní charakteristiku území, neboť je umístěn v krajině města bez význačných přírodních hodnot. Projektovaná stavba má smysl v kontextu regionálního využití dopravních ploch pro zkapacitnění průmyslového polookruhu. Tento záměr nebude mít vliv na kulturní a historické prvky území. Realizace plánovaného záměru nezpůsobí ani vizuální dopad na krajinu. Nový objekt v zastavěném území sice mírně navýší intenzitu dopravy, avšak vývoj krajiny je v zájmovém území již ovlivněn okolní industriální zástavbou a průmyslovou činností, stejně tak zástavbou sídlištní. Nový projekt tak nebude zasahovat do tohoto charakteristického prostředí.

Z hlediska předmětu ochrany KR, definovaného v platném zákoně č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, lze celkově hodnotit vlivy navrženého záměru následovně:

- | | |
|------------------------------|------------|
| • významné krajinné prvky | žádný vliv |
| • zvláště chráněná území | žádný vliv |
| • kulturní dominanty krajiny | žádný vliv |
| • harmonické měřítko | žádný vliv |
| • harmonické vztahy | žádný vliv |

Lze konstatovat, že záměr nemůže mít významný negativní vliv na krajinu v dotčené lokalitě.

Přímo v zájmovém území posuzovaného záměru se nenacházejí žádné movité ani nemovité kulturní památky, či jejich ochranná pásma. Předmětné území posuzovaného záměru nezasahuje do historického jádra bývalých obcí ani do jiných hodnot z hlediska kulturní a historické charakteristiky.

Posuzovaný záměr se rovněž nachází mimo památkovou rezervaci v hlavním městě Praze a jejího ochranného pásma. Vzhledem k výše uvedenému nedojde v souvislosti s realizací předmětného záměru k negativnímu ovlivnění této městské památkové rezervace.

Předmětným záměrem nedojde k negativnímu dotčení kulturních památek, a ani se nepředpokládá negativní dotčení kulturních a historických hodnot.

Záměr je zamýšlen na území s archeologickými nálezy. Před zahájením jakýchkoliv stavebních aktivit v území, zvláště zásahů do stávajícího terénu, bude v dostatečném předstihu informován příslušný orgán státní památkové péče a v případě nutnosti zajištěn archeologický dozor oprávněnou organizací.

V případě, že by došlo k archeologickému nálezu během provádění přípravných a stavebních prací v dotčené ploše, bude postupováno podle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Záměr předpokládá demolice vybraných přímo kolidujících objektů nadzemní zástavby a konstrukcí v území.

V souvislosti s provozem zařízení je třeba uvažovat s určitým světelným rušením, které může být vyvoláno v době výstavby provozem techniky či případným osvětlením areálu stavby a pak také samotným provozem automobilů. Primární negativní vlivem nočního osvětlení krajiny reflektory aut je v místě tunelu eliminován svedením dopravy do podzemí. Mimo tunel je částečně eliminován navrženou zelení, která zabrání pronikání světelného smogu dále od komunikace.

Při navrhování světelných zdrojů bude postupováno v souladu s příslušným metodickým pokynem Ministerstva životního prostředí.

Předmětný záměr nemůže mít významně negativní vliv na kulturní dědictví a hmotný majetek.

Během výstavby budou vznikat odpady běžné ze stavební činnosti. Nakládání s nimi se bude řídit zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech. Původcem odpadů budou firmy, které provedou přípravu území a vlastní výstavbu. Tyto firmy pak budou mít povinnost nakládat s jednotlivými odpady (které jejich činností vzniknou) v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech, a souvisejícími vyhláškami a předpisy, především s vyhláškou č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, a vyhláškou č. 8/2021 Sb., o katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů. Volba konkrétní skládky nebo jiného zařízení k odstranění nebo využití vzniklých odpadů (včetně zeminy, která nebude použita v místě stavby) bude plně v kompetenci a zodpovědnosti původce odpadů, tzn. dodavatele stavby. Bude se jednat jak o odpady kategorie „ostatní“ (tj. bez nebezpečných vlastností), tak o odpady kategorie „nebezpečný“ (s možným výskytem některé z nebezpečných vlastností). V Tabulce 11 je uveden přehled předpokládaných odpadů vzniklých při výstavbě. Veškeré odpady vzniklé při realizování stavby budou odvezeny na skládku, případně na recyklační linku. Nebezpečné odpady, např. obaly prostředků stavební chemie, izolace apod., bude odstraňovat odborná autorizovaná firma.

Charakter odpadu z provozu komunikace bude ve formě uličních smetků. Procesem produkujícím odpady za běžného provozu na silnici bude po realizaci záměru její úklid a údržba – čištění a úklid vozovek, oprava/údržba vozovek, sečení travních porostů, drobné úpravy vozovek a svahů komunikace.

Záměr nemůže mít z hlediska množství či charakteru odpadu významně negativní vliv na životní prostředí.

Z charakteru záměru vyplývá, že předložený záměr nepředstavuje významný rizikový faktor z pohledu vzniku havárií nebo nestandardních stavů a nedojde k významnému negativnímu vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví.

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

Oznámení se dostatečně věnuje posouzení vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví a vlivů na životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, biologickou rozmanitost, půdu, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní dědictví a na jejich vzájemné působení a souvislosti. Z Oznámení vyplývá, že záměr lze akceptovat.

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

Z provedeného zjišťovacího řízení nevyplynula žádná doporučení pro zpracování podkladů k žádosti o jednotné environmentální stanovisko. V obdržení vyjádřeních byla však uplatněna doporučení pro další fáze projektové přípravy záměru, viz níže v textu.

2. Úkony před vydáním rozhodnutí:

Oznámení záměru bylo OCP MHMP předloženo dne 30. 1. 2025.

Z obsahu Oznámení vyplývá, že se jedná o záměr naplňující § 4 odst. 1 písm. c) zákona, a to ve vztahu k bodu 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 významná změna záměru podle § 4 odst. 1 písm. c) zákona. Tyto záměry podléhají posouzení, pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení. Příslušným úřadem k provedení zjišťovacího řízení je v daném případě Magistrát hlavního města Prahy.

Zahájení zjišťovacího řízení oznámil příslušný úřad dne 7. 2. 2025. Dále podle § 16 zákona zajistil zveřejnění informace o Oznámení a o tom, kdy a kde je možno do něj nahlížet, na úředních deskách dotčených územních samosprávných celků a na internetu. Elektronická podoba Oznámení byla zveřejněna v IS EIA (www.cenia.cz/eia) pod kódem PHA1243. Současně příslušný úřad zaslal Oznámení, popřípadě informaci o něm, spolu s žádostí o vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům.

Informace o Oznámení byla na úřední desce MHMP zveřejněna dne 7. 2. 2025. Veřejnost, dotčená veřejnost, dotčené orgány a dotčené územní samosprávné celky mohly zaslat písemné vyjádření k Oznámení příslušnému úřadu do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o Oznámení. V daném případě tak bylo možné zasílat vyjádření příslušnému úřadu do 10. 3. 2025. Podle § 6 odst. 6 k vyjádřením zaslaným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží.

Celkem bylo příslušnému úřadu zasláno 7 vyjádření.

3. Podklady pro vydání rozhodnutí:

Příslušný úřad při vydání rozhodnutí vycházel zejména z předloženého Oznámení zpracovaného podle přílohy č. 3 k zákonu. To bylo zpracováno v prosinci 2024 společností AZ GEO, s.r.o., vedoucí zpracovatelského týmu: Ing. Luboš Štancí – držitel autorizace ke zpracování dokumentací a posudků dle zákona.

Oznámení se zabývá vymezením a posouzením předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí. K Oznámení jsou přiloženy následující přílohy:

- Přehledná situace zájmového okolí
- Celková situace stavby
- Stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb.
- Hluková studie (Pragoprojekt, a.s., 10/2023)
- Rozptylová studie (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o., prosinec 2023)
- Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o., prosinec 2023)
- Vlivy záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o., prosinec 2023)
- Biologický průzkum (SUDOP Praha a.s., 31. října 2019)
- Biologický průzkum (doc. Dr. Jan Farkač, CSc., 5. 10. 2024)
- Dendrologický průzkum (Ing. Tomáš Pilař, 10/2023)
- Posouzení vlivu stavby na krajinný ráz (AZ GEO, s.r.o., 2024)

Příslušný úřad dále přihlížel ke všem písemným vyjádřením k Oznámení zaslaným příslušnému úřadu v zákonem stanovené lhůtě do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o Oznámení (viz níže) a rovněž k vypořádání vyjádření uplatněných k oznámení, které zaslal dne 10. 4. 2025 oprávněný zástupce oznamovatele, společnost SATRA, spol. s r.o. (dále jen „Vypořádání připomínek“).

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

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

- Městská část Praha 14, vyjádření č. j. UMCP14/25/50746/OD ze dne 10. 3. 2025,
- Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze, vyjádření č. j. HSHMP 06424/2025 ze dne 18. 2. 2025,
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší, vyjádření č.j. MZP/2025/820/252 ze dne 3. 3. 2025,
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí, vyjádření č. j. MHMP 194637/2025 ze dne 7. 3. 2025,
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravy, vyjádření č. j. MHMP 199955/2025 ze dne 7. 3. 2025,
- Městská část Praha 19, místostarosta městské části pro územní rozvoj MČ Praha 19, životní prostředí, dopravu, bytové a nebytové hospodářství, vyjádření č.j. P19 7460/2025 doručené 10. 3. 2025),
- Mgr. Bc. L. H. (vyjádření obdržené dne 7. 3. 2025)

Obdržená vyjádření jsou spolu s Vypořádáním připomínek a závěrem zjišťovacího řízení zveřejněna v IS EIA (www.cenia.cz/eia) pod kódem PHA1243.

5. Vypořádání vyjádření obdržených v průběhu zjišťovacího řízení:

Příslušný úřad obdržel v průběhu zjišťovacího řízení vyjádření dotčeného územního samosprávného celku, vyjádření dotčených orgánů a vyjádření veřejnosti. Dále je shrnuta podstata zaslaných vyjádření. Vypořádání příslušným úřadem je v textu odlišeno kurzívou.

Městská část Praha 14 (dále jen „MČ P14“) vnímá stavbu hloubětínského tunelu jako celoměstsky významnou stavbu. Z tohoto důvodu je potřeba koordinovat ji v kontextu širších dopravních vztahů např. jako při opravě Barrandovského mostu. Také je nezbytné samostatné posouzení dopadů stavební akce na

komunikační síť s cílem definovat preventivní opatření na zmírnění negativních dopadů zvýšené dopravy na objízdných trasách (prašnost, hluk, průjezdnost).

Příslušný úřad konstatuje, že v následných fázích projektové přípravy je předpokládána koordinace s ostatními dopravními záměry v okolí záměru. Z hlediska období výstavby považuje za podstatné, že je v Oznámení řešen návrh objízdné trasy pro těžkou nákladní dopravu, která bude vedena po stávající trase Průmyslového okruhu a zpět do oblasti Průmyslové ulice v trase Štěrboholské radiály a Městského okruhu. V období výstavby bude zároveň vždy zajištěn průjezd v koridoru Průmyslové a Kbelské ulice alespoň jednoho jízdního pásu současného PPO (tedy v minimálním uspořádání 1+1 JP). Období výstavby bylo z hlediska vlivu na ovzduší hodnoceno v rozptylové studii i pro širší území, které pokrývá objízdné trasy těžké nákladní dopravy, přičemž bylo prokázáno, že záměr nemůže mít významný negativní vliv na ovzduší. Z hlediska dopadu na akustickou situaci bylo období výstavby vyhodnoceno v nejbližší chráněné zástavbě v místě realizace záměru, kde lze vliv výstavby předpokládat jako největší. Rovněž z hlediska vlivu na akustickou situaci lze konstatovat, že ve zjišťovacím řízení bylo prokázáno, že vliv na akustickou situaci nebude významně negativní.

MČ P14 dále, vzhledem k jejímu dlouhodobému záměru na zklidnění centrální části Hloubětína a ulice Poděbradské, doporučuje zajistit dostatečnou kapacitu v křižovatce Kolbenova x Kbelská. V navržené podobě se počítá pouze s dvěma řadícími pruhy, což lze obecně považovat za nedostatečné. Od předchozí verze studie (01/2022) došlo k redukci v této křižovatce o jeden jízdní pruh a naopak v křižovatce Kbelské s Poděbradskou byl pruh přidán. Tato změna není v zájmu MČ P14, protože je v rozporu se zamýšleným zklidněním Poděbradské ulice v úseku Lehovce – Kbelská.

Příslušný úřad předně konstatuje, že tato připomínka se netýká posuzování vlivů záměru na životní prostředí. Dále konstatuje, že ze zjišťovacího řízení vyplynulo, že záměr v předložené podobě nemůže významně negativně ovlivnit životní prostředí. K problematice návrhu záměru je ve Vypořádání připomínek uvedeno, že návrh pruhovosti ramen jednotlivých křižovatek vycházel ze zpřesněného dopravního modelu zpracovaného na TSK ÚDI s cílem zajistit požadovanou úroveň kvality dopravy v přiměřené hodnotě ke stavební náročnosti a prostorovým možnostem, a to i s ohledem na požadavek dalších funkcí v území. Zástupce oznamovatele dále ve Vypořádání připomínek uvádí, že v ulici Poděbradská není předpokládána významná změna počtu jízdních pruhů. Na území MČ P14 ve směru od Lehovce je již v současnosti pouze jeden průběžný jízdní pruh (druhý je vyhrazen pouze pro BUS), ve směru na Lehovce je v plánu vytvoření vyhrazeného jízdního pruhu pro BUS a ponechání jednoho průběžného jízdního pruhu mezi ulicemi Hloubětínská a Slévačská. Vlastní křižovatka Poděbradská / Průmyslová / Kbelská není plánovanou změnou dotčena, stejně tak jako navazující úsek na Praze 9. Z pohledu možné změny dopravních intenzit po dokončení tunelu je tato úprava zcela nevýznamná.

MČ P14 dále doporučuje prověřit dopady změny napojení ulic Mochovská, Zelenečská a Konzumní do Kbelské ulice z důvodu zajištění přiměřené dopravní obsluhy a ochrany území před tranzitní dopravou.

Příslušný úřad konstatuje, že napojení výše uvedených ulic do Kbelské ulice je řešeno zvýšenými prahy, jež by měly zamezit průjezdu vozidel těmito ulicemi v případě tvoření kolon na Kbelské ulici.

MČ P14 dále doporučuje doplnit do dokumentace pěší vazbu od ulice Hloubětínské okolo „Pražského zlomu“ v bezbariérové podobě. Konstatuje, že přístup k tramvajové zastávce Starý Hloubětín v Poděbradské ulici ze západního směru není ideální z pohledu pěších vazeb do přilehlého území. Zlepšení situace např. formou přechodu pro chodce je za současného stavebního stavu, zejména pozice křižovatek, problematické. Tento aspekt by měl být zohledněn při realizaci stavby Hloubětínský tunel s ohledem na vzájemnou úzkou vazbu.

Příslušný úřad předně konstatuje, že tato připomínka se netýká posuzování vlivů záměru na životní prostředí. Z Vypořádání připomínek poté vyplývá, že nahrazení stávajícího systému schodišť bezbariérovou úpravou by znamenalo rozsáhlé terénní úpravy a zemní práce v oblasti chráněného území přírodní památky Pražský zlom. K problematice pěších vazeb v území je dále v uvedeném dokumentu konstatováno, že stavební uspořádání ulice Poděbradská se v cílovém stavu příliš neodchyluje od stávajícího stavu (změna spočívá pouze v eliminaci samostatného řadícího pruhu pravého odbočení). V případě přechodu pro pěší umístěném na západním lici zastávky TT by tento byl situovaný přes řadící pruhy jižního ramene křižovatky a nutně by vyžadoval další SSZ. V celkové koncepci řízení křižovatky a propustnosti dopravního uzlu umístění dalšího přechodu nepovažuje zástupce oznamovatele za vhodné. Přechod a cyklopřejezd na východním lici zastávky TT Starý Hloubětín je přitom z hlediska zachování severojižních pěších a cyklistických vazeb nezbytný. Co se týká jižní zastávky, tak je shodná vzdálenost z logického výchozího bodu ulice Nademlejské, jak na zastávku Starý Hloubětín, tak i zastávky Nademlejská. Vytvoření nového přechodu, který by musel být světelně řízený, by pro úsporu cca 70 metrů nedávalo smysl. Obdobně je to u severní zastávky, kde by rovněž musel být světelně řízený přechod. Rovněž by se muselo posouvat vybavení zastávky a prodlužovat nástupní hrana, což by u nově zrekonstruované zastávky nebylo ideální.

V závěru svého vyjádření MČ P14 doporučuje podmínit zahájení realizace záměru po zprovoznění silnic č. 510 a 511 a po dokončení stavby mostu přes ulici Broumarská a dále doporučuje zkoordinovat realizaci záměru s výstavbou mostu přes oblast Za Horou.

Příslušný úřad konstatuje, že uvedená doporučení se týkají spíše další projektové přípravy záměru, kdy se bude upřesňovat období realizace uvedených dopravních staveb a jednotlivé stavby tak mohou být vzájemně koordinovány. Z provedeného hodnocení vlivů záměru na životní prostředí nevyplynulo, že by bylo třeba podmiňovat výstavbu záměru zprovozněním silničních úseků D0 511 a D0 510, přičemž v současné době je předpoklad uvedení do provozu nyní realizovaného úseku D0 511 v roce 2027 a připravovaného úseku D0 510 v roce 2028.

Celkově lze ve vztahu k vyjádření MČ P14 konstatovat, že z vyjádření neplyne, že by záměr mohl mít významně negativní vliv na životní prostředí.

Hygienická stanice hlavního města Prahy nepožaduje podrobit záměr dalšímu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. Uvádí, že Oznámení je zpracováno v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí z hlediska ochrany veřejného zdraví. V rámci řešeného území není dle předložené dokumentace předpoklad negativního vlivu záměru na veřejné zdraví. V dalších stupních dokumentace je třeba se podrobněji věnovat hlukově nadlimitně zatíženým domům na ulici Poděbradská č.p. 635, 597, 598, 599 a 600 v souvislosti s potřebou neuplatnění institutu chráněného venkovního prostoru stavby.

Příslušný řad uvádí, že dle Oznámení je problematika nadlimitně zatížených objektů řešena s tím, že je navrženo následující opatření:

U fasád ohraničujících chráněný vnitřní prostor je nutné realizovat zrušení chráněného venkovního prostoru (zrušení chráněného venkovního prostoru je možné zajistit následovně – zajištění nuceného větrání použitím oken s větracími šterbinami případně instalování rekuperační jednotky) nebo zajištěním větrání do hlukem podlimitně zasažené fasády domu.

Požadavek Hygienické stanice hlavního města Prahy směřuje do dalších fází projektové přípravy záměru.

Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší (dále jen „OOO MŽP“) konstatuje, že v dotčeném území nejsou dle map pětiletých průměrů za roky 2019 až 2023 překračovány imisní limity sledovaných

znečišťujících látek. Ve vyjádření komentuje výsledky rozptylové studie a dále uvádí, že po dobu výstavby lze očekávat zvýšenou prašnost v blízkém okolí stavby. Součástí hodnocení vlivů na kvalitu ovzduší je i návrh opatření na minimalizaci vlivů stavebních prací na kvalitu ovzduší, jejichž důsledné dodržování je nutnou podmínkou pro plnění imisních limitů sledovaných znečišťujících látek, zejména hodinových koncentrací oxidu dusičitého a denních koncentrací částic PM₁₀ během výstavby. V této souvislosti se upozorňuje také na Metodický pokyn odboru ochrany ovzduší MŽP ČR ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a dalších stavebních činností, ze kterého se doporučuje rovněž vycházet. Dále se upozorňuje, že dne 20. listopadu 2024 byla v Úředním věstníku EU zveřejněna nová směrnice Evropského parlamentu a Rady 2024/2881 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu, která výrazně mimo jiné zpřísňuje stávající imisní limity pro suspendované částice PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂ (hodnoty ročních imisních limitů sníženy na polovinu stávajících) a benzen. Nejpozději od roku 2026 budou muset být nové imisní limity vyhodnocovány a v případě jejich překročení bude nutné přistoupit k realizaci opatření, která zajistí, že budou nejpozději od 1. 1. 2030 plněny. Vzhledem k tomu, že nové imisní limity budou relevantní pro období výstavby i období provozu záměru, je požadováno striktně dodržovat veškerá navržená opatření ke snižování prašnosti v období realizace i vlastního provozu záměru.

Za předpokladu důsledného plnění navrhovaných opatření k eliminaci znečišťování ovzduší a respektování legislativních požadavků na ochranu ovzduší považuje OOO MŽP tento záměr za akceptovatelný a nepožaduje jeho další posuzování dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění.

Příslušný úřad konstatuje, že z vyjádření neplyne, že by záměr mohl mít významně negativní vliv na životní prostředí. Navržená opatření k eliminaci znečištění ovzduší jsou součástí záměru, s jejich plněním se tedy počítá.

Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí nemá připomínky z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu, z hlediska odpadů, z hlediska ochrany vod a z hlediska myslivosti.

Z hlediska lesů a lesního hospodářství je požadováno v další fázi projektové přípravy vyznačit velikosti dočasných a trvalých záborů včetně jejich podrobného zdůvodnění a jejich případnou minimalizaci.

Z hlediska ochrany ovzduší je ve vyjádření popsán záměr, je popsáno území, kam je záměr umístován a jsou uvedeny výsledky rozptylové studie. Orgán ochrany ovzduší v zásadě souhlasí se závěry rozptylové studie. S ohledem na predikované příspěvky k imisním koncentracím znečišťujících látek i u obytné zástavby, případně plánované obytné zástavby v okolí záměru (dle Metropolitního plánu, např. rozvojová plocha 157/Nový Hloubětín) i s přihlédnutím k očekávanému zpřísnění imisních limitů některých znečišťujících látek, které má platit na území ČR již v období zprovoznění záměru (předpoklad platnosti zpřísněných imisních limitů od roku 2030), však požaduje v rámci dalších fází přípravy záměru dořešit některé parametry návrhu zejména tunelové části záměru ve smyslu následujících připomínek:

- Dopracovat návrh opatření vedoucích ke snížení negativních dopadů záměru na ovzduší v řešeném území, případně alespoň k zachování stávajícího stavu úrovně znečišťování ovzduší v daném území, zejména pak ve vztahu k obytné zástavbě, resp. k plánované obytné zástavbě (tzv. kompenzační opatření), a to zejména v případě nepříznivé predikce plnění imisních limitů, které mají platit na území ČR po roce 2030, tj. v období zprovoznění záměru. Jedná se o návrh vhodných opatření např. formou výsadby nových stromů (nejlépe ve vegetačních pásech liniové zeleně podél komunikací, pokud je to možné) nad rámec zeleně určené ke kácení v souvislosti s realizací záměru. Oblasti výsadby zeleně jsou požadovány přehledně graficky znázornit. Při umístování zeleně dává orgán ochrany ovzduší přednost přímému odstínění negativních vlivů komunikací na obytnou zástavbu (pokud je to možné). Aplikace uvedeného opatření vyplývá z „Programu zlepšování kvality ovzduší – aglomerace Praha CZ 01“, opatření AB17 – Omezení prašnosti výsadbou liniové zeleně.

- V případě nepříznivé predikce plnění imisních limitů po roce 2030 orgán ochrany ovzduší považuje za účelné prověřit i variantu prodloužení tunelu až za podjezd pod železniční trať, která se jeví z hlediska vlivu na ovzduší jako vhodnější.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny OCP MHMP uvádí, že záměr prochází v těsné blízkosti přírodní památky Pražský zlom. Samotný předmět ochrany - geologický profil, nebude stavbou dotčen, nicméně vymezené území přírodní památky nepatrně ano (146 m²). Bude dotčen významný krajinný prvek – les (lesní porosty v těsné blízkosti stávající komunikace, o ploše cca 0,34 ha), vodnímu toku (Rokytky) se stavba přiblíží na vzdálenost 10 m opěrnou stěnou komunikace.

Dojde ke kácení dřevin (56 ks stromů + 1,8 ha porostů). Jedná se o relativně mladé dřeviny z 80. let 20. století, které jsou doprovodnou zelení podél komunikace (většinou náletového původu). Jako kompenzace bude vysazena zeleň nová v revitalizovaném území „nad tunelem“.

Samostatnou přílohou je Biologický průzkum s datací k 31. 10. 2019. V rámci něho jsou navržena preventivní a kompenzační opatření. Prokazatelně bude dotčen zvláště chráněný druh čmelák /Bombus/. V porostech kolem komunikace mohou hnízdit ptáci, proto je třeba načasovat zahájení přípravných prací, včetně kácení, do období mimo hnízdění, v případě realizace protihlukových stěn je třeba zvolit neprůhledný materiál. Vliv záměru na krajinný ráz (přírodní park Smetanka) je považován za únosný.

Ke zpracovanému oznámení nejsou připomínky.

Příslušný úřad konstatuje, že ve vyjádření jsou uplatněny připomínky týkající se následné projektové přípravy, a to z hlediska lesního hospodářství, přičemž z tohoto hlediska se jedná především o upřesnění rozsahu a pozic záborů lesních pozemků. K požadavku orgánu ochrany ovzduší příslušný úřad uvádí, že požadavek na dopracování návrhu opatření vedoucích ke snížení negativních dopadů záměru na ovzduší v řešeném území, případně alespoň k zachování stávajícího stavu úrovně znečišťování ovzduší území bude respektován, což vyplývá z Vypořádání připomínek. Z hlediska možné varianty záměru, kdy by byl tunel prodloužen až za železniční trať, je třeba uvést, že oznamovatelem byla tato varianta zvážena se závěrem, že nebude do projektu začleněna, a to s následujícím odůvodněním:

„Tato varianta by znamenala kompletní přehesnutí a přestavbu celé severní části území. S ohledem na nutnou návaznost vyústění hlavní trasy z tunelu na úroveň stávající Kbelské ulice (stávající 6% podélný sklon), která by ve svém povrchovém vedení musela na stropě tunelu podejít železniční most, by podélné sklony v tunelu významně přesahovaly normové požadavky a nebyly by z hlediska bezpečnosti provozu přípustné. Významně by se navíc omezila možnost retenovat povrchové dešťové vody z Kbelské ulice a zabránit jejich vstupu do tunelu.

Úpravy by s sebou nutně nesly i rozsáhlou přestavbu stávajícího železničního mostu přes Kbelskou ulici za provozu železniční trati ve smyslu zvětšení jeho rozpětí. Most byl přitom v r.2022 kompletně zrekonstruován a přestavěn (rozšíření trati o 1 kolej). S ohledem na způsob financování rekonstrukce železniční trati za použití dotačních fondů není s ohledem na udržitelnost zásah do mostu v navazujícím období možný. Navíc by se výstavba neobešla bez rozsáhlých výluk na trati.

Dalšími zásadními územními dopady by pak nepochybně byla kromě přehesnutí koncepce tunelové stavby a vyvolaných dopadů do navýšení rozsahu technologických prostor i vynucená přeložka páteřního tepelného napaječe, který nyní záměr nepostihuje, dále prostorové dopady do stávajícího areálu společnosti Rekomont a kompletní přehesnutí dopravního napojení areálů na východní straně.

V souvislosti s požadavkem výstavbu záměru realizovat za provozu ulice Kbelská a provozu železniční trati by se doba výstavby záměru protáhla o jednotky let a stavebně navýšila v řádu jednotek miliard Kč.“

Požadavek orgánu ochrany přírody záměr respektuje, neboť součástí navržených opatření je mj. kácení zeleně v mimohnízdním období a rovněž realizace PHS se navrhuje z neprůhledného materiálu, v případě transparentních stěn poté budou tyto stěny realizovány v souladu s příslušnou metodikou.

Příslušný úřad celkově k vyjádření konstatuje, že z tohoto vyjádření neplyne, že by záměr mohl mít významně negativní vliv na životní prostředí.

Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravy nemá k Oznámení připomínky, Hloubětínský tunel bude dopravní stavbou, na kterou bude převedena část trasy stávající komunikace tzv. Průmyslového polookruhu. Cílem je zmírnění negativních dopadů z dopravy v přilehlém území.

Vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře.

Městská část Praha 19, místostarosta městské části pro územní rozvoj MČ Praha 19, životní prostředí, dopravu, bytové a nebytové hospodářství konstatuje, že jde o precizně připravený projekt, který pomůže plynulosti provozu v oblasti Hloubětína.

Dále uvádí, že v podkladech na str. 267-272 (dopravně-inženýrské podklady pro rozptylovou studii, výkres 44-49, stav D2) je zahrnuta přestavba křižovatky Klíčov. Tato křižovatka již nyní kapacitně nevyhovuje, uvedená přestavba se ale nepřipravuje.

Ve vyjádření je uplatněna žádost, aby mezi podmínkami zprovoznění stavby bylo uvedeno zkapacitnění křižovatky na Klíčově, neboť jinak dopravně-inženýrské podklady nejsou věrohodné. Podle dat z map Google je zdržení IAD v místě stavby v dopravní špičce kolem 16 minut a při odstranění kongescí z tohoto úseku může dojít k přenesení kongescí do k. ú. Kbely, pokud nebude přestavba připravena společně s Hloubětínským tunelem.

Příslušný úřad konstatuje, že uvedený výkres (Stav D2) zobrazuje stav komunikační sítě, resp. intenzity dopravy v období naplnění ÚP SÚ hl. m. Prahy, tedy cca k roku 2040. K období zprovoznění záměru jsou v Oznámení uvedeny patřičné výkresy s intenzitami dopravy, ze kterých poté vychází hluková a rozptylová studie. Ve zjišťovacím řízení bylo prokázáno, že záměr v období provozu nemůže mít významné negativní vlivy na životní prostředí.

Dále je požadováno v dalším stupni projektové přípravy koordinovat záměr s připravovanou tramvajovou tratí podél Kbelské ulice a územní studií VRÚ Letňany-Kbely, kde je navržena nová čtvrť v sousedství záměru. Přestavba křižovatky Klíčov i tramvajové řešení jsou součástí vstupních podmínek pro územní studii VRÚ Letňany-Kbely.

Příslušný úřad konstatuje, že v následných fázích projektové přípravy je předpokládána koordinace s ostatními dopravními záměry v okolí záměru.

Příslušný úřad k uvedenému vyjádření pro informaci uvádí, že se nejedná o vyjádření dotčeného územního samosprávného celku ve smyslu zákona, neboť dle § 3 písm. d) zákona se dotčeným územním samosprávným celkem rozumí celek, jehož správní obvod alespoň zčásti tvoří dotčené území, přičemž dotčeným územím je dle § 3 písm. c) zákona území, jehož životní prostředí a obyvatelstvo by mohlo být závažně ovlivněno provedením záměru.

Příslušný úřad konstatuje, že z vyjádření neplyne, že by záměr mohl mít významně negativní vliv na životní prostředí.

Mgr. Bc. L. H. ve vyjádření uvádí, že není zřejmé, ve kterém místě bude realizována náhradní výsadba za nemalé množství vykácených dřevin.

Příslušný úřad konstatuje, že rozsah náhradní výsadby a místo, kde má být realizována, ukládá žadateli příslušný orgán ochrany přírody, a to až v následném řízení.

Rozsah ozelenění záměru je patrný z koordinační situace, jež je přílohou Oznámení. V Oznámení je výsadba zeleně komentována pouze v obecné formě, přičemž je uvedeno, že součástí záměru je výsadba stromů, a to zejména v Kbelské ulici, která bude z dnešní kapacitní sběrné komunikace prakticky bez zeleně převedena na městskou třídu se stromořadím a sadovými úpravami po okrajích. Z Vypořádání připomínek poté vyplývá, že je uvažováno s výsadbou 508 ks stromů s velkou korunou, 326 ks stromů se střední korunou, 4 600 m² lesnický založeného porostu, 411 ks solitérních keřů a 3 950 m² zapojených keřových skupin.

Mgr. Bc. L. H. dále uvádí, že Oznámení se pravděpodobně nezmiňuje o dopadu na nedávno vybudované meandry Rokytky u hloubětínské tramvajové smyčky.

Součástí Oznámení je Biologický průzkum, zpracovaný v roce 2024, který se podrobně věnuje možnému ovlivnění uvedené lokality předloženým záměrem, dopad záměru na toto území se nepředpokládá, z čehož je zřejmé, že záměr nemůže významně negativně ovlivnit uvedený projekt.

Mgr. Bc. L. H. konstatuje, že Oznámení pravděpodobně nebere v úvahu záměr společnosti Metrostav v oblasti současné betonárny a plánovaného náměstí u zastávky Starý Hloubětín. V rámci záměru má dojít k vykácení desítek vzrostlých dřevin a dalších keřových porostů. Oznámení s touto skutečností nepracuje.

Uvedený záměr (Triangl Hloubětín) není v Oznámení taxativně jmenován, nicméně kumulativní vlivy s ním jsou vyhodnoceny prostřednictvím hlukové a rozptylové studie, neboť kartogramy dopravy výhledového horizontu zprovoznění záměru (TSK hl. m. Prahy) zohledňují předpokládaný stav komunikační sítě v daném roce a předpokládané postupné naplňování ploch dle platného územního plánu hl. m. Prahy. Z hlediska možného kácení dřevin v lokalitě budoucí výstavby Triangl Hloubětín je třeba konstatovat, že náhradní výsadbu bude zajišťovat investor uvedeného projektu, podstatné je, že předložený záměr do ploch, na kterých je záměr výstavby Triangl Hloubětín uvažován, nezasahuje.

Mgr. Bc. L. H. dále konstatuje, že není zřejmé, zda bude zanoření před ulicí Poděbradskou ohraničené dostatečně vysokými protihlukovými stěnami po levé i pravé straně vozovky. V plánovaném zanoření v bezprostřední blízkosti ul. Poděbradské bude docházet ke značné hlukové zátěži výškového komplexu obytného domu Nademlejská 1069.

Umístění PHS je uvedeno na přířichných výkresech hlukové studie, přičemž je uvedena jejich délka i výška. U Obytné domu Nademlejská 1069 nebyl v hlukové studii umístěn výpočtový bod, nicméně lze uvést, že u výpočtového bodu VB8 umístěného na domě K Náhonu 988/3, jež je v těsné blízkosti objektu Nademlejská 1069 dojde vlivem realizace záměru k poklesu hlukové zátěže, což lze očekávat i u objektu Nademlejská 1069. Hygienické limity pro den i noc budou splněny.

Mgr. Bc. L. H. konstatuje, že není zřejmé, jak záměr reaguje na změnu v ochraně dřevin z roku 2024. Viz https://www.mzp.cz/cz/news_20241204_Vlada-schvalila-novelu-zakona-o-ochrane-prirody-a-krajiny-ochrana-stromu-ohrozenych-vystavbou-efektivnejsi-druhova-ochrana-rostlin-a-zivocichu-a-vyhlaseni-NP-Krivoklatsko

Příslušný úřad předně konstatuje, že k záměru se vyjádřil orgán ochrany přírody, který k němu ve vztahu k ochraně dřevin neuplatnil připomínky. Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, zajišťuje již v aktuálně platném znění ochranu dřevin při výstavbě. Odkaz uvedený ve vyjádření odkazuje na informaci,

že novelu zákona č. 114/1992 Sb. schválila vláda, nejedná se tedy o právní předpis, který je platný, z toho je zřejmé, že v Oznámení na něj není reagováno. Pro úplnost je třeba dodat, že k dnešnímu dni prošla zmiňovaná novela 1. čtením v Poslanecké sněmovně. V případě, že by byl daný právní předpis schválen, bude v dalších fázích projektové přípravy respektován.

Mgr. Bc. L. H. závěrem konstatuje, že na straně 89 v kapitole Dotčený krajinný prostor (DoKP) je psáno, že „Viditelnost navrženého záměru je všemi směry omezena městskou zástavbou, dopravními konfiguracemi i vzrostlou zelení.“ To již není aktuální, vykácením značného množství vzrostlé zeleně v souvislosti s meandrováním Rokytky u hloubětínské tramvajové smyčky již pohled od bytového domu Nademlejská 1069 zelení omezen není. Dokument s tímto značným úbytkem zeleně nepracuje.

Příslušný úřad konstatuje, že „viditelnost záměru“ uvedená v textu není vztažena k viditelnosti samotného záměru z okolních objektů, ale týká se právě vymezení dotčeného krajinného prostoru ve smyslu § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. S tvrzením uvedeným v Oznámení, resp. ve vyhodnocení vlivů záměru na krajinný ráz příslušný úřad souhlasí. Z koordinační situace, která je přílohou záměru, vyplývá, že v oblasti tramvajové smyčky bude vysázeno poměrně značné množství zeleně.

Poučení:

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

RNDr. Štěpán Kyjovský

ředitel odboru

podepsáno elektronicky

Rozdělovník:

- Oznamovatel
 - SATRA, spol. s r.o., IDDS: bxisdg6

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

- Dotčené územní samosprávné celky ke zveřejnění na úřední desce po dobu nejméně 15 dnů podle § 16 zákona (OCP MHMP žádá o zaslání dokladu o vyvěšení a sejmutí)
 - Městská část Praha 9, starosta, IDDS: nddbppc
 - Městská část Praha 14, starosta, IDDS: pmabtfa

- Na vědomí
 - Hlavní město Praha, Ing. Jana Komrsková, náměstkyně primátora hl. m. Prahy pro oblast životního prostředí a klimatického plánu, Mariánské náměstí 2/2, 110 01 Praha 1
 - Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze, IDDS: zpqai2i
 - Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí
 - Magistrát hlavního města Prahy, odbor památkové péče
 - Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravy
 - Magistrát hlavního města Prahy, odbor pozemních komunikací a drah
 - Magistrát hlavního města Prahy, odbor investiční
 - Úřad městské části Praha 9, odbor životního prostředí, IDDS: nddbppc
 - Úřad městské části Praha 9, odbor výstavby a územního rozvoje (vodoprávní úřad), IDDS: nddbppc
 - Úřad městské části Praha 14, odbor životního prostředí, IDDS: pmabtfa
 - Úřad městské části Praha 14, odbor výstavby (vodoprávní úřad), IDDS: pmabtfa
 - Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší, IDDS: 9gsaax4
 - Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, IDDS: c2zmahu

- Spis