

- dle rozdělovníku -

Váš dopis zn./ze dne:

Č. j.:

MHMP 1258150/2018

Sp. zn.:

S-MHMP 240329/2018 OCP

Vyřizuje/tel.:

Ing. Tomáš Novotný

236 004 278

Počet listů/příloh: **35/0**

Datum:

16.08.2018

Rozhodnutí - Závěr zjišťovacího řízení

Výroková část:

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

Záměr „Spořilovská spojka - zakrytí“ nepodléhá posouzení podle zákona.

1. Název záměru

Spořilovská spojka - zakrytí

2. Oznamovatel:

Technická správa komunikací hl. m. Prahy, IČO: 63834197, sídlo: Řásnovka 770/8, Praha 1 - Staré Město; oprávněný zástupce oznamovatele: SATRA, spol.s r.o., IČO: 18584209, sídlo: Sokolská 1802/32, Praha 2 - Nové Město

3. Oznámení:

zpracovatel: SATRA, spol.s r.o., ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o. - Mgr. Radek Jareš; datum zpracování: leden 2018

4. Zařazení záměru dle přílohy č. 1 zákona:

Záměr naplňuje ust. § 4 odst. 1 písm. c) zákona, a to ve vztahu k bodu 46 kategorie II přílohy č. 1 k zákonu (Tramvajové, trolejbusové, nadzemní a podzemní dráhy, visuté dráhy nebo podobné dráhy zvláštního typu sloužící výhradně nebo zvláště k přepravě lidí od 1 km).

5. Kapacita (rozsah) záměru:

Předmětem oznámení je projekt těžkého zakrytí Spořilovské spojky (dále též „SS“), prodloužení tramvajové tratě (dále též „TT“) a související úpravy území.

Těžké zakrytí SS bude provedeno v její stávající stopě v maximálním rozsahu, tj. cca od úrovně křižovatky ulic Na Chodovci x Hrusická (na severu) až téměř po úroveň křižovatky ulic Senohrabská x Choceradská (na jihu). Délka řešeného úseku je cca 1,5 km, z toho délka v tunelu je 1,185 km u západního, resp. 1,012 km u východního tubusu.

Prodloužení TT začíná před podjezdem železniční tratě a končí v nové tramvajové smyčce za křižovatkou Senohrabská x Choceradská. TT je z počátku vedena na vyvýšeném pásu po ulici Chodovská a následně v koridoru mezi tunelem a ul. Na Chodovci a Senohrabská. Navrženy jsou zastávky Bratislavská, Hlavní a Choceradská. Celková délka TT je cca 1,5 km.

Součástí záměru jsou i nové podzemní garáže s vjezdem z Božkovské ulice (cca 78 parkovacích stání) a Holčovické ulice (cca 92 parkovacích stání). Dále je navrhováno rozšíření kapacit povrchových stání v stavbou dotčených ulicích. Celkem je v území navrhováno přibližně 541 parkovacích míst, částečně i jako kompenzace parkovacích míst, která budou stavebními úpravami zrušena. Celkové předpokládané navýšení počtu parkovacích míst v území oproti stávajícímu stavu činí cca 271 parkovacích stání.

Kapacita (rozsah) záměru je podrobněji uvedena na str. 7-14 oznámení.

6. Umístění záměru:

kraj:	hlavní město Praha
obec:	hlavní město Praha
městská část:	Praha 4, Praha 10, Praha 11
katastrální území:	Chodov, Michle, Záběhlice

7. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Záměrem je těžké zakrytí stávající pozemní komunikace spolu s přeložením a prodloužením TT. Charakterem se tedy jedná o liniové dopravní stavby.

Tyto činnosti doprovází úpravy souvisejících ploch, včetně vytvoření nových ploch zeleně a pěších komunikací, nové komunikace propojující ulice Na Chodovovci a Chodovská, úpravy navazujících úseků místních komunikací a reorganizace linek městské hromadné dopravy.

Záměr je navržen jako stavba trvalá.

Možnost kumulace vlivů záměru s vlivy jiných známých záměrů je v oznámení posouzena standardně s využitím dopravně inženýrských podkladů, které pro stávající stav (rok 2015) a výhledové roky 2020 a 2025 poskytl Úsek dopravního inženýrství Technické správy komunikací hl. m. Prahy a pro výhledový stav naplnění území podle Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (dále též „ÚPn“) Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace. Prostřednictvím těchto podkladů je provedeno i variantní posouzení stavů před a po zprovoznění Silničního okruhu kolem Prahy - stavby 511 (dále též „SOKP 511“) a silnice I/12.

V oznámení se dále výslovně uvádějí a zvažují následující záměry, které mohou mít vliv ve stejném území jako předložený záměr: sjízdná rampa z Jižní spojky (dále též „JS“) ve směru od východu na ulici Chodovská směrem do Vršovic (nová východní rampa mimoúrovňové křižovatky (dále jen „MÚK“)); TT Spořilov - Jižní Město; J. S. - rampa Spořilovská, úprava sjezdu 5. května, Praha 4, číslo akce 999329 II. etapa; bytový dům u ulice Senohrabská v křížení s ulicí Choceradská; rekonstrukce a nástavba Polikliniky Spořilov; polyfunkční objekt na pozemku parc. č. 3049/13, k. ú. Záběhlice; nákupní areál Globus mezi ulicemi Klapálkova, Türkova, Archivní, Blažimská; rekonstrukce ulice Klapálkova a výstavba obytných objektů v oblasti východního konce této ulice.

Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry jsou podrobněji uvedeny na str. 15-17 oznámení.

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

Návrh zakrytí SS vychází z pěti základních idejí:

- Zajistit hygienické podmínky v území spolu s odstraněním urbanistické bariéry tvořené stávajícím řešením v zářezu.

- Využít stávající stopy, resp. konfigurace terénu (morfologie) tak, aby přestavba vyvolala minimum negativních důsledků, ale naopak se umocnily důsledky pozitivní (např. v možnosti a charakteru využití nové plochy).
- Zajistit možnost průchodu plánované TT koridorem mezi „starým“ a „novým“ Spořilovem ve směru na Jižní Město.
- Dotvořit v rámci výstavby zakrytí a TT na Jižní Město celý prostor mezi starou a novou zástavbou Spořilova jako moderní veřejný prostor s minimálními požadavky na provozní náklady při vysoké nabídce volnočasových aktivit.
- Umožnit realizaci stavby před uvedením stavby SOKP 511 do provozu.

Záměr je stavebně navržen v jedné variantě, s výjimkou variant konstrukčního řešení tunelů.

Koncepce povrchového řešení je založena na umístění severojižní pěší osy situované na hranu tubusu u Senohrabské ulice, s příčnými, po vrstevnici trasovanými pěšinami. Podél ozeleněné stěny k Senohrabské ulici a TT jsou situovány rampy a schodiště překonávající výškový rozdíl. Na klesající ploše tubusu jsou vytvořeny terasy s rozmístěnými aktivitami, vybranými z výsledků průzkumu. Většina z nich může být v příštích letech podle proměňujících se potřeb obyvatel obměněna.

Rekonstrukce samotné ulice Spořilovská je logicky rozdělena do dvou stavebních objektů reagujících na navrhovaný rozsah zakrytí konstrukcemi tunelů.

Povrchové úseky vozovek a revizních chodníků podél opěrných a protihlukových zdí řeší SO 101.1 a konstrukci vozovek včetně přechodových oblastí u portálů tunelů řeší SO 101.2. Od severu navazuje SO 101.1 na úpravu křižovatky Chodovská x JS (SO 110) v místě přemostění JS přes Spořilovskou cca v km 0,030. Mezi oba jízdní pásy je nově navrženo tramvajové těleso, které v začátku využívá stávající rozšířený střední dělicí pás mezi oběma vozovkami. Od místa ukončení podjezdu pod JS se však bude stávající střední dělicí pás rozšiřovat a odsouvat západní jízdní pás tak, aby od severního portálu západní tunelové trouby (dále též „ZTT“) v km 0,157 mohlo tramvajové těleso nastoupávat směrem k nové zastávce Bratislavská.

Povrchový úsek východního jízdního pásu šifikově i umístěním od navázání na SO 110 až do místa severního portálu východní tunelové trouby (dále též „VTT“) v km 0,330 v zásadě odpovídá stávajícímu stavu s výjimkou zavedení nové TT a úpravy napojení ulice Na Chodovci (SO 103). Napojení do ulice Severní I ze západního jízdního pásu Spořilovské ulice je provedeno již ze zakrytého úseku. Vzhledem k nastupávání TT a prodloužení tunelových úseků vznikl větší prostorový nárok na celý šířkový profil komunikace. Rozšíření bylo provedeno zejména západním směrem, tj. k ulici Severní I s ohledem na minimalizaci záborů soukromých

pozemků (Auto Palace Spořilov) podél východní strany SS. Limitním pro toto rozšíření byla výšková úroveň TT nad zastropením tunelu, od jehož dosažení cca v km 0,380 se oba tubusy tunelů začínají přibližovat až do křížení se stopou ulice Hlavní, kde již oba tubusy odděluje pouze jedna střední dělicí stěna. Vzniklý prostor mezi tubusy je od km 0,300 do km 0,580 využit pro technologické centrum tunelu sever (SO 603).

Od severních portálů (ZTT - km 0,157, VTT - km 0,330) je ul. Spořilovská vedena v tunelu v kategorii T-8 s šířkou jízdního pruhu 3,5 m, šířkou vozíkových proužků 0,5 m a nouzovým chodníkem šířky 1,0 m. V rámci VTT je z důvodu podélného sklonu (5,81 %) navržen pruh pro pomalá vozidla od km 0,600. Úsek od jižních portálů v km 1,342 je navržen ve stejném šířkovém uspořádání jako stávající stav, pouze na těžké zakrytí navazují protihlukové zdi (SO 251, SO 760) s navrženými revizními chodníky šířky 1,0 m. V rámci SO 760 je navrženo prodloužení protihlukového opatření vpravo po směru staničení přes celou mostní konstrukci přes ulici Türkova až do staničení km 1,539. V rámci SO 102 je navržena náhrada za připojení z křižovatky Senohrabská x Klapálkova formou nové větve napojené na ulici Türkova. Navazující přídatný pruh je navržen již v rámci SO 101.1 a SO 101.2 a je ukončen v rámci tunelového úseku VTT.

Uvažovaná tloušťka vozovky s krytem z asfaltového betonu je 0,6 m. Parametry komunikace budou následující: návrhová rychlost: 60 km/h, šířky jízdních pruhů: 3,5 m, maximální podélný sklon: 5,81 %, minimální podélný sklon: 1,10 %, minimální poloměr směrového oblouku: 210 m, maximální dostředný příčný sklon: 2,5 %, délka ZTT: 1 185 m, délka VTT: 1 012 m.

Délka úpravy v ose ulice Spořilovská je 1,457 km, délka tunelového úseku bude téměř 1,2 km.

Z hlediska možných technologií výstavby a proveditelnosti hloubených tunelů jsou uvažovány následující varianty konstrukčního řešení:

- varianta klasických hloubených tunelů realizovaných monoliticky se společnou střední stěnou a plochou spojitou stropní deskou o dvou až třech polích s náběhy v místě podpor - stěn;
- varianta klasických hloubených tunelů realizovaných z prefabrikovaných dovezených dílců (tubusy o dvou až třech polích se společnou střední stěnou a kloubově uloženými stropními panely tvaru ploché klenby).

Součástí konstrukcí tunelu jsou i další společně realizované stavební prvky, a sice SOS výklenky umístěné po cca 150 m a tunelové propojky umístěné ve vzdálenostech po max. 300 m. Součástí trasy tunelů jsou rovněž i podzemní hloubené objekty sloužící jako technologické zázemí tunelové trasy (technologická centra TGC). V těchto objektech jsou umístěny především trafostanice, rozvodny a strojovny vzduchotechniky. Technologická centra jsou umístěna v blízkosti tunelových portálů. Je tomu tak z důvodu maximálních odběrů energií v těchto

místech v souvislosti s umístěním proudových ventilátorů podporujících provozní větrání tunelů v oblastech při portálech. Jedná se především o TGC1 - jih a TGC2 - sever.

Technologické vybavení tunelů a povrchových úseků sestává z následujících provozních celků: strojní zařízení, proměnné dopravní značení, informační systém, SOS skříně (telefon, první pomoc, požární hlásič, ruční hasicí přístroje), automatika řízení provozu, detekce škodlivin a rychlosti proudu vzduchu (koncentrace NO_x a detekce kouře a opacity), indikace provozních podmínek, požární signalizace, zabezpečovací systém, TV dohled, anténní zařízení, zásobování elektrickou energií, osvětlení tunelů, tunelový vodovod, čerpací stanice, vzduchotechnika a větrání tunelu.

Navržená TT navazuje na stávající TT v ulici Chodovská, před podjezdem železniční tratě, tj. před dnešním odbočením TT do koridoru ve směru ke stávající smyčce Spořilov. TT sleduje směrově i výškově osu ul. Chodovská, podjíždí JS a úrovnově kříží levé komunikační odbočení ze směru z centra na JS v km 0,210. TT je vedena na zvýšeném tramvajovém pásu s uzavřeným svrškem (asfaltový koberec). V úseku jsou dva protisměrné směrové oblouky ($R = 200 \text{ m}$ a $R = 207,95 \text{ m}$), maximální sklon nivelety je 34,20 ‰.

V následujícím úseku TT stoupá ve sklonu 65,40 ‰ na tunely SS ve směrovém oblouku $R = 297,95 \text{ m}$, v tomto oblouku dochází ke změně osové vzdálenosti kolejí z 3,10 m na 4,10 m. Zde se také mění způsob umístění trakčních sloupů a zhruba od konce směrového oblouku jsou trakční sloupky umístěny mezi osami kolejí. TT je vedena mezi opěrnými zdmi v dělicím pásu SS a kopíruje jejich směrové vedení. V km 0,455 TT vystoupá nad komunikační tunely a zde je navržena zastávka Bratislavská. V celém úseku stoupací rampy je užit otevřený tramvajový svršek, v prostoru zastávky je užit kryt z dlažby.

Za zastávkou Bratislavská TT pomocí levostranného směrového oblouku o $R = 300 \text{ m}$ překračuje tunely SS (směr centrum). V místě křížení je severní tunel staticky dimenzován tak, aby umožnil vedení TT po jeho stropě. Nad tunely spojky je TT pohledově včleněna do nově vytvářeného terénu nad tunely a je zde užit zatravněný tramvajový svršek.

Po překročení tunelu je TT přivedena do prostoru mezi tunelem SS a koridorem ulice Na Chodovci. V úseku je sklon nivelety 18,95 ‰ a TT zde vystoupá do výškové úrovně stávající ulice Hlavní, kterou překonává úrovnově (v rámci křižovatky ul. Hlavní x Na Chodovci x Senohrabská). Za křižovatkou je v km 0,890 situován střed zastávky Hlavní. V zastávce je opět použit uzavřený svršek (dlažba) a dále navazuje zatravněný tramvajový svršek a TT sleduje směrově i výškově jižní okraj ul. Senohrabská. Je zde navržen směrový oblouk o $R = 400 \text{ m}$ a sklon nivelety 41,86 ‰. V km 1,385 je situován střed zastávky Choceradská. Vybavení zastávky a povrch jsou shodné s předchozími zastávkami. TT je z bočního vedení podél ul. Senohrabská přivedena do její osy. V km 1,403 první koleje je TT přivedena do prostoru navrhované tramvajové smyčky. Ve výhledu bude TT pokračovat levým směrovým obloukem

R = 1100 m dále podél Senohrabské ul., úrovnově překoná upravenou křižovatku Klapálkova x Senohrabská a dříve sledovaným koridorem bude vedena ve směru na Jižní Město.

Navrhovaná tramvajová smyčka je situována do územního klínu mezi SS a ul. Senohrabská a svými parametry a uspořádáním plně nahradí stávající smyčku na Spořilově. Smyčka je vybavena standardním mobiliářem a objekty sociálního zázemí pro řidiče. V rámci předkládané studie je poblíž smyčky v rámci tunelového komplexu uvažováno se situováním objektu měnirny.

Zastávky jsou vybaveny standardním mobiliářem, přístřeškem a elektronickým informačním systémem. Povrchy zastávek navazují na okolní úpravy povrchů a jsou navrženy s asfaltovým povrchem. Všechny zastávky jsou navrženy s bezbariérovými přístupy z obou stran nástupišť.

V rámci výstavby zakrytí SS je nutné upravit základní inženýrské sítě, které jsou v kolizi s navrhovaným záměrem.

Variantně je v oznámení prověřováno řešení dopravního režimu v době výstavby a v době provozu.

V průběhu výstavby je uvažováno 7 teoretických variant uspořádání dopravy mimo současný stav.

Varianty V1a a V1b předpokládají, že výstavba tunelu bude rozdělena na dvě etapy. V každé etapě bude uzavřena polovina Spořilovské, na které budou probíhat stavební práce, a po druhé polovině (jízdní pruhy v opačném směru) bude vedena automobilová doprava ve směru klesání (na sever). Po dokončení první etapy bude doprava převedena do vybudovaného tunelu (opět pro jízdu ve směru na sever, tj. ve směru klesání) a stavební práce budou probíhat na druhé polovině vozovky Spořilovské. Jednotlivé varianty V1* se liší vedením dopravy na okolních komunikacích, přičemž z pohledu využitelnosti připadají v úvahu pouze varianty V1a a V1b.

Ve variantě V1a budou ve směru na sever projíždět všechny automobily stavbou, ve směru na jih budou osobní automobily jezdit částečně Lešanskou ulicí, částečně přes JS a ul. 5. května. Nákladní vozidla budou ve směru na sever projíždět stavbou (jako v současnosti), ve směru na jih pak po Jižní spojce a Brněnské přes MÚK Kačerov (jako dosud). Vzhledem k tomu, že stavba bude znamenat dopravní omezení, je navrženo odlehčení průjezdu řešenou oblastí, tj. snížení počtu nákladních automobilů, které pro svoji cestu musejí využívat SS. Ve variantě V1a by z tohoto důvodu byl umožněn průjezd tranzitní nákladní dopravy přes JS a ulici K Barrandovu. Znamená to, že nákladní vozidla, která v současnosti přijíždějí od Karlových Varů, Plzně nebo Příbrami, která směřují na Štěrboholskou spojkou a dále D10 (Mladá Boleslav a Liberec) nebo D11 (Hradec Králové), nebudou po dobu výstavby využívat současnou trasu po Pražském okruhu, dálnici D1 a Spořilovské spojce, ale pojedou Barrandovskou, resp. Strakonickou ulicí přes Barrandovský most a JS.

Varianta V1b je z hlediska organizace dopravy prakticky totožná s variantou V1a s tím rozdílem, že průjezd tranzitní nákladní dopravy ve směru od Karlových Varů a Plzně nebude umožněn po ul. K Barrandovu, vozidla pojedou po Pražském okruhu až ke křižovatce se Strakonickou, po níž budou moci jet na sever k Barrandovskému mostu a dále JS na Štěrboholskou radiálu. Vedení osobních vozidel a nákladních automobilů ve směru od dálnice D1 zůstává shodné s variantou V1a.

Ve variantě V1c by vozidla směrem na jih jezdila jako v ostatních variantách, tj. shodně se současným stavem přes MÚK Kačerov; osobní vozidla také částečně přes Lešanskou. Pro směr na sever se v této variantě uvažuje s vybudováním nové provizorní rampy mezi Brněnskou ul. a JS, která by umožnila stávající chybějící dopravní napojení. Rampu by pak využívala všechna nákladní vozidla a část osobních vozidel. Ve směru na sever by osobní automobily jezdily částečně také Senohrabskou ulicí.

Ve variantách V2* se uvažuje s úplným uzavřením Spořilovské a s vedením automobilové dopravy v obou směrech okolními ulicemi. Znamenalo by to výrazné zkrácení doby výstavby tunelu (cca polovinu doby výstavby vlastního tunelu), avšak v okolních ulicích by došlo k výraznému nárůstu dopravy nad kapacitu komunikací, což by mělo za následek nárůst dopravních kongescí a celkové zpomalení dopravy projíždějící přes území.

Ve variantě V2a by osobní automobily směrem na sever (směr klesání) využívaly ulice Senohrabská a Na Chodovci, ve směru na jih (směr stoupání) ulici Lešanská, případně MÚK Kačerov. Nákladní vozidla by ve směru na sever (klesání) jezdila také Senohrabskou a Na Chodovci, ve směru na jih by využívala, stejně jako v současnosti, MÚK Kačerov. Totožně jako ve variantě V1a pro odlehčení směru D1 - JS přes oblast Spořilova (směr na sever) by byl dočasně po dobu výstavby umožněn průjezd nákladních vozidel od D5 a D6 přes Barrandovskou a od D4 přes Strakonickou k Barrandovskému mostu, odtud na JS a po ní na Štěrboholskou spojku a dále k D11 a D10.

Varianta V2b je z hlediska organizace dopravy prakticky totožná s variantou V2a s tím rozdílem, že průjezd tranzitní nákladní dopravy ve směru západ - východ je umožněn JS nikoli přes ul. K Barrandovu, ale objížděnou přes Strakonickou ul. a Pražský okruh tak, jako ve variantě V1b.

Ve variantě V2c je organizace osobní dopravy totožná s variantou V2a (bez průjezdu stavbou, využití ostatních komunikací na Spořilově). Pro nákladní vozidla by byl v této variantě zcela znemožněn průjezd Spořilovem. Nákladní vozidla ze západu (D5) by projížděla Barrandovskou ulicí, od jihu (D4) Strakonickou ul. až k Barrandovskému mostu, odtud na JS a dále až k Štěrboholské radiále a dále k D11 a D10. Doprava od východu (tj. z dálnice D1) by byla vedena po Pražském okruhu až na křižovatku se Strakonickou ul., po ní k Barrandovskému mostu a opět po Jižní spojnici směrem na východ. Relace D1 - JS přes Spořilov by pro nákladní vozidla byla zcela vyloučena.

Varianta V2d se liší od předchozích variant V2* vedením nákladní dopravy. Ta by nevyužívala pro průjezd oblast Spořilova, ale byla by vedena po provizorní rampě v MÚK Kačerov, která by umožnila i realizaci směru Brněnská - JS. Doprava od D5 a D4 by byla vedena po Barrandovské, resp. Strakonické ul. k Barrandovskému mostu a odtud přes JS. Osobní vozidla by byla vedena stejně jako v ostatních variantách V2*, tj. Lešanskou a Senohrabskou/Chodovskou ulicí.

Dle sdělení oznamovatele jsou jím nadále sledovány pouze varianty V1a a V1b. Ostatní varianty jsou v oznámení doloženy pouze jako informativní podklad, který má předcházet očekávaným spekulacím a otázkám.

Pro období provozu je záměr zvažován ve 2, resp. ve 3 variantách dopravního řešení.

Ve variantě E1a budou ve směru na sever (klesání) projíždět všechny automobily tunelem, ve směru na jih budou nákladní automobily jezdit přes MÚK Kačerov a ulici 5. května. Tato organizace dopravy je shodná s organizací stávající.

Varianta E1b je z hlediska organizace dopravy osobních automobilů totožná se stávajícím stavem a s variantou E1a. U nákladních automobilů je oproti dnešnímu stavu uvažováno vedení po Spořilovské spojnici v obou směrech, tj. i směrem na jih (ve směru stoupání).

V oznámení je pro období provozu uvažována i varianta E2b, která má shodnou organizaci dopravy jako varianta E1b, avšak po realizaci SOKP 511 se silnicí I/12.

Všechny varianty dopravního řešení období provozu jsou zvažovány s výfukem plynů pouze výjezdovými portály. Výjimkou je varianta E1b, kdy je navíc uvažováno jako nezbytná podmínka pro její realizaci odvětrání stoupajícího směru (na jih) pomocí výdechu. Výdechový objekt by byl umístěn cca 100 m před jižním portálem tunelu na jeho stropě, výška by dosahovala 5-10 m.

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

Popis technického a technologického řešení záměru je podrobněji uveden na str. 27-45 oznámení.

Odůvodnění:

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

Podle § 7 odst. 1 a 2 zákona je cílem zjišťovacího řízení u záměrů a jejich změn uvedených v § 4 odst. 1 písm. b) až h) zjištění, zda záměr nebo jeho změna může mít významný vliv na životní prostředí, případně zda záměr může samostatně nebo ve spojení s jinými mít významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo 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 provedeny, a současný stav poznatků a metody posuzování.

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

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

Předloženým záměrem je rekonstrukce území v okolí SS na území městských částí Praha 4, Praha 10 a Praha 11, která bude sestávat z těžkého zakrytí komunikace ve stávající trase pomocí hloubených (přesypaných) tunelů krytých zeminou. Na zakryté komunikaci budou vytvořeny nové plochy zeleně a pěší komunikace. Spolu s tímto řešením je plánováno vybudování nové komunikace propojující ulice Na Chodovci a Chodovská, prodloužení TT do nové smyčky „Choceradská“, úpravy navazujících úseků místních komunikací a reorganizace linek městské hromadné dopravy ve východní části zájmového území.

Cílem navrženého řešení je vznik kvalitního veřejného prostranství, které zajistí opětovné propojení „starého“ a „nového“ Spořilova a maximálně využije investici do dopravní infrastruktury pro vznik prostředí vstřícného veřejnému životu, aktivitám obyvatel a zlepšení životního prostředí v celém obytném souboru. Součástí řešení je zdokonalení dopravního propojení území a vylepšení dopravní obsluhy hromadnou dopravou - TT. Projekt zahrnuje návrh stavebních a vegetačních úprav, který maximalizuje efekt příznivého prostředí při udržitelných provozních nákladech na údržbu.

Vlastní zakrytí SS přesýpaným tunelem je v souladu s platným ÚPn. Záměr prodloužení TT je v souladu se Zásadami územního rozvoje hlavního města Prahy (dále též „ZÚR“), nikoliv však s platným ÚPn (viz též vyjádření odboru územního rozvoje Magistrátu hlavního města Prahy č. j. MHMP 2094122/2016 ze dne 22. 11. 2016). V současné době ovšem probíhá proces změny ÚPn, který má jeho rozpor s nadřazenou územně plánovací dokumentací odstranit. Konkrétně se jedná o změnu č. Z 2798/00, pro kterou bylo provedeno vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA). Výsledkem tohoto posouzení je souhlasné stanovisko OCP MHMP č. j. MHMP 1056157/2017 ze dne 29. 8. 2017.

Jak vyplývá z výše uvedeného, záměr ovlivní dopravní situaci v území, která významnou měrou rozhoduje o kvalitě životního prostředí v dotčeném území. Přílohou oznámení jsou dopravně inženýrské podklady (Technická správa komunikací hl. m. Prahy; ze dne 27. 10. 2016 č. j. TSK/37506/16/7500/Tom - 222), které byly použity jako vstupní data do dalších studií. Prostřednictvím těchto podkladů tak byly brány v úvahu i možné kumulace vlivů záměru s vlivy jiných známých záměrů.

Modelovými výpočty rozptylové studie (ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o. - Mgr. Robert Polák; listopad 2017) bylo provedeno vyhodnocení vlivu výstavby a vlivu provozu navrhovaného záměru na kvalitu ovzduší. Ve studii je hodnocena stávající imisní situace (na základě pětiletých průměrů imisních hodnot i na základě modelového výpočtu) a výhledová imisní situace bez záměru a po zprovoznění záměru k roku 2025 v jednotlivých variantách (viz výše popis řešení záměru). Vlivy záměru na kvalitu ovzduší jsou vyhodnoceny pomocí rozdílových map, vyjadřujících změnu imisní zátěže oproti výchozímu stavu bez realizace záměru. Do modelových výpočtů bylo zahrnuto kompletní imisní pozadí tvořené všemi zdroji znečišťování na území Prahy, včetně přenosu znečištění ze vzdálených oblastí ČR a ze zahraničí. Rozložení referenčních bodů a zdrojů znečišťování ovzduší, které rozptylová studie zahrnuje, je obsahem výkresu č. 1 rozptylové studie. Z tohoto výkresu je zřejmé, že studie zahrnuje širší území, včetně oblasti zástavby jihozápadního Spořilova poblíž komunikací 5. května a JS včetně jejich křížení. Výsledky modelových výpočtů jsou vyhodnoceny ve vztahu k imisním limitům, které určují přípustnou úroveň znečištění ovzduší.

Z map klouzavých pětiletých průměrů imisních koncentrací (pětiletý průměr 2012 - 2016) publikovaných Českým hydrometeorologickým ústavem je patrné, že se jedná o prostředí s hodnotami koncentrací sledovaných látek pod imisními limity. Jak vyplývá z výsledků modelových výpočtů, lze v zájmovém území lokálně očekávat překračování imisního limitu pro průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého (NO_2), a to v prostoru křížení ulic 5. května a Spořilovské s JS a dále podél ulice 5. května. Překračování imisního limitu pro hodinové koncentrace NO_2 bylo vypočteno jen zcela lokálně v nejbližším okolí křížení JS a ulice 5. května. Stejně tak v případě průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic PM_{10} bylo překračování imisního limitu zaznamenáno pouze lokálně, a to v nejbližším okolí JS a také v blízkosti jižního úseku ulice 5. května a Brněnské nebo podél jižního úseku Spořilovské.

Imisní limit pro denní koncentrace je ve stávajícím stavu dle výsledků modelových výpočtů překročen podél JS, ul. Spořilovské, 5. května a Brněnské. Imisní limit pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu je ve stávajícím stavu splněn na většině zájmového území, jeho překročení bylo vypočteno na méně než 30 % výpočtové oblasti, především v širším okolí ulic Spořilovská, JS a 5. května.

Z provedených modelových výpočtů pro výhledové stavy vyplývá, že ve stavu bez záměru v roce 2025 mohou být zcela lokálně překročeny imisní limity pro průměrné roční koncentrace NO_2 , částic PM_{10} a $\text{PM}_{2,5}$ a denní koncentrace částic PM_{10} . V případě benzo[a]pyrenu bylo překročení imisního limitu vypočteno zhruba na jedné třetině výpočtové oblasti.

Vlivem provozu záměru byl vypočten jednoznačně a významně převažující pokles imisní zátěže, zejména podél zakrytého úseku Spořilovské ulice. Nárůst koncentrací byl vypočten pouze lokálně, především v okolí portálů tunelu. Obecně lze konstatovat, že nejvyšší nárůst byl vypočten ve variantě E1b s výdechem, v případě varianty E1a má nárůst menší územní rozsah. V případě varianty E2b naopak nárůst imisní zátěže nebyl prakticky zaznamenán. Zvýšení průměrné roční koncentrace NO_2 nad hranici imisního limitu vlivem provozu záměru bylo vypočteno pouze ve variantě E1b bez výdechu, v ostatních variantách jsou hodnoty koncentrací pod imisním limitem. Z hlediska maximální hodinové koncentrace NO_2 je nejméně příznivá varianta E1b bez výdechu, kde vlivem provozu dojde k zvýšení četnosti výskytu nadlimitních koncentrací nad hranici povolených 18 případů za rok i v prostoru obytné zástavby. Ve variantě E1a dojde taktéž vlivem provozu k častějšímu výskytu nadlimitních koncentrací v okolí jižního portálu tunelu, ale pouze v oblasti bez obytné zástavby. Ve variantě E2b dojde vlivem provozu k možnému výskytu nadlimitních koncentrací, avšak povolená četnost překročení (18 případů za rok) nebude překročena. Ve variantě E1b s výdechem nebyl nárůst koncentrací nad hranici limitu zaznamenán. Ve všech hodnocených variantách bude imisní limit pro průměrnou roční koncentraci benzenu plněn na celém zájmovém území. Pro průměrnou roční koncentraci suspendovaných částic PM_{10} nebylo v žádném referenčním bodě vypočteno překročení imisního limitu vlivem hodnoceného záměru, a to ve všech hodnocených variantách. Lokální překročení limitu pro denní koncentraci suspendovaných částic PM_{10} vlivem záměru bylo vypočteno ve variantě E1a (mimo obytnou zástavbu) a ve variantě E1b bez výdechu (i v prostoru nejvíce přilehlé části zástavby v okolí jižního portálu tunelu). Ve variantě E2b nebylo překračování limitu vlivem záměru zaznamenáno. Překračování imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci suspendovaných částic $\text{PM}_{2,5}$ bylo zaznamenáno jen zcela lokálně ve variantě E1a (v okolí severního portálu) a ve variantě E1b bez výdechu i s výdechem (v okolí obou portálů). V obou případech se jedná o oblasti bez obytné zástavby. Ve variantě E2b nebylo překračování limitu vlivem záměru zaznamenáno. Vlivem provozu záměru bylo zaznamenáno překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci benzo[a]pyrenu pouze v několika jednotlivých referenčních bodech, naopak ke snížení koncentrací pod hranici imisního limitu dojde zejména v oblasti hodnocené komunikace, a to ve všech posuzovaných variantách. Jak je patrné

z výsledků modelových výpočtů, dojde po realizaci záměru k výraznému a plošně rozsáhlému poklesu znečištění ovzduší, naopak nárůsty jsou lokalizovány pouze v těsném okolí portálů nového tunelu. Vlastní záměr je tak kompenzačním opatřením, neboť snížení znečištění vlivem záměru je rozsáhlejší než nárůsty koncentrací. Proto je považován za přijatelný.

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 při nakládání se sypkými materiály. Dalším zdrojem znečištění budou pohyby nákladních aut po okolních komunikacích.

V rozptylové studii je tak hodnocen vliv stavebních prací, a to z hlediska dopadů na kvalitu ovzduší v průběhu nejméně příznivé činnosti (zemní práce a zakládání). Při aplikaci navržených opatření pro omezení vlivů stavebních prací (viz str. 62-64 rozptylové studie) budou vlivy přijatelné.

Rekonstrukce SS bude vyžadovat vyloučení dopravy na této komunikaci. Rozsah vyloučení dopravy a vedení dopravy na komunikační síti města je navrženo v několika variantách. Vyhodnocení vlivů vedení dopravy v době výstavby na kvalitu ovzduší je provedeno v prostoru vlastního záměru v referenčních bodech pro varianty, v nichž se vedení dopravy v území významně liší. Pro vyhodnocení vlivů změn v organizaci dopravy na kvalitu ovzduší v celkové imisní situaci byl proveden výpočet změn koncentrací v blízkosti jednotlivých dopravních profilů. K imisnímu výpočtu byl vybrán vždy bod u zástavby nejbližší k dané komunikaci, která bude změnou organizace dopravy ovlivněna. Pro každý profil byla vybrána varianta, při které danou komunikaci projíždí nejvyšší počet vozidel. Studie tak ukazuje, jaký nejvyšší možný celkový vliv by měly stavební práce v dané lokalitě. Jak je zřejmé z provedeného vyhodnocení, vlivem změn v organizaci dopravy na objízdných trasách lze přímo v prostoru Spořilovské očekávat převažující pokles imisní zátěže, což je způsobeno uzavřením této komunikace. Naopak produkce emisí z automobilové dopravy na kapacitních komunikacích v širším okolí spíše vzroste z důvodu přesunu dopravního výkonu na hlavní komunikační síť v širším okolí. Z hodnocených variant se jako příznivější ukazují varianty V1*. Tyto varianty se z hlediska vlivů na životní prostředí liší velmi málo, resp. liší se umístěním svých vlivů podle vedení dopravy, tj. tyto vlivy budou vždy působit v okolí komunikací, které budou zvoleny jako objízdné trasy. Varianty V2*, tj. varianty, kdy by byla Spořilovská ulice zcela uzavřena a doprava byla vedena po okolních komunikacích, by v prostoru Spořilova mohla znamenat částečně menší zátěž (odklonění dopravy na jiné komunikace i zkrácení doby výstavby), způsobily by však dopravní kolaps a mohutné kongesce a nepřijatelné zhoršení kvality prostředí jak v okolí objízdných tras na samotném Spořilově, tak na všech ostatních komunikacích. Oznamovatelem jsou proto nadále uvažovány pouze varianty V1a a V1b.

Záměr nemůže mít významný negativní vliv na ovzduší.

Vyhodnocení vlivů provozu záměru zakrytí SS na klimatický systém Země a rovněž zhodnocení rizik spojených s klimatickými změnami z hlediska jejich vlivu na uvedený záměr je předmětem samostatné studie (ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o. - Mgr. Jan Karel; listopad 2017).

Ve studii je nejprve vyhodnocen vztah záměru k cílům a opatřením obsaženým v národních strategických dokumentech. Vztah hodnoceného záměru k redukčním cílům a opatřením mitigačních strategií je celkově hodnocen jako neutrální až mírně pozitivní. Obdobně i ve vztahu k adaptačním opatřením a specifickým cílům má projekt vztah rovněž převážně neutrální až pozitivní. Vlastní rekonstrukce SS zakrytím komunikace je sama o sobě stavbou adaptovanou na změnu klimatu, kromě toho přináší možnost využití nového prostoru na povrchu tubusů tunelu. Záměr předpokládá využití prostoru jako park s veřejným vyžitím a velkým podílem zeleně. Dojde tak ke zlepšení propustnosti území a zlepšení ekologické stability.

Vlastní vyhodnocení vlivů záměru na klimatické změny a změn klimatu na záměr vychází z metodického doporučení Ministerstva dopravy a 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 v roce 2025. Podle provedeného výpočtu dojde vlivem realizace záměru k poklesu emisí o 0,3 %, resp. 1,3 % (podle varianty). Rozdíl v produkci emisí je tak sice pozitivní, avšak jen velmi mírně a s ohledem na nejistoty výpočtu je vhodnější posuzovat bilanci emisí skleníkových plynů jako neutrální.

Ostatní vlivy záměru na klima jsou hodnoceny vesměs pozitivně. Rozhodujícím faktorem je zakrytí stávající zpevněné plochy SS a současně vegetační úpravy v nově vzniklém prostoru na zakrytých tubusech. Zakrytí komunikace sníží množství tepla pohlceného a následně vyzářeného zpevněným povrchem. Uvedený efekt bude podpořen vegetačními úpravami, vysazené dřeviny dokáží nárůst teploty vzduchu také omezit vlivem vyššího výparu. V důsledku těchto úprav je možné očekávat mírné snížení průměrné teploty a zejména extrémních teplot v bezprostředním okolí záměru. Vysazená vegetace dále podpoří schopnost udržet vodu v území a bude mít vliv i na množství vodních par v atmosféře, čímž dojde k určitému snížení efektu tepelného ostrova v nejbližším okolí. Dále pak lze očekávat snížení rizika vznosu prachu ze zpevněných ploch v letních suchých obdobích.

Součástí záměru je i prodloužení TT, vybudování nové komunikace spojující ulice Chodovská a Na Chodovci a úpravy okolních komunikací, které zůstávají na povrchu. Celkový dopad těchto dílčích záměrů je spíše neutrální vzhledem k tomu, že se nachází na místě stávajících komunikací a nedochází k výraznému rozšiřování nových zpevněných ploch.

Dále byla posuzována odolnost a zranitelnost projektu vůči možným rizikům spojeným se změnou klimatu. Z výsledků hodnocení vyplývá, že rizika pro záměr spojená se změnou

klimatu jsou hodnocena jako nízká až střední. Prakticky ve všech případech je lze eliminovat či minimalizovat pomocí stavebně technických a provozních opatření.

Záměr nemůže mít významný negativní vliv na klima.

Dalším možným negativním aspektem souvisejícím s dopravními stavbami je hluk. Z toho důvodu byla zpracována akustická studie (Ing. Petr Jurtin - AMETRIS - Ing. Michaela Vrdlovcová; říjen 2017). Akustická situace zájmového území je variantně posuzována pro současný stav (rok 2015), pro období realizace záměru (rok 2020) a pro výhledový rok po zprovoznění záměru (rok 2025). Vyhodnocení je provedeno pomocí výpočtového programu, jehož přesnost byla úspěšně ověřena měřením hluku v dotčeném území. Výsledky jsou zobrazeny pomocí hlukových map a v tabulkové formě s hodnotami ekvivalentních hladin akustického tlaku v denní a noční době pro jednotlivé výpočtové stavy.

V okolí SS jsou překračovány hygienické limity pro hluk z provozu na místních komunikacích I. a II. třídy v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích, pro denní dobu $L_{Aeq,16h} = 60$ dB a pro noční dobu $L_{Aeq,8h} = 50$ dB. V noční době je překračován i hygienický limit s korekcí pro starou hlukovou zátěž 60 dB. Hygienický limit pro starou hlukovou zátěž nelze pro komunikaci SS uplatnit. Již v roce 2000 u chráněné zástavby v okolí SS byl překročen výše uvedený hygienický limit. Rovněž v okolí komunikace Severní a Lešanská byly tyto limity překročeny. Během let se akustická situace nadále v okolí této komunikace zhoršovala vlivem výrazného nárůstu dopravy na JS a SS. Od roku 2010 se v okolí JS budují nové protihlukové clony. V roce 2014 až 2015 byly také u SS v blízkosti JS vybudovány mobilní protihlukové clony.

Po zakrytí SS dojde k významnému snížení hlučnosti v lokalitě. U zástavby, která je v současné době ovlivněna hlukem z provozu na této komunikaci, dojde k poklesu ekvivalentních hladin akustického tlaku v chráněném venkovním prostoru staveb o více než 20 dB. Z hlediska akustické situace jsou stavy E1a a E1b srovnatelné. Akustická situace ve stavu E2b se oproti stavu E1b výrazněji nezmění. Důvodem je zakrytí SS, kde se projeví nejvíce pokles těžké nákladní dopravy. Změna se očekává převážně v desetínách dB v neprospěch stavu E1b. Z hlediska akustické situace jsou stavy E1a, E1b a E2b srovnatelné. Zakrytí SS bude mít podle hlukové studie jednoznačně pozitivní vliv na akustickou situaci v území.

Hluk šířený z provozu TT při dodržení ve studii uvedených vstupních podmínek nebude překračovat hygienický limit pro provoz na TT vedených na samostatném tělese. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku v denní době dosahují max. hodnoty 51,5 dB a v noční době max. hodnoty 45,7 dB. Tyto hodnoty jsou dosaženy u zástavby, která je v ochranném pásmu.

V jednotlivých fázích stavební činnosti při nasazení strojů s akustickými výkony uvedenými ve studii nebude překročen hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti v době od 7:00 do 21:00 $L_{Aeq,S} = 65$ dB. Stavební práce nebudou probíhat v době od 21:00 do 7:00. Nejvyšší

hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku lze očekávat ve fázi bouracích prací, demolice mostů a zemních prací. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku se pohybují u nejbližší zástavby u stavby mezi 60,4 až 64,9 dB. Z těchto výsledků je patrné, že u nejvíce exponované zástavby se mohou ekvivalentní hladiny akustického tlaku vyvolané stavbou pohybovat na hranici hygienického limitu pro hluk ze stavební činnosti v době mezi 7:00-21:00 $L_{Aeq,S} = 65$ dB.

Z hlediska výstavby přináší navržené technické řešení zásadní omezení provozu na komunikaci SS v její současné podobě. Protože tato komunikace má velmi omezené možnosti objezdu, které mají zásadní dopad na provoz v oblasti Spořilova po dobu výstavby, je uvažována varianta zachování provozu po celou dobu výstavby alespoň v jednom směru na komunikaci SS. Úplné krátkodobé uzavření obou jízdních směrů v ulici však nelze zcela eliminovat. A to z důvodu provádění nutných provozních zkoušek technologického vybavení tunelu před jeho zprovozněním, které není možné realizovat v každém tubusu odděleně. Vždy by se jednalo pouze o krátkodobé uzavření v délce několika dnů. Zvolený postup výstavby jde v duchu konzervativního přístupu k problematice omezení funkčních vztahů v území, tzn. uvažuje se zachování co nejdelší doby průjezdnosti komunikace SS a co nejkratší omezení provozu ulice Hlavní. V posuzované lokalitě dojde k výraznému nárůstu emisních hodnot při úplném uzavření SS po dobu výstavby tunelových trub. Z hlediska nárůstu emisních hodnot v okolí sledovaných komunikací je nejvhodnější dopravní stav, kdy je doprava po dobu realizace vedena ve směru jih - sever po Spořilovské spojnici (V1a). Stav V1a je řešen ve dvou fázích, a to nejprve je doprava ve směru od D1 na Městský okruh vedena v pravém jízdním pásu (ve směru jih - sever) a v levém probíhají stavební práce na zakrytí tohoto jízdního pásu (ZTT). Doprava ve směru sever - jih je vedena po JS a komunikaci 5. května na D1. Ve druhé fázi je doprava ve směru jih - sever již vedena zakrytým levým jízdním pásem (ZTT) a stavební práce probíhají v pravém jízdním pásu (VTT). Rovněž stav při plném provozu na SS, tj. při přípravě stavby a následně při realizaci stavebních prací na výstavbě TT a v parteru, je řešen ve dvou fázích, a to doprava na SS je vedena v obou jízdních pásích (současný stav komunikace bez zakrytí) a pak je doprava vedena již zakrytým úsekem SS a na povrchu probíhají stavební práce včetně výstavby tramvajové trati. Přestože na komunikacích v okolí SS, které budou částečně nahrazovat SS, tj. Senohrabská a Na Chodovci, dojde k nárůstu dopravy, budou ekvivalentní hladiny akustického tlaku v chráněném prostoru staveb nižší než při plném provozu na SS. Tento pokles je dán tím, že doprava na SS je buď pouze ve směru jih - sever (stav V1a) nebo není vůbec vedena po SS v době výstavby VTT a ZTT. Pokles hlučnosti lze očekávat mezi 1,0 až 10,0 dB. Výrazné snížení hlučnosti je u objektů, které jsou dominantně ovlivněny provozem na SS. Toto snížení je dáno tím, že doprava ve směru sever - jih (z Městského okruhu na D1) je odkloněna ze SS po JS na komunikaci 5. května a dálnici D1. Pouze u zástavby v ulici Severní I a Lešanská, která je dominantně ovlivněna provozem na těchto komunikacích, dojde v době výstavby k nárůstu hlučnosti, a to 0,7-4,1 dB v denní době a do 3,3 dB v noční době. Tento nárůst hlučnosti je dán zvýšením dopravy na těchto komunikacích vlivem omezení provozu na SS. Pro vedení dopravy v době realizace stavby je z hlediska ochrany obyvatelstva nejvhodnější stav V1a, a to především

z důvodu nižších dopravních zátěží na komunikaci Senohrabská, Na Chodovci, Severní I a Lešanská. V rámci výstavby bude doprava dle možností převáděna z otevřeného jízdního pásu do již zakrytých částí druhého jízdního pásu. Tím dojde k snížení akustické zátěže v okolí. Při převedení dopravy ve směru jih - sever do již zakrytého jízdního pásu dojde k výraznému snížení hluchnosti v okolí Spořilovské, a to o 2-5 dB oproti situaci ve stavu V1a. V době omezení provozu na SS bude nákladní doprava vedena po hlavních komunikacích v území, tj. po JS, Chodovské radiále, Strakonické a případně komunikaci K Barrandovu. Navýšení dopravy na těchto komunikacích by mohlo vést k velmi malému nárůstu hluchnosti, a to převážně v desetínách dB. Mimostaveništní doprava bude rovněž vedena po přilehlých hlavních komunikacích. V době realizace zakrytí SS bude příjezd na staveniště ze severu po JS a z jihu po komunikaci 5. května (Chodovská radiála). Předpokládaná vyvolaná mimostaveništní doprava během pracovního dne je 50 nákladních aut v jednom směru. Pouze v době realizace monolitického ostění bude mimostaveništní doprava představovat denně 100 autodomíchávačů v jednom směru. I při tomto maximálním uvažovaném počtu nákladních aut obsluhujících stavbu v době výstavby monolitického ostění tunelů se toto navýšení nákladní dopravy na hlavních komunikacích neprojeví. Na emisních hodnotách se projeví navýšení dopravy max. o 0,1 dB. Tato doprava bude výhradně vedena směrem ke stavbě a ze stavby po JS a komunikaci 5. května. Po těchto komunikacích bude vedena doprava po celou dobu výstavby zakrytí SS. V době realizace úpravy povrchu a výstavby TT bude doprava obsluhující staveniště zhruba poloviční. Mimostaveništní doprava by na komunikacích v okolí staveniště navýšila ekvivalentní hladiny akustického tlaku mezi 0,4-1,3 dB.

Celková doba dokončení veškerých prací i omezení v území vlivem výstavby je konzervativně odhadnuta na 4 roky a 2 měsíce, doba výstavby vlastních tunelů má činit cca 2 roky a 10 měsíců. Výstavba liniových dopravních staveb ve městech je specifickým problémem, protože chráněné stavby i chráněný venkovní prostor se často nacházejí v blízkosti stavby. Předkládaný záměr neřeší výstavbu nové komunikace, jedná se o úpravu stávající komunikace, jejímž účelem je zmírnění negativních vlivů dopravy na SS na přilehlou zástavbu. Každá stavba představuje svým způsobem negativní vlivy, v daném případě jsou však kompenzovány jednoznačně pozitivními vlivy po zprovoznění záměru. Hluk ze stavební činnosti včetně tras mimostaveništní dopravy je možné detailně řešit až v dalších stupních projektové dokumentace, kdy jsou k dispozici přesnější údaje o záměru a způsobu jeho výstavby, včetně požadavků jednotlivých dotčených subjektů. Aktuální hluková studie předkládá předběžné a orientační výpočty, jejichž cílem je v této fázi přípravy stavby najít problémy, které mohou nastat během její realizace. Hluk ze stavební činnosti je podstatnou náplní stavebních řízení, které v součinnosti s dotčenými orgány řeší příslušný stavební úřad.

Záměr nemůže mít významný negativní vliv na akustickou situaci.

Záměr se nachází v hustě zalidněném území. Pozitivní vliv je možné spatřovat ve snížení hluku a zátěže obyvatelstva znečišťujícími látkami v ovzduší v okolí záměru. Negativní vlivy

na obyvatelstvo lze spatřovat zejména v okrajových částech území, v okolí portálů tunelu a v místech souběhu nezakryté části SS a prodloužené TT. Zde lze očekávat vyšší imisní zátěž z portálů a kumulaci hlukové zátěže. Všechna tato působení budou splňovat stanovené limity.

Podrobné vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví je předmětem samostatné studie (ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o. - Mgr. Robert Polák; listopad 2017).

V rámci hodnocení vlivů imisní zátěže na zdraví obyvatel byly sledovány imisní hodnoty pro NO₂, benzen, suspendované částice frakce PM₁₀ a PM_{2,5} a benzo[a]pyren. Z těchto znečišťujících látek je nutno očekávat v celé výpočtové oblasti již ve výchozím stavu zvýšené riziko z expozice částicím PM₁₀, PM_{2,5} a benzo[a]pyrenu. U benzenu nepřekračují hodnoty míru přijatelného rizika a u NO₂ nebylo zaznamenáno překračování směrných hodnot. V rámci celé výpočtové oblasti lze obecně očekávat převládající snížení imisní zátěže vlivem záměru, lokálně může dojít k nárůstu zejména v okolí portálů tunelu. V případě chronických účinků NO₂ nebylo vlivem záměru zaznamenáno překročení směrné hodnoty Světové zdravotnické organizace (dále též „WHO“). Zcela lokálně může dojít k výskytu krátkodobých koncentrací nad hranici směrné hodnoty WHO v blízkosti jižního portálu tunelu. Významnější vliv byl zaznamenán pouze v případě varianty E1b bez výdechu, kde lze očekávat jednak prostorově nejvýraznější působení zvýšených koncentrací, ale i nejčastější výskyt těchto hodnot. V ostatních variantách je riziko výskytu zdravotních obtíží velmi malé, a to i s ohledem na skutečnost, že reálně byly účinky pozorovány až při koncentracích nad 500 µg m⁻³, které nebudou v žádné části zájmového území dosahovány. U benzenu byl nárůst zdravotního rizika i v nejvíce dotčené části obytné zástavby vypočten pod hranici reálného zvýšení výskytu účinků. V případě suspendovaných částic lze v lokalitách s nárůstem imisní zátěže očekávat zvýšení zdravotního rizika vyjádřeného jako ztracená doba života na úrovni nejvýše 11 hodin na obyvatele a rok. Tato hodnota platí pro variantu E1b bez výdechu, kde je vliv v okolí portálů nejvýraznější. Ani v případě benzo[a]pyrenu nebylo zaznamenáno rozpoznatelné zvýšení zdravotního rizika vlivem provozu záměru.

Z provedeného hodnocení vyplývá, že v posuzované části zástavby je možné očekávat ve výchozím stavu počet hlukem obtěžovaných obyvatel na úrovni okolo 700 a počet obyvatel rušených při spánku pak na úrovni okolo 400. Počet případů výskytu infarktu myokardu pak lze očekávat na úrovni několika jednotlivých případů. Vlivem provozu záměru byl vypočten ve všech výpočtových bodech pokles míry obtěžování, rušení při spánku i kardiovaskulárního rizika. V případě obtěžování a rušení při spánku lze očekávat počet snížení v řádu několika stovek případů, u infarktu myokardu bylo vypočteno statistické snížení v řádu několika desetin.

V případě zdravotních dopadů znečištění ovzduší se celoplošně jako nejpříznivější varianta ukazuje E2b. Na dalším místě je varianta E1b, která má však lokálně nejvýraznější negativní dopady v okolí jižního portálu tunelu (zejména v situaci bez výdechu). V případě účinků hluku

je pak nejpriznivější varianta E1a, kde byl zaznamenán nejvýraznější pokles jak kardiovaskulárního rizika, tak i míry obtěžování.

Posuzovaný záměr nebude zdrojem kontaminace vod ani půdy chemickými látkami ani patogenními organismy či jejich toxiny. Působení vibrací na obyvatelstvo bude minimální, vibrace nebudou dosahovat takových intenzit, aby mohly mít negativní zdravotní účinky. Záměr nebude produkovat elektromagnetické pole takové intenzity, aby mohlo mít vliv na zdraví obyvatel.

Realizací záměru dojde k zlepšení kvality životního prostředí dotčeného území, k odstranění urbanistické bariéry tvořené stávajícím řešením v zářezu, k vytvoření kvalitního veřejného prostranství a ke zlepšení dopravní obsluhy území hromadnou dopravou.

Záměr nemůže mít významný negativní vliv na obyvatelstvo a veřejné zdraví.

Záměr je situován do zastavěného území, jehož osu tvoří frekventovaná komunikace Spořilovská. Ta je zapuštěná v zářezu a je dělená středovým pásem. SS lemují plochy zeleně a zástavby, přičemž širší zájmové území lze rozdělit na dvě poloviny, a sice západní se starší zástavbou rodinných domů a východní s novější zástavbou panelových domů.

Záměrem nebude dotčen zemědělský půdní fond, pozemky určené k plnění funkcí lesa, ani 50m pásmo okolo nich. V území dojde ke změně v umístění zpevněných ploch (zvýšené šířkové nároky, protihluková opatření, výstavba nových komunikací a TT), velká část území bude ze zpevněné plochy převedena do plochy pokryté půdou. Přestože tato půda bude pouze na konstrukci tunelu, je možné daný vliv považovat za pozitivní. V době provozu bude docházet k ovlivnění chemického složení půdy vlivem depozice chemických látek v okolí portálů. Tento vliv bude srovnatelný se současným stavem, kdy dochází ke kontaminaci podél celé komunikace. Znečištění půd v okolí portálů lze účinně omezit volbou druhové skladby dřevin doprovodné zeleně.

Záměr nemůže mít významný negativní vliv na půdu.

V dotčeném území byl proveden botanický průzkum (Mgr. Pavel Sova; duben 2017). Vegetace je zde zastoupená prakticky výhradně nepřírodními biotopy bez přítomnosti ochranných významných druhů rostlin. Většinu studovaného území zaujímají intenzivně sečené kulturní travní porosty, které tvoří monotónní a druhově chudou výsevovou vegetaci bez výraznější diverzifikace. Porůznu se zde vyskytují více či méně rozsáhlé ruderalizované plochy nebo výsadby dřevin se sporadickým bylinným podrostem.

Dále byla v lokalitě provedena inventarizace dřevin (SUDOP PRAHA a.s. - Ing. Tomáš Adam; prosinec 2017). V hodnocených plochách bylo identifikováno celkem 1 467 stromů, z čehož je

263 stromů s obvodem kmene větším než 80 cm. Dále bylo inventarizováno 37 256 m² keřových porostů.

V současné době není znám výsledný návrh vegetačních úprav. Z rozsahu stavby je patrné, že se záměr dotkne většiny inventarizovaných stromů, stromy na okrajích můžou být v některých případech zachovány. Definitivní rozsah kácení bude upřesněn po projednání s dotčeným orgánem ochrany přírody v dalších fázích přípravy záměru. Při realizaci projektu parkových úprav bude dodržena snaha o co největší zachování stávajících stromů jako kostry budoucích vegetačních úprav, přičemž během výstavby bude zajištěna jejich ochrana. Vzrostlé stromy vytvoří základ parku do doby, než se dostatečně rozrostou stromy nově vysazené. Po dokončení výstavby bude zelení pokryta půda nad tělesem tunelu. Mocnost vegetačního souvrství umožní realizaci parkových úprav, tj. trávníku a středně vzrůstných keřů, na okrajích mimo těleso tunelu i výsadbu větších stromů. Půda na rostlém terénu, tj. mimo konstrukci tunelu bude osazena dřevinou zelení obdobnou jako v současném stavu. Koncept úprav bude navržen s cílem vegetačně propojit stávající prvky systému městské zeleně. Záměr podle ÚPn protíná celoměstský systém zeleně, a to v oblasti přivaděče na SS od ulice Klapálkova. V rámci záměru je na této ploše navržen portál do tunelu a následné zakrytí Spořilovské komunikace. Na zakryté komunikaci budou umístěny parkové plochy, dále např. cesty a prostranství s mlatovým povrchem, případně vodní plocha, místo bývalého přivaděče budou plochy zeleně a chodníky.

Vliv na faunu žijící přímo v ploše výstavby bude trvalý, avšak reálné dotčení fauny bude málo významné. Vzhledem k charakteru území, ve kterém se záměr nachází, lze předpokládat, že přímé dopady stavby se omezí vesměs na běžné druhy bez většího ochrannářského významu. Na zkoumané ploše byl zjištěn výskyt tří druhů čmeláka rodu *Bombus*, jakožto zástupce zvláště chráněného druhu, nejsou však dokumentována jeho hnízda. Čmeláci v době stavebních prací dočasně ztratí lokality ke sběru potravy, po výstavbě tunelu a realizaci parkových úprav, které zahrnují i velké množství různých kvetoucích druhů, najdou čmeláci v místě opět potravu. V mezidobí existují v okolí dostatečně rozsáhlé zelené plochy, které mohou čmeláci pro sběr potravy využít. V okolí SS (zejména v zahradách vilek na starém Spořilově) byly nalezeny ještěrky obecné (*Lacerta agilis*). Jejich dotčení záměrem je nepravděpodobné, v prostoru vlastní komunikace a jejích zářezů nebyly nalezeny. Ze zvláště chráněných druhů ptáků byli při přeletech dále zaznamenáni rorýs obecný (*Apus apus*) a vlaštovka obecná (*Hirundo rustica*), jež jsou zařazeny do kategorie ohrožené. Plánovaný záměr je však vzhledem k charakteru jejich výskytu (přelety ve větších výškách) nikterak neovlivní. V důsledku odstraňování dřevin (stromů i keřů) by také mohlo dojít k poškození ptačích hnízd. Proto bude veškeré odstraňování dřevin probíhat v zimních měsících mimo hnízdní období. Součástí návrhu parkových úprav jsou i broukoviště - lokality s naskládanými kládami a dalším dřevěným materiálem (větvě, špalky), které budou sloužit jako útočiště a biotop pro různé druhy hmyzu. Dále budou součástí konstrukcí i gabionové zdi a jiné skládané kamenné zidky, které mohou být úkrytem pro ještěrky a další plazy. Rozšíření ploch zeleně a dalších vhodných biotopů pro živočichy, snížení hlukové

a imisní zátěže území vytvoří nový životní prostor vhodný pro trvalou existenci živočichů. Vliv na faunu bude v době výstavby v malé míře negativní, po realizaci záměru převáží pozitivní vlivy. V současné době tvoří stávající silnice migrační překážku. Po realizaci záměru bude střední část SS zakryta a vznikne tak naproti tomu prostor pro novou vegetaci, kterou mohou využít i noví živočichové. Dojde také k propojení území východně a západně od SS a vzniku možných nových migračních tras živočichů.

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

Ekosystémy v oblasti dotčené realizací navrhovaného záměru je možné charakterizovat jako zcela přeměněné antropogenním působením. V dotčeném území je přítomen nefunkční interakční prvek územního systému ekologické stability I6/384. Vliv záměru na tento prvek je vyloučen. Záměr nesníží ekologickou stabilitu území.

Vyhodnocení vlivu záměru na krajinný ráz je předmětem samostatné studie (ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o. - Mgr. Radek Jaroš; listopad 2017). Záměr je plánován v oblasti, která představuje intenzivně zastavěnou městskou krajinu širšího centra Prahy s hustou sítí kapacitních komunikací. Oblast dotčená výstavbou není z hlediska krajinářského příliš cenná, neobsahuje prvky, které jsou v krajině vnímány jako pozitivní. Negativní ovlivnění krajinného rázu se neočekává.

Podle příslušného orgánu ochrany přírody záměr nemůže mít významný vliv na evropsky významné lokality ani na ptačí oblasti (viz stanovisko OCP MHMP ze dne 14. 11. 2016 č. j. MHMP 2048319/2016).

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

V bezprostřední blízkosti místa výstavby se nachází Chodovecký potok, který je vzdálen cca 30 m od ulic Senohrabská a Klapálkova, jihovýchodně od záměru. Neblížší vodní plochou je Hamerský rybník vzdálený cca 140 m severně od záměru. Území spadá do povodí Vltavy, dešťové srážky jsou však v převážné části odváděny městskou kanalizací. Záměr neleží v záplavovém území.

Během výstavby může mít vliv voda odtékající ze staveniště. V případě stavby v prostředí zeminy se sklonem k erozi bude před vyústěním odvodňovacího systému staveniště umístěna vhodná sedimentační jímka. Totéž platí pro odvodnění stavební jámy tunelových objektů. Zvýšené ohrožení představuje provoz stavební mechanizace a nákladních automobilů a nakládání a zacházení s látkami nebezpečnými vodám, v tomto případě v blízkosti vpustí do veřejné kanalizace.

Splaškové odpadní vody z oblasti posuzovaného záměru budou odváděny kanalizací do čistírny odpadních vod. Konečným recipientem splaškových vod bude řeka Vltava, kam je vyústěn odtok z Ústřední čistírny odpadních vod Praha. Vzhledem k jejich objemu se nepředpokládá významný vliv na kvalitu povrchových vod, vznikat budou jen v souvislosti s provozem sociálních zařízení v místě tramvajové smyčky.

Realizací celého projektu, tj. překrytím SS a navazující výstavbou TT dojde ke snížení rozsahu zpevněných ploch v území. Povrchové vody nad tunelovým komplexem budou ponechány volně ke vsakování v parkových úpravách. V současnosti jsou veškeré vody sváděny do jednotné kanalizace KT300, po provedení nových stavebních úprav SS je možné část odvodnění převést do stoky 1200ZB, která je řešena pouze jako dešťová. Tímto opatřením dojde k odlehčení stávající jednotné kanalizace od volně natékajících dešťových vod z komunikace. Míra znečištění dešťových vod se realizací záměru významně nezmění, zakrytím části vozovky do tunelu dojde ke snížení dotace znečištění do odtékajících dešťových vod. Znečištěné srážkové vody budou kanalizací odváděny dle podmínek Kanalizačního řádu kanalizace pro veřejnou potřebu v povodí Ústřední čistírny odpadních vod Praha. Vliv na povrchové vody bude pozitivní, dojde ke snížení špičkového množství dešťových vod odváděných do vodotečí i ke snížení dotace znečištění do vodních toků.

Z hlediska vlivů na podzemní vody je možné vlivy záměru označit za nevýznamné. Vlivy TT jsou velmi malé, zatravnění části tělesa dráhy zvýší množství zasakovaných dešťových srážek. Tunel SS bude působit jako určitá drenáž, ta však je v území přítomná už v současné době a vlivem překrytí stávajícího zářezu nedojde k rozšíření nebo významnému zvětšení drenážního účinku.

V případě havárií, kdy by mohlo dojít k úniku ropných produktů ze stavebních či dopravních prostředků a tím ke kontaminaci povrchových a podzemních vod, bude postupováno v souladu s platnou legislativou. Vzhledem k existujícímu dohledu jak v případě tramvají, tak v případě tunelu, bude únik látek škodlivých podzemním vodám zjištěn neprodleně a bude možné kontaminaci odstranit urychleně před jejím průnikem do horninového prostředí nebo saturované zóny.

Záměr nemůže mít významný negativní vliv na vodu.

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

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

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

a technologie typické pro obdobné akce (kamenivo, šterkopisky, ocel, asfalt, cement a přísady do betonů, živčná směs, prefabrikáty, případně materiály na stavbu protihlukových stěn apod.).

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

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

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

Záměrem je rekonstrukce území v okolí SS, která bude sestávat z těžkého zakrytí komunikace ve stávající trase pomocí hloubených (přesypaných) tunelů krytých zeminou. V průběhu stavby budou probíhat demolice stávajících konstrukcí (vozovka, chodníky, opěrné stěny, mosty apod.) a přeložky vybraných inženýrských sítí. Na zakryté komunikaci budou vytvořeny nové plochy zeleně a pěší komunikace. Z důvodu rozšíření Spořilovské ul. o tramvajové těleso, posun připojovací rampy z ulice Na Chodovci a vhodného napojení pěších komunikací směrem od Záběhlic na novou tramvajovou zastávku je předpokládán nezbytný zábor stávajícího areálu Auto Palace Spořilov o výměře cca 2 320 m². Dle oznámení je s vlastníkem jednáno o tom, že tato plocha bude nahrazena plochou opuštěné tramvajové smyčky Spořilov s výměrou cca 3 674 m², která s areálem přímo sousedí a lze ji proto snadno využít místo plochy zabrané.

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

Rizika havárií v období provozu záměru lze očekávat podobná jako u jiných staveb tunelu a TT: selhání lidského faktoru, požár, úraz elektrickým proudem, únik nebezpečných látek, případně porucha technologického zařízení. Významnou havárií v souvislosti s TT i silničními komunikacemi může být dopravní nehoda, kdy existuje riziko úniku ropných produktů a tím kontaminace půdy, povrchových a podzemních vod. Toto riziko existuje v území v podobné míře již nyní, v případě tramvají i tunelového úseku je případná nehoda zjištěna dříve než v běžném provozu (u tramvaje ji hlásí řidič, tunel je pod neustálým dohledem) a případné následky s vlivy na životní prostředí je možné dříve a s menšími následky asanovat. Celkově se však během provozu TT a tunelu nepředpokládá výskyt havárií se zásadním vlivem na životní prostředí. Projekt je navržen v souladu s technickými normami tak, aby toto riziko bylo minimalizováno. Při provozu je nezbytné dodržovat havarijní, provozní a manipulační řády. Krátkodobou významnou havárií může být požár, při němž budou do ovzduší uvolněny

ve zvýšené míře znečišťující látky, případně toxické produkty spalování. Projekt je navržen v souladu s technickými normami tak, aby riziko požáru bylo minimalizováno. Při vzniku požáru v jednosměrném tunelu bude zajištěn odvod kouře od požáru ve směru jízdy vozidel k výjezdovému portálu a tím bude zabráněno šíření kouře proti stojícím vozidlům, která zastavila v úseku na straně požáru proti směru proudění. Tohoto cíle bude dosaženo pomocí proudových ventilátorů zavěšených pod stropem. Vzhledem ke značnému podélnému sklonu bude zapotřebí více proudových ventilátorů v klesající tunelové troubě s vyšším potřebným příkonem oproti tunelu stoupajícímu. Větrání nezasaženého tunelu bude zajišťovat směr podélného proudění shodný se směrem v zasaženém tunelu a zároveň bude nezasažený tunel udržovat v přetlaku vůči zasaženému. V případě nutnosti zajištění samostatného větrání únikových chodeb při požáru bude použito přetlakového větrání s požadavkem na zajištění přetlaku mezi chodbou a zasaženým tunelem. V provozních prostorách tunelu ani v zázemí TT nebudou skladovány nebezpečné látky, které by zvyšovaly rizikovitost provozu.

V období výstavby je třeba eliminovat riziko havárie v důsledku případného sesuvu půdy při provádění výkopových prací. Během výstavby dále existuje riziko úniku ropných látek ze stavebních mechanismů a nákladních automobilů, případně riziko požáru. Tato rizika budou minimalizována dodržováním standardních požárních předpisů a obvyklými postupy, které budou obsaženy v zásadách organizace výstavby.

Předkládaný záměr je navrhován v jedné variantě stavebního řešení, s výjimkou konstrukčního řešení tunelů. Variantně je dále uvažováno řešení dopravního režimu v době výstavby a v době provozu.

Z hlediska možných technologií výstavby a proveditelnosti hloubených tunelů je uvažováno konstrukční řešení variantou klasických hloubených tunelů realizovaných buď monoliticky, nebo z prefabrikovaných dovezených dílců. Využití prefabrikované technologie by umožnilo značně urychlit výstavbu, tedy i zkrátit omezení v území. Tato technologie je však vhodná především pro liniové stavby o neměnném příčném řezu, což neplatí pro předložený záměr. Proto je v oznámení podrobněji popsán konzervativní postup monolitickou cestou, čímž je hodnocení provedeno na straně bezpečnosti.

V průběhu výstavby bylo prověřováno 7 variant uspořádání dopravy mimo současný stav (viz výše). Z uvedených variant přicházejí do úvahy varianty V1*. Tyto varianty se z hlediska vlivů na životní prostředí liší velmi málo, resp. liší se umístěním svých vlivů podle vedení dopravy, tj. tyto vlivy budou vždy působit v okolí komunikací, které budou zvoleny jako objízdné trasy. Varianty V2*, tj. varianty, kdy by byla Spořilovská ulice zcela uzavřena a doprava byla vedena po okolních komunikacích, by v prostoru Spořilova mohla znamenat částečně menší zátěž (odklonění dopravy na jiné komunikace i zkrácení doby výstavby), způsobily by však dopravní kolaps a mohutné kongesce a nepřijatelné zhoršení kvality prostředí jak v okolí objížděných tras na samotném Spořilově, tak na všech ostatních komunikacích.

V průběhu zjišťovacího řízení obdržel příslušný úřad dopis Technické správy komunikací hl. m. Prahy č. j. TSK/106/18/4210 ze dne 7. 8. 2018, kde jako oznamovatel (investor) záměru pro vyloučení veškerých pochybností sděluje varianty záměru (jeho realizace), které uvažuje provést, a ty varianty, které jsou v oznámení doloženy pouze jako informativní podklad pro zdůvodnění učiněného výběru. Z dopisu vyplývá, že dále sleduje pouze dopravní stavy variant V1a a V1b, tzn. pouze částečnou uzavírku SS. Přínosem zvolených variant je omezení dopravních kongescí v celé oblasti postižené prováděním zakrytí SS a umožnění obsluhy vlastního Spořilova. U varianty V1c byl prověřován dopravní efekt případné nové rampy v MÚK Kačerov. Tato rampa je však již dnes nerealizovatelná. Důvodem je aktuální realizace protihlukových opatření ve shodném prostoru, zrušení připojení z Městského okruhu (i z centra) do ulice Hlavní, a tím faktické odříznutí dostupnosti Spořilova, ale rovněž i odpor místních obyvatel. Varianty V2* v sobě zahrnují různé kombinace vedení dopravy v oblasti při úplné uzavírci SS pro stavbu. Z výše uvedených důvodů (dopravní kolaps, mohutné kongesce a nepřijatelné zhoršení kvality prostředí) nejsou investorem dále sledovány, jejich dokladování bylo pouze informativní.

Podle oznámení jsou všechny aktivní varianty po zprovoznění záměru příznivější než varianta nulová. Z akustického hlediska jsou varianty srovnatelné. Největší rozsah zlepšení kvality ovzduší (imisní situace) byl zaznamenán ve variantě E1b s výdechem, kdy dojde k poklesu dopravních výkonů díky zkrácení jízdy nákladních vozidel a tím ke snížení celkové produkce emisí. Při neexistenci výdechu ve variantě E1b by došlo v prostoru zejména jižního (horního) portálu tunelu k nepřijatelnému nárůstu koncentrací znečišťujících látek, které by překračovaly stanovené limity (NO_2 , PM_{10}), a to dokonce v prostoru obytné zástavby. Zejména problematické by byly krátkodobé koncentrace (NO_2 i PM_{10}). Tento nepříznivý stav má odstranit výdech odvádějící vzdušninu ze západní tunelové trouby (stoupající směr). Z hlediska vlivů na veřejné zdraví jsou rozdíly mezi variantami patrné zejména ve vlivech expozice znečišťujícím látkám v ovzduší. Proto se jako nejvíce příznivá jeví varianta E1b s výdechem. Přestože oznamovatel preferuje z ekonomického hlediska variantu E1a (bez SOKP 511, vedení nákladní dopravy jako v současnosti - jeden směr odkloněný přes D1 a Jižní spojku, bez odvětrání výdechem), ve svém dopise č. j. TSK/106/18/4210 ze dne 7. 8. 2018 sděluje, že v závislosti na stavu dokončení SOKP 511 nadále uvažuje i s realizací záměru podle varianty E1b s výdechem (bez SOKP 511, vedení nákladní dopravy obousměrně SS).

Cílem zjišťovacího řízení je zjištění, zda záměr (některá jeho zvolená varianta) může významně negativně ovlivnit životní prostředí, a v případě kladného zjištění rozhodnout, že záměr bude posouzen podle zákona. Vzhledem k tomu, že oznámení prokazuje přijatelnost zvolených aktivních variant, není třeba záměr posoudit podle zákona. Závěry oznámení a jednotlivých k němu přiložených studií mohou sloužit oznamovateli a dalším dotčeným subjektům k výběru vhodné varianty v průběhu další přípravy záměru, kdy je hledisko vlivů na životní prostředí jedním ze sledovaných aspektů.

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

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

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

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

2. Úkony před vydáním rozhodnutí:

Dne 9. 2. 2018 obdržel OCP MHMP od společnosti SATRA, spol.s r.o. oznámení záměru. Tato společnost je podle předložené plné moci oprávněným zástupcem oznamovatele, kterým je Technická správa komunikací hl. m. Prahy.

Z obsahu oznámení vyplynulo, že se jedná o záměr naplňující ust. § 4 odst. 1 písm. c) zákona, a to ve vztahu k bodu 46 kategorie II přílohy č. 1 k zákonu. Tyto záměry podléhají posouzení, pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení. Příslušným úřadem k provedení zjišťovacího řízení je v daném případě Magistrát hlavního města Prahy (viz též vyjádření Ministerstva životního prostředí č. j. 83552/ENV/16 ze dne 2. 1. 2017).

Poté, co byly odstraněny nedostatky podání a bylo ověřeno, že oznámení splňuje požadavky zákona, oznámil příslušný úřad dne 27. 2. 2018 zahájení zjišťovacího řízení. Dále podle § 16 zákona zajistil zveřejnění informace o oznámení a o tom, kdy a kde je možno do něj nahlížet na úředních deskách dotčených územních samosprávných celků a na internetu. Elektronická podoba oznámení byla zveřejněna v Informačním systému EIA (www.cenia.cz/eia) pod kódem PHA1065. Současně zaslal příslušný úřad oznámení, popřípadě informaci o něm spolu s žádostí o vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům.

Informace o oznámení byla na úřední desce Magistrátu hlavního města Prahy zveřejněna dne 27. 2. 2018. Veřejnost, dotčená veřejnost, dotčené orgány a dotčené územní samosprávné celky mohly zaslat písemné vyjádření k oznámení příslušnému úřadu do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o oznámení. Za den zveřejnění se přitom považuje ten den, kdy došlo k vyvěšení

informace o oznámení na úřední desce dotčeného kraje. V daném případě tak bylo možné zasílat vyjádření příslušnému úřadu do 29. 3. 2018. Podle § 6 odst. 8 k vyjádřením zaslaným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží.

3. Podklady pro vydání rozhodnutí:

Příslušný úřad při vydání rozhodnutí vycházel zejména z předloženého oznámení zpracovaného podle přílohy č. 3 k zákonu. To bylo zpracováno v lednu 2018 společnostmi SATRA, spol.s r.o. a ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o. pod vedením Mgr. Radka Jareše. Ten je držitelem platné autorizace v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí. Oznámení se zabývá vymezením a posouzením předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí. K oznámení jsou kromě povinných příloh přiloženy následující samostatné odborné studie a materiály:

- výkresová část (SATRA, spol.s r.o.; červenec 2017),
- „Spořilovská - zakrytí, Praha 4, č. akce 999438 - aktualizace studie proveditelnosti a studie povrchového uspořádání“ - vizualizace (Konsorcium SATRA - SUDOP - SPOŘILOVSKÁ; červenec 2017),
- dopravně inženýrské podklady (Technická správa komunikací hl. m. Prahy; č. j. TSK/37506/16/7500/Tom - 222 ze dne 27. 10. 2016),
- „Spořilovská - zakrytí, Praha 4, č. akce 999438 - aktualizace studie proveditelnosti a studie povrchového uspořádání“ - postup výstavby (SATRA, spol.s r.o.; červenec 2017),
- dendrologický průzkum (SUDOP PRAHA a.s. - Ing. Tomáš Adam; prosinec 2017),
- botanický průzkum (Mgr. Pavel Sova; duben 2017),
- zoologický průzkum - obratlovci (Mgr. Ondřej Volf; červen 2017),
- entomologický průzkum (Ing. Vlasta Benediktová; červen 2017),
- rozptylová studie (ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o. - Mgr. Robert Polák; listopad 2017),
- akustická studie (Ing. Petr Jurtin - AMETRIS - Ing. Michaela Vrdlovcová; říjen 2017),
- vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o. - Mgr. Robert Polák; listopad 2017),
- vyhodnocení vlivů na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám (ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o. - Mgr. Jan Karel; listopad 2017),

- vyhodnocení vlivu na krajinný ráz a urbanismus území (ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o. - Mgr. Radek Jaroš; listopad 2017),
- stanovisko orgánu ochrany přírody k ovlivnění evropsky významných lokalit a ptačích oblastí (OCP MHMP; č. j. MHMP 2048319/2016 ze dne 14. 11. 2016),
- vyjádření úřadu územního plánování z hlediska územně plánovací dokumentace (odbor územního rozvoje Magistrátu hlavního města Prahy; č. j. MHMP 2094122/2016 ze dne 22. 11. 2016),
- vyjádření ústředního správního úřadu z hlediska zákona (odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence Ministerstva životního prostředí č. j. 83552/ENV/16 ze dne 2. 1. 2017).

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

V průběhu zjišťovacího řízení obdržel příslušný úřad dopis Technické správy komunikací hl. m. Prahy č. j. TSK/106/18/4210 ze dne 7. 8. 2018, kde jako oznamovatel (investor) záměru pro vyloučení veškerých pochybností sděluje varianty záměru (jeho realizace), které uvažuje provést, a ty varianty, které jsou v oznámení doloženy pouze jako informativní podklad pro zdůvodnění učiněného výběru.

Oznámení záměru, vyjádření k němu uplatněná a dopis oznamovatele ze dne 7. 8. 2018 jsou zveřejněny v Informačním systému EIA (www.cenia.cz/eia) pod kódem PHA1065.

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

- hlavní město Praha
(vyjádření č. j. MHMP 320898/2018 ze dne 27. 3. 2018),
- městská část Praha 4
(vyjádření č. j. P4-6R-246/2018/OKAS/MRAC ze dne 28. 3. 2018),
- městská část Praha 10
(vyjádření zn. P10-025232/2018 ze dne 20. 3. 2018),
- městská část Praha 11
(vyjádření č. j. MCP11/18/018563/Ur ze dne 28. 3. 2018),
- Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze
(vyjádření č. j. HSHMP 11319/2018 ze dne 15. 3. 2018),

- Česká inspekce životního prostředí - oblastní inspektorát Praha (vyjádření zn. ČIŽP/41/2018/3785 ze dne 28. 3. 2018),
- Ministerstvo životního prostředí - odbor ochrany ovzduší (vyjádření č. j. ENV/2018/17073 ze dne 27. 3. 2018),
- Magistrát hlavního města Prahy - odbor ochrany prostředí (vyjádření č. j. MHMP 492994/2018 ze dne 27. 3. 2018),
- Magistrát hlavního města Prahy - odbor rozvoje a financování dopravy (vyjádření č. j. MHMP 371985/2018 ze dne 20. 3. 2018),
- Ing. Irena Hlavatá (vyjádření ze dne 25. 3. 2018),
- Zdravý Spořilov, z.s., RNDr. Pavla Kačabová, Ing. Karel Jeschke (vyjádření ze dne 28. 3. 2018),
- RNDr. Jana Růžicková, CSc. (vyjádření ze dne 25. 3. 2018),
- Auto*Mat, z.s. (vyjádření zn. 2018/041 ze dne 28. 3. 2018).

5. Vypořádání vyjádření obdržených v průběhu zjišťovacího řízení:

Příslušný úřad obdržel v průběhu zjišťovacího řízení celkem 13 vyjádření. Dále je shrnuta podstata těchto vyjádření. Jejich kopie jsou zveřejněny v Informačním systému EIA (www.cenia.cz/eia) pod kódem PHA1065. Vypořádání příslušným úřadem je v textu odlišeno kurzívou.

Hlavní město Praha nepožaduje záměr posoudit podle zákona a souhlasí s ním s níže uvedenými výhradami.

Sděluje, že záměr je řešen změnou Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy č. Z 2798/00, přičemž proces pořizování této změny je aktuálně ve fázi před veřejným projednáním.

Jedná se o konstatování, které nemá vliv na vyhodnocení významnosti vlivů na životní prostředí. OCP MHMP k tomu doplňuje, že pro předmětnou změnu č. Z 2798/00 bylo provedeno vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA). Výsledkem tohoto posouzení je souhlasné stanovisko OCP MHMP č. j. MHMP 1056157/2017 ze dne 29. 8. 2017.

Má za potřebné doložit v další fázi projektové přípravy hluk ze stavební činnosti včetně tras mimostaveništní dopravy.

Požadavek hlavního města Prahy směřuje do dalších fází přípravy záměru. Hluk ze stavební činnosti včetně tras mimostaveništní dopravy je možné detailně řešit až v dalších stupních projektové dokumentace, kdy jsou k dispozici přesnější údaje o záměru a způsobu jeho výstavby, včetně požadavků jednotlivých dotčených subjektů. Aktuální hluková studie předkládá předběžné a orientační výpočty, jejichž cílem je v této fázi přípravy stavby najít problémy, které mohou nastat během její realizace. Hluk ze stavební činnosti je podstatnou náplní stavebních řízení, která v součinnosti s dotčenými orgány řeší příslušný stavební úřad. Pro potřeby zjišťovacího řízení je oznámení z hlediska hluku ze stavební činnosti, včetně vyhodnocení mimostaveništní dopravy zpracováno dostatečným způsobem.

Doporučuje prověřit možnosti zajištění všech dopravních vztahů v prostoru upravené křižovatky Türkova - Senohrabská - rampa Türkova - Spořilovská.

Jedná se o doporučení. Jak vyplývá z oznámení, účelem záměru je zakrytí SS v maximální možné míře tak, aby došlo ke zmírnění negativních vlivů souvisejících s provozem dopravy na této komunikaci. Toto zadání spolu s dalšími faktory (koordinace se záměrem prodloužení TT na Jižní Město, požadavky jednotlivých právních předpisů, dotčených orgánů apod.) ovlivňují výsledné řešení. OCP MHMP může posuzovat vhodnost navrženého řešení pouze ve vztahu k vyvolaným vlivům na životní prostředí. Tyto vlivy byly v oznámení posouzeny a byly vyhodnoceny jako přijatelné. Pokud by v průběhu další přípravy záměru došlo k jeho změnám, např. ve způsobu řešení dopravních vztahů v prostoru upravené křižovatky Türkova - Senohrabská - rampa Türkova - Spořilovská, bude příslušný úřad nejprve sledovat, zda se může jednat o významnou změnu ve smyslu § 4 odst. 1 zákona, a v případě kladného zjištění bude provedeno nové zjišťovací řízení.

Považuje za problematickou variantu organizace dopravy během výstavby záměru V1c, která počítá u Spořilova s odklonem dopravy od jihu (ve směru od Jižního Města) na JS ve směru na východ v trase přes MÚK JS - 5. května. Tato varianta by si vyžádala realizaci nové křižovatkové větve v uvedené křižovatce a zároveň zrušení rampy z JS do ulice Hlavní.

Variantu V1c považuje oznamovatel již za nerealizovatelnou a nadále jím není sledována. V oznámení byla tato varianta doložena jako informativní podklad pro zdůvodnění učiněného výběru aktivních variant. Oznamovatel nadále uvažuje pouze dopravní stavy variant V1a a V1b, tzn. pouze částečnou uzavírku SS (viz výše).

Konstatuje, že situaci v prostoru Spořilova zlepší též zprovoznění SOKP 511.

Záměr je koncipován tak, aby mohl být uveden do provozu před zprovozněním SOKP 511. Realizace okruhu sice sledovanému prostoru uleví, přesto bude nadále silně dopravně zatěžován. Oznámení prokázalo, že všechny zvolené aktivní varianty jsou příznivější než varianta nulová.

Městská část Praha 4 nepožaduje záměr posoudit podle zákona s ohledem na pozitivní závěry akustické a rozptylové studie a vyhodnocení vlivů záměru na lidské zdraví.

Z vyjádření městské části Praha 4 neplyne, že by záměr mohl významně negativně ovlivnit životní prostředí.

Městská část Praha 10 požaduje záměr posoudit podle zákona z důvodu rozsahu a důležitosti záměru.

Podle § 7 odst. 1 a 2 zákona je cílem zjišťovacího řízení u záměrů a jejich změn uvedených v § 4 odst. 1 písm. b) až h) zjištění, zda záměr nebo jeho změna může mít významný vliv na životní prostředí, případně zda záměr může samostatně nebo ve spojení s jinými mít významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, a tedy podléhá posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle zákona.

Městská část Praha 10 odůvodňuje požadavek na posouzení záměru jeho rozsahem a důležitostí. Jedná se však o důvody, které lze hodnotit rozdílně, záleží na subjektivním pohledu hodnotitele. Objektivním kritériem pro zjišťovací řízení je vyhodnocení velikosti a významnosti přímých i nepřímých vlivů na životní prostředí vyplývajících z provedení i neprovedení záměru. Oznámení je z tohoto pohledu zpracováno dostatečným způsobem. Bylo prokázáno, že záměr nemůže významně negativně ovlivnit životní prostředí a že zvolené aktivní varianty jsou příznivější než varianta nulová.

Městská část Praha 11 záměr vítá a považuje jej za vstřícný krok ke snížení emisí a hluku z frekventované ul. Spořilovská. Také považuje za přínosné, že zakrytím ul. Spořilovská vznikne kvalitní veřejné prostranství a park s druhovou rozmanitostí biotopů, které ve městě často chybí.

Předpokládá, že rozšíření stávající čtyřramenné světelné křižovatky ul. Türkova a Senohrabská o další rameno povede v případě nefunkčnosti světelného signalizačního zařízení (dále též „SSZ“) k vytvoření kolizního místa. Další kolizní místo z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu vzniká na úrovňovém přechodu pro chodce umístěném na nově vzniklém připojovacím rameni na ul. Spořilovská.

Nové připojovací rameno na ul. Spořilovská působí příliš prudce (není plynulé), a to i vzhledem k výškovým rozdílům v daném území. Mělo by být zachováno stávající připojení z ul. Senohrabská.

Objízdné trasy v době provádění stavby by měly být navrženy a projednány s okolními městskými částmi s ohledem na minimální negativní dopad na jejich území.

Z oznámení vyplývá, že v jižní části řešeného území dojde k úpravě křižovatky ulic Senohrabská x Klapálkova, včetně nového SSZ. Jedná se o úpravu tvaru křižovatky, rozšíření ulice Senohrabská a časem vytvoření čtvrtého ramene (TT) směrem do ulice Türkova, včetně řešení pěšího úrovnového přechodu. Navržené řešení v případě nefungování SSZ může způsobit, že se bude jednat o další kolizní místo.

Upozorňuje, že vozidlům jedoucím po ulici Türkova ve směru na Jižní Město není umožněno odbočení do ulice Spořilovská.

Výše uvedené připomínky městské části Praha 11 se týkají technického řešení záměru, přičemž není požadováno záměr posoudit podle zákona. Jak vyplývá z oznámení, účelem záměru je zakrytí SS v maximální možné míře tak, aby došlo k zmírnění negativních vlivů souvisejících s provozem dopravy na této komunikaci. Toto zadání spolu s dalšími faktory (koordinace se záměrem prodloužení TT na Jižní Město, požadavky jednotlivých právních předpisů, dotčených orgánů apod.) ovlivňují výsledné řešení. OCP MHMP může posuzovat vhodnost navrženého řešení pouze ve vztahu k vyvolaným vlivům na životní prostředí. Tyto vlivy byly v oznámení posouzeny a byly vyhodnoceny jako přijatelné. V dalších fázích přípravy bude záměr (včetně postupu výstavby) projednán s dotčenými orgány, územními samosprávnými celky a dalšími subjekty, které mohou působit na konečné řešení. Pokud by v průběhu další přípravy záměru došlo k jeho změnám, bude příslušný úřad nejprve sledovat, zda se může jednat o významnou změnu ve smyslu § 4 odst. 1 zákona, a v případě kladného zjištění bude provedeno nové zjišťovací řízení.

Konstatuje, že stavba bude mít bezesporu pozitivní vliv na kvalitu ovzduší i na akustickou situaci, nicméně nejproblematičtější bude okolí výjezdů z tunelu.

V případě realizace záměru by měl být pro efektivnější rozptyl zplodin zajištěn odvod znečištěného vzduchu vycházejícího z tunelu na jižní straně výfukem do vyšších úrovní atmosféry. Omezilo by se tím nebezpečí, že vycházející zplodiny z tunelu by při větším automobilovém provozu nebo vzniku požárů překračovaly stanovené imisní limity dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. Dále doporučuje zachovat stávající vzrostlou zeleň v nejvyšším možném rozsahu, neboť má na lokalitě význam zejména z pohledu snižování prašnosti a hluchosti z frekventované komunikace v ulici Spořilovská a zároveň může přispět ke zmírnění dopadů případné stavby na obyvatele žijící v řešené lokalitě.

Nezbytnost výdechu byla v oznámení identifikována pouze pro stav E1b (se záměrem, bez SOKP 511, vedení nákladní dopravy obousměrně Spořilovskou spojkou). Výstavba výdechu a následný provoz vzduchotechniky vyžadují značné finanční náklady, znamená zabor části území technologickým objektem a zpevněnými přístupovými cestami k němu. Výdech by představoval zdroj hluku a esteticky a psychologicky rušící prvek v jinak revitalizovaném prostoru. V neposlední řadě je třeba uvést, že provoz vzduchotechniky je energeticky velmi náročný.

Nepříznivý stav, který má být výdechem minimalizován, bude trvat pouze do doby realizace SOKP 511 (viz rozptylová studie). Proto oznamovatel preferuje variantu E1a s tím, že po zprovoznění SOKP 511 může být dopravní režim upraven. Požadavek na plnění imisních limitů nelze vztahovat k mimořádným událostem. Pokud by byl výdech zachován i po zprovoznění SOKP 511, nedošlo by ke zhoršení situace oproti variantě E1b, tudíž provedená hodnocení jsou na straně bezpečnosti.

Samostatnou přílohou oznámení jsou výsledky dendrologického průzkumu (SUDOP PRAHA a.s. - Ing. Tomáš Adam; prosinec 2017). V současné době není znám výsledný návrh vegetačních úprav. Definitivní rozsah kácení bude upřesněn po projednání s dotčeným orgánem ochrany přírody v dalších fázích přípravy záměru. Při realizaci projektu vegetačních úprav bude dodržena snaha o co největší zachování stávajících stromů jako kostry budoucích úprav, přičemž během výstavby bude zajištěna jejich ochrana. Vzrostlé stromy vytvoří základ parku do doby, než se dostatečně rozrostou stromy nově vysazené. Po dokončení výstavby bude zelení pokryta půda nad tělesem tunelu. Mocnost vegetačního souvrství umožní realizaci vegetačních úprav, tj. trávníku a středně vzrůstných keřů, na okrajích mimo těleso tunelu i výsadbu větších stromů. Půda na rostlém terénu, tj. mimo konstrukci tunelu bude osazena dřevinnou zelení obdobnou jako v současném stavu. Minimalizace hluku a prašnosti je zajištěna i přijetím řady dalších opatření.

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

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

Oblastní inspektorát Praha České inspekce životního prostředí nepožaduje záměr posoudit podle zákona.

Z hlediska ochrany přírody sděluje, že nemá připomínky. Upozorňuje však, že přijetím zákona č. 225/2017 Sb., kterým se mění zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, došlo i k úpravě postupů při kácení dřevin. O povolení kácení dřevin tak podle § 8 odst. 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, bude v rámci územního řízení rozhodovat stavební úřad, a to na základě závazného stanoviska orgánu ochrany přírody. V dendrologickém posudku bylo v místě identifikováno 3,7 ha porostů a 1467 stromů, na str. 3 je uvedeno „kácení v nezbytné míře“. Předpokládána je realizace parkových úprav. Česká

inspekce životního prostředí upozorňuje na nevyhnutelnost v dalším stupni specifikovat rozsah kácených dřevin včetně založení parkových ploch a sadových úprav. Znalost rozsahu ploch zastavěných, zpevněných, na konstrukci a na rostlém terénu je nezbytná z hlediska zajištění vhodných stanovištních podmínek pro výsadby již v rámci umístění stavby (možnosti vsakování dešťové vody, zajištění dostatečného prostoru pro kořenový systém, retence vody pro zálivku, závlahu atd.). Platný ÚPn v lokalitě záměru a v okolí nevymezuje žádnou plochu s funkčním využitím pro parky /ZP/. Stávající dřeviny v současné době v místě plní funkci izolační i parkové zeleně, tj. plní společenské funkce ve smyslu vyhlášky č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení, ve znění pozdějších předpisů. Rozsah dotčení zeleně není zanedbatelný. Je třeba počítat, že obnova funkce zeleně bude postupná, nebude krátkodobou záležitostí.

Česká inspekce životního prostředí v úvodu upozorňuje na obecné povinnosti vyplývající z platných právních předpisů, které musí být respektovány. Samostatnou přílohou oznámení jsou výsledky dendrologického průzkumu (SUDOP PRAHA a.s. - Ing. Tomáš Adam; prosinec 2017). V současné době není znám výsledný návrh vegetačních úprav. Definitivní rozsah kácení bude upřesněn po projednání s dotčeným orgánem ochrany přírody v dalších fázích přípravy záměru. Při realizaci projektu vegetačních úprav bude dodržena snaha o co největší zachování stávajících stromů jako kostry budoucích úprav, přičemž během výstavby bude zajištěna jejich ochrana. Vzrostlé stromy vytvoří základ parku do doby, než se dostatečně rozrostou stromy nově vysazené. Po dokončení výstavby bude zelení pokryta půda nad tělesem tunelu. Mocnost vegetačního souvrství umožní realizaci vegetačních úprav, tj. trávníku a středně vzrůstných keřů, na okrajích mimo těleso tunelu i výsadbu větších stromů. Půda na rostlém terénu, tj. mimo konstrukci tunelu bude osazena dřevinou zelení obdobnou jako v současném stavu.

Z hledisek ochrany ovzduší, ochrany vod a odpadového hospodářství nemá Česká inspekce životního prostředí připomínky.

Z vyjádření České inspekce životního prostředí neplyne, že by záměr mohl významně negativně ovlivnit životní prostředí.

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

V souladu s oznámením a rozptylovou studií komentuje jednotlivé varianty výsledného řešení a postupu stavebních prací. Zdůrazňuje předpoklad zlepšení imisní situace po zprovoznění SOKP 511. Proto doporučuje provést modelový výpočet i pro stav s okruhem a výdechem.

Vzhledem k dočasnosti výstavby lze podle Ministerstva životního prostředí vyhodnocené příspěvky provozu záměru považovat za akceptovatelné, a to zejména s ohledem na efekt snížení imisních koncentrací v okolí ulice Spořilovská. Podmínkou je důsledné respektování opatření k minimalizaci prašnosti (viz kapitola 5.7. rozptylové studie) a zároveň aplikace opatření BD3 -

Omezování prašnosti ze stavební činnosti, které je součástí Programu zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha - CZ01 (dále též „PZKO“). Další efekt by měla přinést možnost snížení dopravy ve variantě po dokončení SOKP 511, která je jedním z dalších opatření, které by se dle PZKO mělo realizovat. Vzhledem k vysokým koncentracím prachových částic Ministerstvo životního prostředí doporučuje zvážit možnost filtrace vzdušiny odcházející z výdechu.

Z vyjádření odboru ochrany ovzduší Ministerstva životního prostředí nevyplývá nutnost záměr posoudit, navíc toto ani není požadováno.

Varianta záměru po zprovoznění SOKP 511 s odvětráním tunelů výdechem není oznamovatelem navrhována, proto není její hodnocení v rámci oznámení provedeno. Oznámení prokázalo, že varianta E1b (se záměrem a odvětráním výdechem, bez SOKP 511, vedení těžké nákladní dopravy po Spořilovské spojce v obou směrech) je z hlediska vlivů na ovzduší přijatelná. Varianta se stejným technickým řešením (se záměrem a odvětráním výdechem, vedení těžké nákladní dopravy po Spořilovské spojce v obou směrech či pouze v jednom směru) po zprovoznění SOKP 511, kdy se očekává pokles intenzit těžké nákladní dopravy na ulici Spořilovská, tedy nemůže představovat horší situaci.

Dotčený orgán ochrany ovzduší považuje záměr za akceptovatelný za podmínky aplikace opatření k minimalizaci prašnosti. Ta jsou součástí záměru. Realizace doporučení filtrovat vzdušinu odcházející z výdechu není vydáním tohoto závěru zjišťovacího řízení vyloučena. Toto řešení bude prověřeno v dalších fázích přípravy záměru, přičemž kromě účinnosti opatření budou zvažovány i provozní náklady.

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

Z hlediska ochrany ovzduší shrnuje výsledky provedených hodnocení. Zakrytí SS považuje za kompenzační opatření v dopravní síti hlavního města.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny konstatuje, že ze zpráv o zoologických průzkumech, které je přílohou oznámení, vyplývá, že se na lokalitě vyskytují zvláště chráněné druhy. Stavba představuje škodlivý zásah do jejich přirozeného vývoje. Ke stavbě tak musí být vydáno správní rozhodnutí o udělení výjimky dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Dále má orgán ochrany přírody doporučení pro obsah žádosti o vydání zmiňovaného rozhodnutí.

Z hlediska odpadů doplňuje výčet právních předpisů, které upravují nakládání s nimi, vysvětluje nevhodnost užívání pojmu „likvidace“ odpadu a upozorňuje na povinnosti označovat nebezpečné odpady a dodržovat pokyny pro práci s odpady obsahujícími azbest.

Z hlediska vod, zemědělského půdního fondu, lesů, lesního hospodářství a myslivosti nemá připomínky.

Podle příslušného úřadu z vyjádření OCP MHMP nevyplývá nutnost záměr posoudit, navíc ani toto není tímto dotčeným rgánem požadováno.

Orgán ochrany ovzduší OCP MHMP potvrzuje závěry oznámení o přijatelnosti záměru. Z ostatních hledisek nemá OCP MHMP připomínky nebo upozorňuje na povinnosti vyplývající z platných právních předpisů.

Z vyjádření OCP MHMP neplyne, že by záměr mohl významně negativně ovlivnit životní prostředí.

Odbor rozvoje a financování dopravy Magistrátu hlavního města Prahy souhlasí se záměrem a nemá v této věci žádné námitky.

Z vyjádření odboru rozvoje a financování dopravy Magistrátu hlavního města Prahy neplyne, že by záměr mohl významně negativně ovlivnit životní prostředí.

Ing. Irena Hlavatá podporuje záměr zakrytí SS pouze za předpokladu, že nedojde ke zhoršení životních podmínek okolních obyvatel. Za značné zhoršení situace považuje čtyřleté období výstavby a navrhované prodloužení TT.

Oznámení hodnotí období provozu i výstavby záměru v dostatečné podrobnosti ze všech podstatných hledisek. Z provedených hodnocení nevyplývá, že by záměr mohl významně negativně ovlivnit životní prostředí, obyvatelstvo a veřejné zdraví.

Konstatuje, že v okolí portálů lze počítat se zvýšením imisní zátěže v prostoru obytné zástavby.

Vyhodnocení imisní zátěže v prostoru obytné zástavby je předmětem samostatné rozptylové studie. Oznámení prokázalo, že zvolené aktivní varianty jsou příznivější než varianta nulová.

Z vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví vyplývá, že v posuzované části zástavby je možné očekávat ve výchozím stavu počet hlukem obtěžovaných obyvatel na úrovni okolo 700 a počet obyvatel rušených při spánku pak na úrovni okolo 400. Podatelka vyjádření pokládá otázku, čím je dán rozdíl 300 obyvatel.

Počty obtěžovaných osob v denní a noční době se vyčísľují zvlášť na základě hladin hluku pro den a hladin hluku pro noc. Ne každá osoba, která je obtěžována hlukem ve dne, musí být rušena hlukem v noci a naopak. Uvedené hodnoty představují průměrné, statistické počty obtěžovaných.

Hluk ze SS bude vystřídán hlukem z provozu TT. Podatelka vyjádření se dotazuje, zda v případě nutnosti budou realizovány betonové protihlukové stěny. Tramvaj by měla být vedena v tunelu, případně nad tunelem v dostatečné vzdálenosti od obytných domů.

Realizace zakrytí SS je nejefektivnější způsob eliminace negativních vlivů z dopravy na této komunikaci. Po jejím zakrytí dojde k významnému snížení hlučnosti v lokalitě. U zastavby, která je v současné době ovlivněna hlukem z provozu na této komunikaci, dojde k poklesu ekvivalentních hladin akustického tlaku v chráněném venkovním prostoru staveb až o více jak 20 dB. Akustická studie prokázala, že hluk šířený z provozu TT nebude překračovat závazné hygienické limity.

Po realizaci TT se nepočítá s omezením autobusové dopravy. Podatelka vyjádření tvrdí, že prodloužení TT nemá pro sídliště význam, protože končí v oblasti Choceradská a nemá napojení na stanici metra Roztyly.

Záměr prodloužení TT do předmětné oblasti je v souladu s platnými ZÚR a je nezbytným předpokladem pro zavedení tramvajové dopravy dále přes Opatov a Háje až na Jižní Město. Úmysl dovést tramvaj přes Spořilov na Jižní Město je i v souladu se Strategií rozvoje tramvajových tratí v Praze do roku 2030, kterou schválilo Zastupitelstvo hlavního města Prahy svým usnesením č. 29/19 ze dne 14. 9. 2017.

Tramvajová doprava je nedílnou součástí sítě veřejné dopravy v Praze. Tramvaje zajišťují nejen důležité radiální vazby tam, kam nejezdí metro či železnice, ale také významné tangenciální vazby a díky své husté síti jsou schopny pokrýt velké množství místních vazeb v centru města i jeho širším okolí. Tramvajová doprava je charakteristická vyšší nabízenou kapacitou, komfortem jízdy a díky rozšířenému a dobře fungujícímu systému preferenčních opatření (např. detekce jízdy tramvaje na světelné signalizaci, podélné dělicí prahy) i vyšší mírou provozní spolehlivosti. Nezanedbatelný je přínos tramvajové dopravy pro zlepšování kvality ovzduší. Teprve realizace TT umožní případné omezení autobusové dopravy.

V součtu pro oba směry se předpokládá 209 denních a 31 nočních spojů linky č. 11, 203 denních a 29 nočních spojů linky č. 14 a 24 nočních spojů linky č. 96. Z toho plyne nepřetržitý hluk, vibrace a světelný smog, což má negativní důsledky pro způsob užívání přilehlých nemovitostí.

Akustická studie prokázala, že hluk šířený z provozu TT nebude překračovat závazné hygienické limity. TT bude realizována na samostatném tělese, kde budou v případě potřeby realizována antivibrační opatření. Pro umístění a povolení stavby bude nezbytné získat souhlasné stanovisko Hygienické stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze. Tramvaje jsou ve městech běžným dopravním prostředkem.

Očekává hluk od tramvají z přejíždění čtyřproudové komunikace, brždění před křižovatkou a při sjíždění ze Senohrabské ulice. Podatelka vyjádření pokládá dotaz, jak daleko bude TT od bloku B4 (vchod do domu Hlavní 2528/125), který je přímo v křižovatce.

Prostorové vazby jsou zřejmé z výkresové části oznámení. Akustická studie prokázala, že hluk šířený z provozu TT nebude překračovat závazné hygienické limity, a to i u bloku B4.

Poukazuje na rozptyl prachových částic ze suchého zatravněného povrchu tramvajového tělesa a z oděru kolejnic při rychlosti 50 kmhod¹.

Znečištění ovzduší způsobené tramvajovou dopravou je výrazně nižší než znečištění ovzduší způsobované dopravou automobilovou. Ke zviřování prachu dochází i v současnosti, díky vedení automobilů v tunelu bude tento negativní vliv redukován. V případě navržené TT je navíc využito ozeleněné dráhy, kde kromě útlumu hluku dochází i ke snížení možnosti víření prachu.

V denní době jsou uvažovány tramvaje 15T, které jsou moderní. Tramvaje T3, se kterými se počítá pro noční provoz, jsou hlučné, což se bude projevovat zejména při přejezdu křižovatky.

Hluková studie použití tramvají T3 v nočním provozu uvažovala. Studie prokázala, že hluk šířený z provozu TT nebude překračovat závazné hygienické limity, a to i v noční době.

Podatelka vyjádření požaduje ponechat ul. Na Chodovci od křižovatky Hlavní x Senohrabská (SO 113) jako obousměrnou bez cyklostezky. Tím bude umožněn přímý odjezd obyvatel bydlících v této části sídliště. V případě jednosměrného provozu by došlo k nežádoucím pohybům vozidel mířících na Barrandov kolem celého sídliště.

Ulice Na Chodovci je navržena jako jednosměrná pouze v úseku Hlavní - Hrusická. Cílem je naopak zklidnění této ulice proti zbytné příjezdné dopravě. Jednosměrnost je ve směru na sever, tedy směrem k Jižní spojce. Hrusická je však připojena z obou stran (z jihu i ze severu). Napojení sídliště je tak plně zachováno.

Likvidace parkovacích míst u devítipodlažních domů a s tím související likvidace stromů po obou stranách ul. Na Chodovci (SO 114) zhorší životní podmínky obyvatel. Dojde k přiblížení parkovacích stání k domům. Imise ze studených startů zatíží západních štíty domů, kam jsou orientovány ložnice.

Kácení dřevin bude kompenzováno novou výsadbou. V rámci rekonstrukce ulice Na Chodovci ve skutečnosti nedochází k likvidaci parkovacích stání, ale k náhradě nevymezených míst pro podélná stání vymezenými místy pro šikmá stání. Hodnocení vlivů automobilového provozu na kvalitu ovzduší (včetně studených startů), akustickou situaci a veřejné zdraví je obsahem oznámení, přičemž tyto vlivy byly vyhodnoceny jako přijatelné. Přesun parkovacích stání z jedné strany komunikace na druhý okraj komunikace (blíže k obytné zástavbě) je z hlediska celkových dopadů na ovzduší, hlukové poměry a veřejné zdraví nevýznamný.

Převedení dopravy ze SS do okolních ulic podle varianty V2a považuje za nepřijatelné. Už tak budou obyvatelé zatíženi hlukem z techniky, vibracemi a prachem z použitých materiálů.

Varianta V2a, tj. varianta, kdy by byla Spořilovská ulice zcela uzavřena a doprava byla vedena po okolních komunikacích, by v prostoru Spořilova mohla znamenat částečně menší zátěž (odklonění dopravy na jiné komunikace i zkrácení doby výstavby), způsobila by však dopravní kolaps a mohutné kongesce a nepřijatelné zhoršení kvality prostředí jak v okolí objízdných tras na samotném Spořilově, tak na všech ostatních komunikacích. Oznamovatel proto nadále sleduje pouze dopravní stavy variant V1a a V1b, tzn. pouze částečnou uzavírku SS (viz výše).

Předkládaný záměr zakrytí SS nepředstavuje výstavbu nové komunikace, jedná se o úpravu stávající komunikace, která však v území přinese výrazné změny, které budou ve vztahu k území pozitivní. Celková doba výstavby se předpokládá 4 roky, ale práce na zakrytí komunikace SS se předpokládají přibližně 2 roky a 10 měsíců. Poté bude doprava vedena po SS v obou směrech v tunelech, ale na povrchu budou probíhat práce na úpravě parteru včetně výstavby dalších objektů jako je měnárna u smyčky a výstavba TT a popř. podzemní garáže.

Jak je vyhodnoceno v rozptylové a hlukové studii, budou v případě výstavby vlivy automobilové dopravy nižší než v současnosti. Částečné nebo úplné uzavření Spořilovské ul. bude znamenat redukci automobilové dopravy v oblasti Spořilova a tím pokles zatížení životního prostředí. Vlastní stavební práce budou znamenat určité zatížení území, ve většině míst však nižší, než je zatížení současné.

Ve vztahu k variantě V2c se ve vyjádření uvádí: „vyloučit nákladní dopravu, zachovat jen městskou hromadnou dopravu a místní osobní dopravu“.

Z textu není zřejmá podstata této části vyjádření. Není zřetelné, kde má být nákladní doprava vyloučena a kde zachována městská hromadná doprava a „místní“ osobní doprava. Varianta V2c se, stejně jako ostatní varianty, týká široce vymezeného území. Navíc oznamovatel nadále sleduje pouze dopravní stavy variant V1a a V1b, tzn. pouze částečnou uzavírku SS (viz výše).

Dojde ke znečištění ovzduší z nakládání s prašnými materiály a z výkopových prací. Těžká stavební technika bude způsobovat vibrace a hluk. Devítipodlažní domy postavené podél ul. Senohrabská a Na Chodovci jsou cihlové, mají na svoji výšku velmi mělké základy a budou ohroženy vibracemi.

Převážná část trasy, s ohledem na současný reliéf terénu, je uložena co možná nejbližší stávajícímu povrchu pro snížení výkopových prací. V porovnání s jinými stavbami tunelů tak nebude rozsah výkopových prací tolik rozsáhlý. V příslušných částech oznámení jsou uvedena opatření, která budou účinně minimalizovat negativní vlivy spojené s výstavbou. Posouzení možného vlivu provádění stavby na okolní stavby a pozemky je možné uspokojivě řešit až ve fázi stavebního řízení, kdy je znám konkrétní způsob provedení stavebních prací.

Z oznámení není zřejmé, jak bude během stavebních prací zajištěna náhrada za rušená parkovací stání.

Konkrétní řešení bude předmětem navazujících fází přípravy záměru, zejména stavebního řízení. Období výstavby je časově omezeno. Předpokládané navýšení počtu parkovacích míst v území po výstavbě oproti stávajícímu stavu činí cca 271 parkovacích stání.

Vhodným řešením prodloužení TT by bylo její umístění do tubusu navrhovaného tunelu. Tím by nedošlo ke zvýšení hluku, vibrací a světelného smogu. Zároveň by se zmenšil rozsah stavebních prací a došlo by k jejich posunutí dál od obytných domů. Je možné, že by tím došlo i ke zkrácení celkové délky období výstavby. Čtyřleté období je nepřijatelné.

Realizace zakrytí SS je nejefektivnější způsob eliminace negativních vlivů z dopravy na této komunikaci. Po jejím zakrytí dojde k významnému snížení hlučnosti v lokalitě. U zastavby, která je v současné době ovlivněna hlukem z provozu na této komunikaci, dojde k poklesu ekvivalentních hladin akustického tlaku v chráněném venkovním prostoru staveb až o více jak 20 dB. Akustická studie prokázala, že hluk šířený z provozu TT nebude překračovat závazné hygienické limity. TT bude realizována na samostatném tělese, kde budou v případě potřeby realizována antivibrační opatření. Pro umístění a povolení stavby bude nezbytné získat souhlasné stanovisko Hygienické stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze. Tramvaje jsou ve městech běžným dopravním prostředkem. Během výstavby budou splněny zákonem stanovené limity, práce na zakrytí komunikace SS se předpokládají přibližně 2 roky a 10 měsíců. Během výstavby bude redukováno množství vozidel projíždějících oblastí Spořilova. S ohledem na tyto skutečnosti a na přínosy záměru se čtyřleté období výstavby jeví jako akceptovatelné. Podmínkou je realizace opatření k prevenci, vyloučení a snížení významných nepříznivých vlivů na životní prostředí, která jsou navržena v oznámení.

Zdravý Spořilov, z.s., RNDr. Pavla Kačabová a Ing. Karel Jeschke požadují záměr posoudit podle zákona. Své vyjádření strukturují do 12 námitek:

Námítka č. 1 - nedostatečné posouzení varianty E1b s výdechovým objektem (k částem B.I.6., B.III.1., D.I.1., D.I.3. a E oznámení a k rozptylové studii):

Oznámení posuzuje vlivy dvou základních variant dopravního řešení záměru v době provozu, a to varianty E1a a varianty E1b (str. 24). Varianta E1a spočívá v tom, že nákladní automobily budou po Spořilovské ve směru na jih jezdit přes MÚK Kačerov a ulici 5. května, nebudou tedy v tomto směru jezdit tunelem po zakrytí Spořilovské. Tato organizace dopravy je shodná s organizací stávající (str. 25, Tab. B.2.). Varianta E1b spočívá v tom, že nákladní automobily budou po Spořilovské jezdit tunelem v obou směrech, tzn. jak ve směru na jih, tak ve směru na sever (str. 25, Tab. B.2.).

Variantu E1b oznamovatel dále fakticky posuzuje ve dvou dílčích subvariantách, a to v subvariantě s výdechovým objektem a v subvariantě bez výdechového objektu (srov. především část B.I.6., str. 40). Tyto dvě subvarianty (v rámci varianty E1b), ačkoli jsou podstatně odlišné z hlediska vlivů emisí znečišťujících látek a hluku, oznamovatel v oznámení při posuzování vlivů přesněji a srozumitelněji neodlišuje.

V oznámení chybí přesné a ověřitelné posouzení vlivů varianty E1b s výdechovým objektem. Výdechový objekt je v oznámení charakterizován jen velmi rámcově a zcela nedostatečně na str. 40 takto: „... u jižního portálu tunelu výdechový objekt pro zajištění efektivnějšího rozptylu zplodin a zajištění splnění imisních limitů z provozu ZTT (stoupací). Výdechový objekt by v takové variantě byl umístěn cca 100 m před portálem tunelu na jeho stropě, výška by dosahovala 5-10 m.“ To je naprosto neurčité a nedostatečné. Nikde jinde v oznámení nejsou technické parametry výdechového objektu více konkretizovány. To je v rozporu s bodem 6 části B.I. přílohy č. 3 k zákonu, podle něhož je náležitostí oznámení „stručný popis technického a technologického řešení záměru“.

V důsledku toho není jasné (ověřitelné), jakou účinnost z hlediska odvodu znečišťujících látek z tunelu a i z hlediska jejich rozptylu do ovzduší by výdechový objekt měl. Tudíž není vůbec jasné (ověřitelné) ani to, k jak velkému snížení emisí by vlastně přispěl. Účinnost výdechového objektu je však (podle oznámení i podle logiky věci) klíčovým faktorem, který determinuje posouzení vlivů z varianty E1b, resp. její subvarianty s výdechovým objektem (viz např. posouzení na str. 83, tab. D.3. na str. 85, str. 87, str. 89 a zejména závěrečné zhodnocení na str. 90).

Lze tak učinit tyto dílčí závěry:

Jestliže oznámení postrádá přesnější charakteristiku provozních parametrů i účinnosti výdechového objektu, má to logicky za následek nepodloženost a neověřitelnost jakýchkoli navazujících úvah a závěrů, které posuzují vlivy subvarianty E1b s výdechovým objektem, a v důsledku toho i porovnání vlivů podle této subvarianty s vlivy podle ostatních variant. Zejména to má za následek nepodloženost a neověřitelnost odhadů v části D „Údaje o možných významných vlivech záměru na veřejné zdraví a životní prostředí“ a v části E „Porovnání variant řešení záměru“.

V daném ohledu je oznámení neúplné a porušuje ustanovení § 5 odst. 4 zákona, které vyžaduje, aby posuzování záměru zahrnovalo i „vyhodnocení předpokládaných účinků navrhovaných opatření“, zde opatření ke snížení možných významných negativních vlivů na životní prostředí, kterým je nepochybně výdechový objekt.

Na základě toho podatelé požadují v dokumentaci doplnit:

- přesné a ověřitelné údaje o výdechovém objektu a jeho účinnosti,

- přesné a ověřitelné posouzení všech přímých i nepřímých vlivů varianty E1b s výdechovým objektem.

Varianta E1b je pro potřeby zjišťovacího řízení, tzn. pro zjištění, zda záměr může významně negativně ovlivnit životní prostředí, v oznámení posouzena v dostatečné podrobnosti. Případný výdech má být umístěn cca 100 m před jižním portálem tunelu na jeho stropě, výška by dosahovala 5 až 10 m. Jeho umístění je zřejmé mj. i z výkresové části rozptylové studie. Takový popis výdechového objektu umožňuje vyhodnocení vlivů na životní prostředí v míře odpovídající aktuálnímu stupni přípravy. Jedná se o stručný popis řešení záměru, který umožňuje dosáhnout cíle zjišťovacího řízení.

Tyto údaje jsou postačující pro vyhodnocení vlivů na ovzduší. Výsledky tohoto vyhodnocení jsou obsahem rozptylové studie (ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o. - Mgr. Robert Polák; listopad 2017). Výsledky modelových výpočtů jsou vyhodnoceny ve vztahu k imisním limitům, které určují přípustnou úroveň znečištění ovzduší. Účinnost výdechového objektu lze dovodit z porovnání textové a grafické části rozptylové studie, kde je popisován očekávaný stav pro variantu E1b bez výdechového objektu a s ním. Ve variantě E1b při neexistenci výdechu dojde v prostoru zejména jižního (horního) portálu tunelu k nepříjemnému nárůstu koncentrací znečišťujících látek, které by překračovaly stanovené limity (NO_2 , PM_{10}), a to dokonce v prostoru obytné zástavby. Zejména problematické by byly krátkodobé koncentrace (NO_2 i PM_{10}). Při realizaci výdechu odvádějícího vzdušninu ze západní tunelové trouby (stoupající směr) budou vlivy varianty E1b již přijatelné. Varianta E1b s výdechovým objektem je příznivější než nulová varianta.

Varianta E1b je též předmětem akustické studie (Ing. Petr Jurtin - AMETRIS - Ing. Michaela Vrdlovcová; říjen 2017). Varianta E1b je příznivější než stávající stav. Případný výdech bude stacionárním zdrojem hluku, který lze technickými prostředky omezit. Splnění hlukových limitů bude ověřeno nejpozději ve zkušebním provozu.

Obě jmenované studie byly podkladem pro vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o. - Mgr. Robert Polák; listopad 2017). Významné negativní vlivy varianty E1b s výdechovým objektem, který je nezbytný pro realizaci této varianty, nebyly prokázány. Naopak bylo dokázáno, že tato varianta je příznivější než stávající stav, dokonce z hlediska znečištění ovzduší a z toho plynoucích vlivů na zdraví se tato varianta jeví jako nejpríznivější.

Príslušný úřad bere na zřetel i skutečnost, že oznámení záměru bylo zpracováno osobou s platnou autorizací pro oblast posuzování vlivů na životní prostředí. Stejně tak rozptylová studie a studie vlivů na veřejné zdraví byly zpracovány držiteli příslušné autorizace (osvědčení). Dotčené orgány ochrany ovzduší a veřejného zdraví neměly ke způsobu vyhodnocení a jeho

výsledkům zásadní připomínky. Závěry oznámení o přijatelnosti varianty E1b s výdechovým objektem tak příslušný úřad považuje za prokázané.

Námítka č. 2 - logický rozpor, nezákonnost a nepodloženost při porovnání výhodnosti variant E1a a E1b (k části E oznámení):

Ve stěžejní části E „Porovnání variant záměru“ provedl oznamovatel na str. 117-118 toto závěrečné vyhodnocení jednotlivých variant:

„Z hlediska vlivů na zdraví byly varianty vyhodnoceny následovně:

- Všechny aktivní varianty jsou příznivější než varianta základní, realizací záměru zakrytí SS s výstavbou TT dojde ke snížení vlivů dopravy na zdraví obyvatel.
- Rozdíly mezi variantami jsou patrné zejména ve vlivech expozice znečišťujícími látkami v ovzduší. V případě hlukové zátěže jsou varianty prakticky srovnatelné, rozdíly mezi variantami jsou víceméně statistické, v reálné situaci by se neprojevyly. Vedení nákladní dopravy SS v tunelu jedno nebo obousměrně nemá prakticky vliv na akustickou situaci zástavby (Spořilovská je zcela zakryta), navazující komunikace jsou vedeny ve větší vzdálenosti od zástavby, takže jejich rozdílné působení není tak výrazné.
- V případě znečištění ovzduší a jeho vlivů na zdraví se jako nejvíce příznivá jeví varianta E1b, tj. varianta s obousměrným vedením nákladní dopravy tunelem SS. Díky menším dopravním výkonům, kdy nákladní vozidla nemusejí najíždět po Jižní spojnici až k ul. 5. května je celková produkce emisí v území nejmenší a zlepšení se projeví i ve větší vzdálenosti od oblasti kolem Spořilovské.

Z hlediska vlivů na kvalitu ovzduší byly varianty vyhodnoceny následovně:

- Všechny aktivní varianty jsou příznivější než varianta základní (nulová).
- Největší rozsah zlepšení imisní situace byl zaznamenán ve variantě E1b, kdy dojde k poklesu dopravních výkonů díky zkrácení jízdy nákladních vozidel a tím snížení celkové produkce emisí.
- Na druhou stranu ve variantě E1b při neexistenci výdechu dojde v prostoru zejména jižního (horního) portálu tunelu k nepříjemnému nárůstu koncentrací znečišťujících látek, které by překračovaly stanovené limity (NO_2 , PM_{10}), a to dokonce v prostoru obytné zástavby. Zejména problematické by byly krátkodobé koncentrace (NO_2 i PM_{10}).
- Ve variantě E1a (jednosměrné vedení nákladní dopravy po Spořilovské) buď k překročení imisních limitů nedochází, nebo je toto překročení prakticky totožné se současným stavem.

- Varianta E1b je přijatelná pouze při realizaci výdechu odvádějícího vzdušninu ze ZTT (stoupající směr).

Z akustického hlediska jsou varianty E1a a E1b v území okolo SS víceméně srovnatelné, rozdíly mezi variantami nejsou významné.“ (str. 117-118).

Z tohoto vyhodnocení logicky vyplývá, z hlediska vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí, jako nejvhodnější varianta E1b s výdechovým objektem, ačkoli na str. 117-118 opět chybí přesnější zhodnocení této subvarianty, když použitá formulace „varianta E1b je přijatelná pouze při realizaci výdechu“ je zjevně neurčitá.

Nicméně oznamovatel v rozporu s věcnou i formální logikou na str. 118 vyvodil zcela opačný závěr: „Z porovnání výše uvedeného porovnání je jako nejvhodnější preferována varianta E1a, tj. zachování současného vedení nákladní automobilové dopravy přes SS pouze ve směru od jihu na sever, tj. směrem dolů. Opačný směr je pak veden přes JS a ul. 5. května.“

Právě citovaný závěr postrádá jakoukoli věcnou i logickou oporu v předchozích zjištěních a úvahách. A navíc ho oznamovatel hned vzápětí popřel touto úvahou: „Varianta E1b s výduchem je pro území příznivější než varianta E1a.“ (str. 118).

Je patrné, že oznamovatel vyhodnotil jako nejvhodnější variantu E1a z těchto důvodů, které vzápětí uvádí na str. 118: „Výstavba výdechu vyžaduje značné finanční náklady a následný provoz vzduchotechniky také zvyšuje náklady na provoz tunelu. Vzhledem k tomu, že nepříznivý stav, který by měl být výduchem minimalizován, bude trvat pouze do doby realizace Pražského dálničního okruhu D0 - stavby 511 (DI-Běchovice), znamenalo by vynaložení nákladů na stavbu výdechu investici v řádu desítek milionů korun na dobu několika let, po které bude zakrytá Spořilovská v provozu bez existence SOKP - stavby 511. Proto je jako nejvhodnější označena varianta E1a.“ (str. 118).

Podle názoru podatelů vyjádření je tato stěžejní závěrečná úvaha na str. 118, preferující variantu E1a, v rozporu se zákonem. Oznamovatel totiž není podle zákona oprávněn posuzovat jednotlivé varianty z hlediska finanční či ekonomické náročnosti. Tato hlediska nelze podřadit pod žádné z hledisek, která jsou v rámci věcné působnosti zákona ve smyslu § 2, § 5 či § 7 zákona i příloh č. 2 a 3 k zákonu.

Navíc oznamovatel nikde v oznámení neprovedl přesnější a ověřitelný odhad nákladů na výstavbu a provoz výdechového objektu (předpokládaného ve variantě E1b na str. 40). Neprovedl ani relativní porovnání nákladů na výdechový objekt s celkovou výší nákladů na realizaci záměru (v jednotlivých variantách). Není tak vůbec jasné, jakou procentuální část celkových nákladů představují náklady na výdechový objekt. Přitom náklady na výdechový objekt oznamovatel považuje za podstatné při závěrečném posouzení vhodnosti varianty E1b v části E „Porovnání variant řešení záměru“ (na str. 118).

Lze tak učinit tento dílčí závěr: I kdybychom odhlédli od zákonnosti provedeného posouzení, vzhledem k tomu, že oznamovatel v oznámení neposoudil, jak velkou část z celkových nákladů na realizaci záměru budou představovat dílčí náklady na výdechový objekt, ani neporovnal výši těchto dílčích nákladů s přínosem výdechového objektu pro veřejné zdraví a životní prostředí ve prospěch snížení emisí znečišťujících látek, je citovaná závěrečná úvaha na str. 118, preferující variantu E1a, naprosto nepodložená.

Na základě toho podatelé vyjádření požadují, aby v dokumentaci byla provedena oprava posouzení záměru ve dvou směrech:

- posouzení ekonomických a finančních nákladů na výstavbu a provoz výdechového objektu zcela vypustit, popřípadě, pokud to bude řádně zdůvodněno z hlediska souladu se zákonem, doplnit o konkrétní a ověřitelné údaje;
- úvahy a závěry týkající se porovnání variant E1a a E1b (s výdechovým objektem) opravit tak, aby byly v souladu s pravidly logického uvažování.

Způsob porovnání variant záměru, resp. zdůvodnění jejich výběru či odmítnutí, příslušný úřad považuje v daném případě za souladný se zákonem.

Podle přílohy č. 3 k zákonu je náležitostí oznámení „přehled zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí“ (viz kapitola B.I.5.). To znamená, že hledisko životního prostředí je pouze jedním, nikoliv jediným hlediskem pro zdůvodnění výběru variant. Ekonomické hledisko tak může být pro oznamovatele důvodem k odmítnutí některých variant řešení jeho záměru. Oznamovatelem vybrané varianty řešení záměru pak mají být porovnány v přiměřeném rozsahu na základě údajů podle kapitol B, C, D, F a G (viz kapitola E.). Podrobný ekonomický rozbor není předmětem žádné z citovaných kapitol.

Z porovnání variant vedení dopravy v období po realizaci záměru vyplývá, že všechny aktivní varianty jsou příznivější než nulový stav. Tento fakt považuje příslušný úřad za podstatný pro možnost vydat rozhodnutí, že záměr nepodléhá posouzení.

Rozhodující pro výběr nejvhodnější varianty jsou v daném případě především hlediska vlivů na akustickou situaci, ovzduší a veřejné zdraví. Z akustického hlediska jsou hodnocené varianty srovnatelné. Největší rozsah zlepšení imisní situace byl zaznamenán ve variantě E1b, kdy dojde k poklesu dopravních výkonů díky zkrácení jízdy nákladních vozidel a tím snížení celkové produkce emisí. Při neexistenci výdechu ve variantě E1b by došlo v prostoru zejména jižního (horního) portálu tunelu k nepříjemnému nárůstu koncentrací znečišťujících látek, které by překračovaly stanovené limity (NO_2 , PM_{10}), a to dokonce v prostoru obytné zástavby. Zejména problematické by byly krátkodobé koncentrace (NO_2 i PM_{10}). Tento nepříznivý stav má odstranit výdech odvádějící vzdušninu ze západní tunelové trouby (stoupající směr). Z hlediska vlivů na veřejné zdraví jsou rozdíly mezi variantami patrné zejména ve vlivech expozice znečišťujícím

látkám v ovzduší. Proto se jako nejvíce příznivá jeví varianta E1b. Čistě z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví se tak jeví jako nejvhodnější varianta E1b s výdechem.

Vzhledem k tomu, že nepříznivý stav, který by měl být výdechem minimalizován, bude trvat pouze do doby realizace SOKP 511, oznamovatel preferuje variantu E1a. To je v souladu s tvrzením uvedeným na str. 15 oznámení, podle kterého je cílem navrženého řešení vznik kvalitního veřejného prostranství při udržitelných provozních nákladech na údržbu. Varianta E1b s výdechem, která je čistě z hlediska životního prostředí výhodnější než varianta E1a, tím ovšem podle příslušného úřadu není vyloučena.

Cílem zjišťovacího řízení je zjištění, zda záměr (některá jeho varianta) může významně negativně ovlivnit životní prostředí, a v případě kladného zjištění rozhodnout, že záměr bude posouzen podle zákona. Vzhledem k tomu, že oznámení prokazuje přijatelnost zvolených aktivních variant, není třeba záměr posoudit podle zákona. Závěry oznámení a jednotlivých k němu přiložených studií mohou sloužit oznamovateli a dalším dotčeným subjektům k výběru vhodné varianty v průběhu další přípravy záměru, kdy je hledisko vlivů na životní prostředí jedním ze sledovaných aspektů.

Námitka č. 3 - absence posouzení vlivů z emisí znečišťujících látek ve variantách E1a a E1b v oblasti jihozápadního Spořilova poblíž komunikací 5. května a JS (k částem B.III.1. a E oznámení a k rozptylové studii):

Jak již bylo výše uvedeno, oznamovatel posuzuje v oznámení vlivy dvou základních variant dopravního řešení záměru v době provozu, a to varianty E1a a varianty E1b (str. 24). Podstatou varianty E1b je to, že nákladní automobily budou po Spořilovské jezdit tunelem v obou směrech, tzn. jak ve směru na jih, tak ve směru na sever (str. 25, Tab. B.2.). V důsledku této varianty tak nákladní automobily projíždějící po Spořilovské tunelem ve směru na sever nebudou objíždět Spořilov po delší trase po ulici 5. května a pak po Jižní spojce na sever (resp. severovýchod), jak je tomu v současné době a jak to předpokládá i dopravní řešení podle varianty E1a (str. 25). Výhody varianty E1b s výdechovým objektem z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, v porovnání s variantu E1a, jsou dvě:

Za prvé, varianta E1b uleví z hlediska emisí znečišťujících látek nejen ulici 5. května a Jižní spojce (což vyplývá z porovnání údajů v Tab. B.6. a Tab. B.7. na str. 51-53), ale logicky i jihozápadní části Spořilova poblíž extrémně exponované křižovatky ulice 5. května a JS (tato část Spořilova je vymezena zhruba ulicemi Jižní XVII - Severní XI - Jihozápadní IV - Jihozápadní V - Jižní XIII).

Za druhé, varianta E1b je z hlediska celkových úrovní emisí znečišťujících látek příznivější než varianta E1a, což rovněž vyplývá z porovnání údajů z Tab. B.6. a Tab. B.7. na str. 51-53, ale i ze závěrečného porovnání variant v části E na str. 116-117, kde oznamovatel na str. 117 shrnuje: „Varianta E1b s výdechem je pro území příznivější než varianta E1a.“

Oznámení zde trpí touto zásadní vadou: oznamovatel při posuzování variant E1a a E1b neprovedl posouzení vlivů z emisí znečišťujících látek ve výše zmíněné a extrémně zatížené oblasti jihozápadního Spořilova, vymezené zhruba ulicemi Jižní XVII - Severní XI - Jihozápadní IV - Jihozápadní V - Jižní XIII. Zatímco v oblasti východního Spořilova podél SS oznamovatel provedl poměrně přesné posouzení hladin emisí znečišťujících látek v bezprostřední blízkosti zástavby bytových domů v nejvíce dotčených ulicích, zejména Severní I, Lešanského, Senohrabská a Na Chodovci (viz přesné údaje v Tab. B.6. a Tab. B.7. na str. 51-53 oznámení), v oblasti jihozápadního Spořilova oznamovatel žádné takové posouzení v blízkosti dotčené zástavby, resp. v dotčených ulicích neprovedl. Jak v oznámení (na str. 51-53, Tab. B.6. a B.7.), tak v rozptylové studii (na str. 8-9, Tab. č. 3 a Tab. č. 4) je zřejmé, že oznamovatel (resp. zpracovatel rozptylové studie) provedl posouzení vlivů z emisí znečišťujících látek pouze na Jižní spojce a ulici 5. května, avšak nikoli v oblasti přilehlé zástavby, zejména ve výše zmíněných ulicích Jižní XVII - Severní XI - Jihozápadní IV - Jihozápadní V - Jižní XIII. V důsledku toho je posouzení variant E1a a E1b podstatným způsobem neúplné, protože neumožňuje porovnání přínosu varianty E1b vůči variantě E1a z hlediska nižších hladin emisí znečišťujících látek v oblasti zástavby jihozápadního Spořilova poblíž komunikací 5. května a JS včetně jejich křížení.

V daném ohledu je oznámení i rozptylová studie v rozporu zejména s § 7 odst. 3 zákona ve spojitosti s § 3 písm. c) („dotčené území“) a s bodem III odst. 1 přílohy č. 2 k zákonu („prostorový rozsah vlivů“).

Na základě toho podatelé vyjádření požadují doplnit v dokumentaci posouzení vlivů z emisí znečišťujících látek ve variantách E1a a E1b na celé zájmové (dotčené) území, tzn. též na oblast obytné zástavby jihozápadního Spořilova poblíž komunikací 5. května a JS včetně jejich křížení.

Jak v rozptylové studii (str. 6-10), tak v oznámení (str. 49-53) je zveřejněn variantní přehled o produkci emisí znečišťujících látek z dopravy na vybraných (reprezentativních) komunikačních profilech širšího území, které bude ovlivněno objížděnými trasami. Rozložení referenčních bodů a zdrojů znečišťování ovzduší, které rozptylová studie zahrnuje, je obsahem výkresu č. 1 rozptylové studie. Z tohoto výkresu je zřejmé, že studie zahrnuje širší území, včetně oblasti zástavby jihozápadního Spořilova poblíž komunikací 5. května a JS včetně jejich křížení. Výsledky modelových výpočtů jsou vyhodnoceny ve vztahu k imisním limitům, které určují přípustnou úroveň znečištění ovzduší. Vliv záměru v dotčeném území pro jednotlivé varianty (nárůst a pokles imisních koncentrací jednotlivých relevantních znečišťujících látek) je jednoznačně zřetelný z grafických příloh rozptylové studie.

Námítka č. 4 - absence posouzení vlivů z emisí znečišťujících látek i hluku ve variantě V1c v oblasti jihozápadního Spořilova (k částem B.III., C.II a D.I., k části III oznámení, k rozptylové a hlukové studii):

Oznamovatel posuzuje v oznámení vlivy několika variant organizace dopravy v době výstavby záměru. Tyto varianty nejprve popisuje v oddílu B.I.5. v rámci dílčí pasáže „Varianty v době výstavby“ na str. 18-24. Jednou z těchto variant je varianta V1c. K ní oznamovatel na str. 22 uvádí: „Organizace dopravy ve variantě V1c je znázorněna na obrázku B.4. V této variantě by vozidla směrem na jih jezdila jako v ostatních variantách, tj. shodně se současným stavem přes MÚK Kačerov; osobní vozidla také částečně přes Lešanskou. Pro směr na sever se v této variantě uvažuje s vybudováním nové provizorní rampy mezi Brněnskou ul. (správně: ulicí 5. května - poznámka podatelů) a JS, která by umožnila stávající chybějící dopravní napojení. Rampu by pak využívala všechna nákladní vozidla a část osobních vozidel.“

Zmíněná „provizorní rampa mezi Brněnskou ulicí a JS“ je graficky znázorněna na obrázku B.4. na str. 21. Ve své podstatě jde o dálniční sjezd (nájezd) spojující plynule Brněnskou ulici (tj. ulici 5. května) a JS. Tento sjezd (nájezd) je přitom umístěn v bezprostřední blízkosti obytné zástavby jihozápadního Spořilova, což je patrné z obrázku B.4. na str. 21.

V daném ohledu trpí oznámení dvěma podstatnými vadami:

Za prvé, v oznámení není zmíněná „provizorní rampa“ nikde podrobněji popsána ze stavebně technického hlediska, ačkoli je zcela zásadním stavebním a provozním prvkem varianty V1c v době provozu s významnými vlivy hluku a emisí znečišťujících látek na přilehlou (dotčenou) obytnou zástavbu jihozápadního Spořilova. V oznámení navíc nejsou uvedeny ani žádné návrhy opatření ke zmírnění těchto vlivů ve smyslu § 5 odst. 4 zákona.

Za druhé, v oznámení, jakož i v hlukové a rozptylové studii, zcela chybí posouzení vlivů z emisí znečišťujících látek a z hluku, pocházejících z dopravy po této „provizorní rampě“, na oblast obytné zástavby jihozápadního Spořilova poblíž komunikací 5. května a JS včetně jejich křížení. Tato „rampa“, která má být umístěna v bezprostřední blízkosti této obytné zástavby a přes kterou povede objízdná trasa (z uzavřené Spořilovské) pro nákladní vozidla a část osobních vozidel přijíždějících z jihu, nutně způsobí nárůst hladin emisí znečišťujících látek i hluku v dotčené oblasti.

Na základě toho podatelé vyjádření požadují doplnit v dokumentaci u varianty V1c:

- posouzení vlivů z emisí znečišťujících látek a z hluku, pocházejících z dopravy vedené po „provizorní rampě“, zejména na oblast jihozápadního Spořilova poblíž komunikací 5. května a JS včetně jejich křížení (vymezené zhruba ulicemi Jižní XVII - Severní XI - Jihozápadní IV - Jihozápadní V - Jižní XIII),
- návrh opatření ke zmírnění uvedených vlivů.

Posouzení je provedeno v rámci vyhodnocení změn imisních koncentrací při jednotlivých úsecích komunikací (tab. 22-27). Variantu V1c považuje oznamovatel již za nerealizovatelnou a nadále

jím není sledována. V oznámení byla tato varianta doložena jako informativní podklad pro zdůvodnění učiněného výběru aktivních variant. Oznamovatel nadále uvažuje pouze dopravní stavy variant V1a a V1b, tzn. pouze částečnou uzavírku SS (viz výše).

Námítka č. 5 - absence posouzení nulové varianty bez realizace záměru, avšak po realizaci SOKP 511

Oznamovatel v oddílu B.I.5. na str. 25-27 uvádí výčet variant v době provozu, které jsou předmětem posouzení v oznámení a v jeho přílohách (zejména v rozptylové a hlukové studii), a tedy i předmětem závěrečného porovnání a zhodnocení v části E. Mezi posuzovanými variantami je jednak varianta E2b: „Dále byla hodnocena i varianta E2b, která má shodnou organizaci dopravy jako varianta E1b (tj. obousměrné vedení nákladní dopravy zakrytou Spořilovskou - pozn. podatelů), avšak po realizaci Silničního okruhu kolem Prahy (stavba 511).“ (str. 25). A dále je mezi nimi i varianta E0, tj. nulová varianta (bez záměru).

Předmětem posouzení v oznámení však není druhá, v úvahu přicházející nulová varianta k předpokládanému stavu v roce 2025, tj. varianta bez realizace záměru a současně po realizaci stavby SOKP 511 do roku 2025. Stavba č. 511 je přitom z hlediska potenciálního provozu zejména nákladních automobilů na Spořilovské spojnici rozhodujícím prvkem. Pokud by byla do roku 2025 realizována, provoz nákladní dopravy na Spořilovské spojnici by byl výrazně, cca o 80 % menší, než je dnes, což potvrzuje sám oznamovatel:

„SS tak v současném stavu přenáší dopravní zátěž, kterou v případě dobudování nadřazeného komunikačního systému přenášet nebude. Tím jsou myšleny tranzitní dopravní vztahy (především pro nákladní automobilovou dopravu), které budou realizovány po SOKP - stavba 511.“ (str. 18).

„Ve stavu E2b se předpokládá zprovoznění SOKP 511. Celkové dopravní intenzity na Spořilovské spojnici a přilehlých úsecích JS se liší minimálně. Významný pokles je v zastoupení těžkých nákladních vozidel. Tranzitní doprava bude převedena na Pražský okruh a na Spořilovské spojnici zůstává provoz nákladních vozidel, která mají cíl v lokalitě. Podíl těžké nákladní dopravy na Spořilovské spojnici v tomto stavu je oproti stavu E1b pouze 20 %.“ (str. 96).

„Po výstavbě SOKP 511 může být dopravní režim upraven, neboť ani obousměrné vedení nákladní dopravy tunelem nebude znamenat překračování imisních limitů a v celé oblasti bude znamenat zlepšení oproti současnému stavu.“ (str. 118).

V souvislosti s realizací SOKP 511 se tak na základě uvedených úvah nabízí klíčová otázka účelnosti, potažmo smysluplnosti posuzovaného záměru „Spořilovská spojka - zakrytí“, když tento záměr jen stěží bude dokončen před rokem 2025. Spíše se lze domnívat, že bude dokončen zhruba ve stejnou dobu jako SOKP 511.

Tudíž díky tomu, že oznamovatel tuto druhou nulovou variantu v oznámení zcela pominul, nejsou k dispozici žádné informace o porovnání vlivů podle této varianty s vlivy podle variant ostatních. Lze se přitom důvodně domnívat, že pokud by tak oznamovatel učinil, měl by nejen on, ale i veřejná správa podstatně přesnější a úplnější obraz o účelnosti posuzovaného záměru z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví.

Na základě toho podatelé vyjádření požadují, aby v dokumentaci byla zpracována nulová varianta E01 k předpokládanému stavu v roce 2025, tj. varianta bez realizace záměru „Spořilovská spojka - zakrytí“ po realizaci SOKP 511.

Podle § 7 odst. 1 a 2 zákona je cílem zjišťovacího řízení u záměrů a jejich změn uvedených v § 4 odst. 1 písm. b) až h) zjištění, zda záměr nebo jeho změna může mít významný vliv na životní prostředí, případně zda záměr může samostatně nebo ve spojení s jinými mít významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, a tedy podléhá posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle zákona.

Posouzením nulové varianty (bez zakrytí Spořilovské) po zprovoznění SOKP 511 by nedošlo k zhodnocení vlivů záměru, který je předmětem tohoto závěru zjišťovacího řízení, ale k vyhodnocení vlivů jiného záměru, konkrétně SOKP 511. Takové posouzení by nevedlo ke zjištění velikosti a významnosti vlivů záměru „Spořilovská spojka - zakrytí“, na základě kterého by mohly být stanoveny podmínky pro jeho realizaci a provoz.

Navíc by neprovedením záměru nedošlo k naplnění jeho účelu, kterým je mj. propojení „starého“ a „nového“ Spořilova. Je i otázkou, zda by bez zakrytí Spořilovské bylo možné prodloužit TT, která má být v souladu s koncepčními dokumenty hlavního města Prahy dovedena až na Jižní Město.

Podle příslušného úřadu bylo v průběhu zjišťovacího řízení prokázáno, že zvolené aktivní varianty nemohou významně negativně ovlivnit životní prostředí, a proto záměr není třeba posoudit podle zákona.

Námítka č. 6 - nedostatečný popis a posouzení vlivů v průběhu výstavby

V příloze č. 4 oznámení (Průběh výstavby), v bodě 1. (Návrh postupu výstavby) je uvedeno 7 fází, nicméně nejsou konkrétněji popsány ani posouzeny vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví obyvatel dotčeného území (celého Spořilova).

Současně však oznamovatel v příloze č. 4 oznámení na 6. straně (jinak nečíslované) uvádí: „Je na zvážení MHMP, zda z hlediska postupu výstavby je příznivější stav zachování průjezdu v jednom jízdním pásu povrchové komunikace za cenu delší celkové doby výstavby díla, nebo průjezd ulicí po dobu výstavby zcela znemožnit, realizovat oba tubusy společně a výstavbu tak v maximální míře zkrátit až o 1 rok.“

Jenže vlivy z emisí znečišťujících látek a hluku po objízdných trasách případného uzavření Spořilovské po dobu výstavby nejsou posouzeny.

Podatelé vyjádření požadují v dokumentaci popsat jednotlivé fáze výstavby a posoudit je z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, a to včetně varianty úplného uzavření průjezdu Spořilovskou po dobu výstavby.

Přehled emisí z automobilové dopravy na objízdných komunikacích během výstavby a vyvolaných změn koncentrací jednotlivých znečišťujících látek, resp. ekvivalentních hladin akustického tlaku jsou obsahem kapitoly 5. rozptylové studie (str. 38-64), resp. kapitoly 7.6 akustické studie (str. 61-79).

V průběhu zjišťovacího řízení obdržel příslušný úřad dopis Technické správy komunikací hl. m. Prahy č. j. TSK/106/18/4210 ze dne 7. 8. 2018, kde jako oznamovatel (investor) záměru pro vyloučení veškerých pochybností sděluje varianty záměru (jeho realizace), které uvažuje provést a které jsou v oznámení doloženy pouze jako informativní podklad pro zdůvodnění učiněného výběru. Z dopisu vyplývá, že dále sleduje pouze dopravní stavy variant V1a a V1b, tzn. pouze částečnou uzavírku SS. Přínosem zvolených variant je omezení dopravních kongescí v celé oblasti postižené prováděním zakrytí SS a umožnění obsluhy vlastního Spořilova. U varianty V1c byl prověřován dopravní efekt případné nové rampy v MÚK Kačerov. Tato rampa je však již dnes nerealizovatelná. Důvodem je aktuální realizace protihlukových opatření ve shodném prostoru, zrušení připojení z Městského okruhu (i z centra) do ulice Hlavní, a tím faktické odříznutí dostupnosti Spořilova, ale rovněž i odpor místních obyvatel. Varianty V2 v sobě zahrnují různé kombinace vedení dopravy v oblasti při úplné uzavírce SS pro stavbu. Z výše uvedených důvodů (dopravní kolaps, mohutné kongesce a nepřijatelné zhoršení kvality prostředí) nejsou investorem dále sledovány, jejich dokladování bylo pouze informativní.*

Námítka č. 7 - neúplné posouzení kumulativních vlivů s jinými záměry

V oznámení v oddílu B.I.4. „Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry“ nejsou uvedeny další záměry, které se v území plánují a které mohou mít kumulativní vliv na území dotčené posuzovaným záměrem. Jedná se zejména o tyto záměry:

- Plánovaná výstavba na území bývalého Interlovu: Změna ÚPn č. Z 2797/00 a případná realizace záměru polyfunkčního objektu s více než tisícem parkovacích stání přivede do lokality Roztyl a Spořilova další dopravu a zvýší průjezdy na dopravně zatížené komunikaci 5. května. Původní zástavba v rámci bývalého areálu Interlovu byla odstraněna, navrhovaná plocha ZVO je několikanásobně větší než původní zástavba Interlovu i plocha určená platným ÚPn jako zastavitelná. Záměr je prezentován jako revitalizace, ale ve skutečnosti znamená novou rozsáhlou a intenzivní urbanizaci území. Výstavbou polyfunkčního objektu rovněž dojde k odříznutí Spořilova od zeleně Michelského lesa

a vlivem zástavby dojde ke zhoršení rozptylových podmínek a přirozenému provětrávání lokality, tedy opět ke zhoršení již současného neúnosného stavu.

- Tzv. humanizace magistrály: Dosavadní projekt humanizace Severojižní magistrály opomíjí úsek magistrály podle Spořilova od křížení s JS (u Kačerova) až po vyústění na DI (Brněnskou), čímž by došlo k dalšímu nárůstu automobilů, jejichž řidiči by nechtěli či nemohli pokračovat po zklidnělé magistrále a masivně by sjížděli z 5. května na JS nebo přes Spořilovskou. Tím by došlo k dalšímu prohloubení nárůstů hlukové a emisní zátěže celé lokality Spořilova.

Na základě toho podatelé požadují v dokumentaci posoudit též kumulativní vlivy záměru s výše zmíněnými záměry, tj. s plánovanou výstavbou na území bývalého Interlovu a se záměrem tzv. humanizace magistrály.

Změna ÚPn č. Z 2797/00 je ve fázi společného řízení a není vůbec zřejmé, zda a v jaké podobě bude pořízena. Podoba případného budoucího záměru odpovídajícího pořizované změně není dnes známa. Polyfunkční objekt s více než tisícem parkovacích stání, jak se uvádí ve vyjádření, bude předmětem posuzování vlivů na životní prostředí (EIA). Přípustnost takového objektu, včetně vyvolané dopravy, tak bude z hlediska vlivů na životní prostředí posuzována. Vzhledem k tomu, že záměr zakrytí SS je v pokročilejším stádiu přípravy, zatímco podoba záměru odpovídající projednávané změně ÚPn č. Z 2797/00 není známa, budou muset být vlivy staveb na území bývalého Interlovu posuzovány v kumulaci s vlivy vyplývajícími ze zakrytí SS. Vlivy tohoto záměru nejsou přímo spojeny se SS, a proto nebyl, stejně jako ostatní záměry v širším okolí, přímo zmíněn v příslušné kapitole.

Záměr tzv. humanizace magistrály není v současnosti také konkretizován, proto nemůže být zahrnut do hodnocení jako známý záměr v území.

Námítka č. 8 - nejasnosti v údajích týkajících se emisí znečišťujících látek

Podatelé vyjádření poukazují na řadu nejasností v údajích týkajících se emisí. V oznámení v oddílu B.III.1. (Ovzduší) se s navýšením emisí (u objížděných tras) počítá i v době výstavby, ale hodnocení je vztaženo pouze k 3 referenčním bodům v blízkosti Spořilovské. Zcela chybí posouzení v místech bodů v blízkosti JS (úsek 5. května - Spořilovská) a ulice 5. května (úsek JS - Ryšavého).

V rozptylové studii (oddíl 5.3 (Výpočet emisí), tab. 22-27) jsou nereprezentativně vybrány výpočtové body podél komunikace 5. května (úsek JS - Ryšavého) a v ulici Jihozápadní IV., která je umístěna v zákrytu za vysokou budovou Geofyzikálního ústavu a částečně pod kopcem. Není jasné, z jakého důvodu nebyl pro bod výpočtu vybrán bod Jihozápadní V. se zástavbou, která přímo sousedí s komunikací 5. května. V případě komunikace JS (úsek 5. května - Spořilovská) byl zvolen výpočtový bod v ulici Trenčínská. Opět nebyly brány v úvahu např.

body v křížení JS a 5. května (Čtyřdílňá, Jižní XVII., kde je doprava oproti Trenčínské dvojnásobná).

Na základě toho podatelé požadují,

- aby hladiny emisí znečišťujících látek byly posouzeny též na místech dalších referenčních bodů, jak je popsáno v této námitce výše;
- aby dokumentace byla doplněna o údaje o emisích z těchto nových referenčních bodů.

Pro hodnocení byl vybrán bod v ulici Jihozápadní IV, která ve své západní části leží nejblíže ulici 5. května. Podateli vyjádření uváděná ulice Jihozápadní V je ve větší vzdálenosti, a proto byla upřednostněna ulice, kde je možné očekávat největší vliv automobilové dopravy. Stejně tak u JS jsou domy v Trenčínské ulici nejblíže ke komunikaci. Objekt Trenčínská 2633/1 leží 27 m od JS, nejblíže dům v Jižní XVII je ve větší vzdálenosti od komunikace.

Námitka č. 9 - nepřesnosti a chyby v hlukové studii

Hluková studie je v několika ohledech nepřesná či chybná:

Za prvé, pokud jde o výpočet emisních hodnot na komunikacích v zájmovém území, v Tab. 9 na str. 38 jsou nesprávně uvedeny hodnoty pro hygienický limit pro ulici 5. května v úseku JS - Ryšavého. Na této komunikaci v oblasti Spořilova však není ze strany Hygienické stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze aplikována stará hluková zátěž, a proto musí být hodnoty hygienických limitů relevantně sníženy. Ve formě přílohy je doloženo vyjádření Hygienické stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze o překročení hygienických limitů hluku v okolí komunikací Spořilovská, JS a 5. května ze dne 11. 6. 2014, které bylo provedeno po uvedení mostu u Kačerova do zkušebního provozu po přesunu jednoho směru kamionové dopravy ze Spořilovské na JS a 5. května.

Za druhé, na obrázku 17 na str. 34 jsou nesprávně znázorněny protihlukové clony v oblasti Spořilova:

- V úseku Hlavní - JS je vyznačena cca 2 m vysoká betonová clona. Tato clona, která poskytovala nedostatečnou ochranu, byla odstraněna.
- Dále obrázek znázorňuje protihlukovou clonu podél celé části ulice 5. května v oblasti Spořilova. Nicméně část zakreslené clony (v úseku pod Geofyzikálním ústavem Akademie věd ČR) ve skutečnosti neexistuje, zbylá zakreslená clona je nefunkční (nedostatečně chrání zástavbu Jihozápadní V, nebyla dimenzována na aktuální provoz, nerespektuje stoupání vozovky a je nižší než projíždějící kamiony).

Popsané nepřesnosti a chyby v zakreslení protihlukových clon mohou vést k nepřesným, popřípadě chybným úvahám a závěrům ohledně posouzení vlivů hluku v dotčené oblasti.

Na základě toho podatelé vyjádření požadují, aby v dokumentaci byly popsané nepřesnosti a chyby hlukové studie opraveny a doplněny. Též požadují, aby na základě toho bylo opraveno i posouzení vlivů hluku.

Pro komunikace uvedené do provozu před 1. 1. 2001, tedy i pro ulici 5. května, byly provedeny výpočty pro posouzení, zda je na posuzovaných úsecích možné uplatnit starou hlukovou zátěž. Výpočty jsou uvedeny v kapitole 7.3. hlukové studie. Z porovnání výsledků s příslušnými ustanoveními nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, vyplývá, že korekci pro starou hlukovou zátěž nelze uplatnit pro komunikaci SS a v noční době i pro ulici 5. května v úseku JS - Ryšavého. Tato skutečnost je zohledněna i v citované Tab. 9 hlukové studie. To znamená, že příslušný hygienický limit byl u těchto 2 komunikací odpovídajícím způsobem upraven v souladu s nařízením vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. K oznámení, jehož přílohou je předmětná hluková studie, se vyjadřoval příslušný orgán ochrany veřejného zdraví s tím, že ke způsobu zpracování studie, ani k jejím výsledkům neměl připomínky (viz vyjádření Hygienické stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze ze dne 15. 3. 2018 č. j. HSHMP 11319/2018).

V případě clony v úseku Hlavní - JS se jedná o výjezdovou větev z JS na komunikaci Hlavní, která je vedena ve stoupání. Terén v okolí ulice Hlavní je výše, než je JS, proto je podél této větve opěrná zeď. Výpočtový program CADNA nemá samostatnou značku pro opěrné či zárubní zdi, proto jsou v modelu označeny jako protihluková clona, ale výška této clony koresponduje s opěrnou zdí a terén na druhé straně této opěrné zdi je v úrovni přilehlé ulice, tedy tato clona nemá žádnou tlumící funkci. Akustické výpočty nejsou touto clonou ovlivněny.

Protihluková clona podél komunikace 5. května nemá dostatečnou účinnost. Chybějící úsek clony nebyl v této fázi projektové dokumentace řešen, protože za clonou se nenachází chráněný venkovní prostor ani chráněný venkovní prostor staveb. V hlukové studii je vyhodnocován podrobně hluk emitovaný provozem na SS nikoli v okolí komunikace 5. května. Z hlukové mapy pro rok 2015 je patrné, že uvedená clona uvažovaná v původním rozsahu nemá vliv na akustickou situaci u chráněné zástavby. V úseku u Geofyzikálního ústavu Akademie věd ČR, kde je clona již rozpadlá, se nenachází chráněná zástavba ani chráněný venkovní prostor, a tedy tato „chyba“ v zakreslení protihlukové clony v plné délce nemá vliv na výsledky akustické studie uváděné pro okolí SS.

Z výše uvedeného vyplývá, že podatelé vyjádření popsané nepřesnosti a „chyby“ jsou pouze modelovým zjednodušením a nevedou k chybným závěrům ohledně posouzení hluku v okolí SS.

Námítka č. 10 - 541 parkovacích stání jako limitní záměr ve vztahu k bodu č. 109 přílohy č. 1 k zákonu (k oddílu B.I.1. oznámení):

Oznamovatel na str. 13 oznámení uvádí:

„Celkem je v území navrhováno cca 541 parkovacích míst, částečně i jako kompenzace parkovacích míst, která budou stavebními úpravami zrušena (50 parkovacích stání na povrchu u Polikliniky Spořilov, parkovací místa v ulici Na Chodovci a 12 parkovacích stání na parkovišti v ulici Severní 1). Celkové předpokládané navýšení počtu parkovacích míst v území oproti stávajícímu stavu činí cca 271 parkovacích stání, z toho cca 170 v podzemním parkovacím objektu u polikliniky.“

Oznámení tak výslovně předpokládá vybudování cca 541 (nových) parkovacích stání. Z tohoto důvodu je nutné záměr podřadit pod bod 109 přílohy č. 1 k zákonu: „Parkoviště... s kapacitou od stanoveného limitu parkovacích stání v součtu pro celou stavbu. ... 500 míst.“ Z hlediska tohoto ustanovení (položky) zákona není podstatné, zda nová parkovací stání budou zřízena jako částečná kompenzace za některá zrušená parkovací stání někde jinde. Z hlediska citovaného ustanovení je podstatné právě a jen to, že se v území umísťuje a buduje 500 (nových) parkovacích stání na nových, resp. jiných místech, než kde byla stání dosavadní.

Z uvedených důvodů z hlediska bodu č. 109 přílohy č. 1 k zákonu rozhodně nelze oznámený záměr považovat za podlimitní, jak se domnívá oznamovatel na str. 7 oznámení: „Výstavba garáží a parkovacích míst naplňuje položku 109 - Parkoviště nebo garáže s kapacitou od stanoveného limitu parkovacích stání v součtu pro celou stavbu (500 míst). Z hlediska této položky je záměr podlimitní.“

Záměr je tudíž i z hlediska položky č. 109 limitní a podléhá zjišťovacímu řízení.

Na základě toho podatelé požadují doplnit v dokumentaci posouzení vlivů z parkovacích stání podle položky č. 109.

Záměr naplňuje ust. § 4 odst. 1 písm. c) zákona, a to ve vztahu k bodu 46 kategorie II přílohy č. 1 k zákonu (Tramvajové, trolejbusové, nadzemní a podzemní dráhy, visuté dráhy nebo podobné dráhy zvláštního typu sloužící výhradně nebo zvláště k přepravě lidí od 1 km). Příslušný úřad při zařazení záměru vychází jednak z textu oznámení (kapitola B.I.1.) a dále z vyjádření Ministerstva životního prostředí č. j. 83552/ENV/16 ze dne 2. 1. 2017, které je přílohou oznámení.

Případné zařazení záměru i ve vztahu k bodu 109 kategorie II přílohy č. 1 k zákonu (Parkoviště nebo garáže s kapacitou od stanoveného limitu parkovacích stání v součtu pro celou stavbu.) nemá na provedené zjišťovací řízení žádný dopad. I v takovém případě by se jednalo o záměr naplňující ust. § 4 odst. 1 písm. c) zákona. Takový záměr, stejně jako záměr naplňující bod 46

přílohy č. 1 k zákonu, podléhá posouzení, pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení. Příslušným úřadem k provedení zjišťovacího řízení je v obou případech Magistrát hlavního města Prahy.

Podstatné je, že vlivy související s přesouváním a nově realizovanými parkovacími stánky jsou v oznámení vyhodnoceny bez ohledu na zařazení záměru podle zákona.

Námítka č. 11 - nejasnosti a nepřesnosti při používání pojmů, zejména ohledně rozsahu dotčeného území a počtu dotčených obyvatel:

Za prvé, text oznámení obsahuje řadu pojmů, jejichž obsah není vymezen a jejichž význam je obecně nejasný, což vede k nejasným a zavádějícím úvahám a závěrům. Jedná se zejména o tyto pojmy: „širší zájmové území“ (str. 62), „zájmové území“ (str. 62, 64, 78, 87), „širší území“ (str. 77), „dotčené území“ (str. 114), „území“ (str. 78), „hodnocená oblast“ (str. 63), „zájmová oblast“ (str. 64), „lokalita“ (str. 77), „dotčená lokalita“ (str. 82).

Za druhé, pojem „dotčené území“ není v oznámení používán v souladu s § 3 písm. c) zákona, protože nezahrnuje celé skutečně (materiálně) dotčené území, tj. území, „jehož životní prostředí a obyvatelstvo by mohlo být závažně ovlivněno provedením záměru nebo koncepce“ (viz námitky výše - nedostatky v posouzení vlivů zejména v dotčené oblasti jihozápadního Spořilova).

Za třetí, používání pojmů, resp. údajů, které se týkají počtu dotčených obyvatel a plochy dotčeného území, je zavádějící. Např. str. 120 - údaj „15 000 obyvatel v zájmovém území“. Není ale jasné, kolik obyvatel je v těsné blízkosti Spořilovské a kolik v oblasti jihozápadního Spořilova.

Na základě uvedených důvodů podatelé vyjádření požadují, aby v dokumentaci

- byly současné nepřesné pojmy jasně vymezeny v souladu se zákonem a byly pak také i jednotně a přesně používány;
- byly opraveny (upřesněny) údaje týkající se počtu dotčených obyvatel a plochy dotčeného území.

Uvedené pojmy jsou používány tak, aby co nejlépe vystihovaly rozsah území, o němž je v daném případě pojednáváno. Pojem dotčené území je používán v souladu s jeho definicí v zákoně, posouzení oblasti jihozápadního Spořilova bylo provedeno, jak je patrné z výkresové části studií.

Údaje o počtu obyvatel v jednotlivých základních sídelních jednotkách je přehledně uveden v kap. C.II.9. Z této kapitoly jasně vyplývá, kolik obyvatel je v těsné blízkosti Spořilovské a kolik v oblasti jihozápadního Spořilova.

Námítka č. 12 - neaktuální anebo bezpředmětná vyjádření a stanoviska (dle přílohy č. 12)

Příloha č. 12 k oznámení zahrnuje řadu vyjádření a stanovisek, která se nevztahují k posuzovanému záměru „Spořilovská spojka - zakrytí“, ale k odlišné Studii proveditelnosti (Spořilovská - zakrytí) z prosince 2015. Díky tomu jsou pro účely probíhajícího zjišťovacího řízení bezpředmětná, a tudíž nepoužitelná. Studie proveditelnosti se odlišuje od současného, posuzovaného záměru v těchto podstatných ohledech:

- předpokládá zakrytí Spořilovské ve výrazně kratším úseku v délce jen cca 700 m;
- nepředpokládá intenzivní využití nově vzniklého prostoru nad zakrytím;
- nepředpokládá zřízení masivního počtu nových parkovacích stání.

Na základě toho podatelé požadují, aby dokumentace byla doplněna o relevantní vyjádření a stanoviska, která se vztahují k aktuálnímu záměru „Spořilovská spojka - zakrytí“.

Přílohou č. 12 oznámení jsou následující stanoviska a vyjádření:

- *stanovisko orgánu ochrany přírody k ovlivnění evropsky významných lokalit a ptačích oblastí (OCP MHMP; č. j. MHMP 2048319/2016 ze dne 14. 11. 2016),*
- *vyjádření ústředního správního úřadu z hlediska zákona (odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence Ministerstva životního prostředí č. j. 83552/ENV/16 ze dne 2. 1. 2017),*
- *vyjádření úřadu územního plánování z hlediska územně plánovací dokumentace (odbor územního rozvoje Magistrátu hlavního města Prahy; č. j. MHMP 2094122/2016 ze dne 22. 11. 2016).*

*Nejbližší evropsky významnou lokalitou či ptačí oblastí od navrhovaného záměru je evropsky významná Milíčovský les. Ta je od záměru vzdálena vzdušnou čarou cca 2 km. Předmětem ochrany této lokality je prioritní druh tesařík obrovský (*Cerambyx cerdo*). S ohledem na tyto skutečnosti je zřejmé, že závěr orgánu ochrany přírody o nemožnosti ovlivnit evropsky významné lokality či ptačí oblasti je pro současnou podobu záměru platný.*

Vyjádření ústředního správního úřadu z hlediska zákona není povinnou náležitostí oznámení. Na základě tohoto vyjádření je odůvodňováno zařazení záměru podle zákona bez dalšího dopadu na průběh řízení (viz výše komentář k námitce č. 10).

Vyjádření odboru územního rozvoje Magistrátu hlavního města Prahy z hlediska územně plánovací dokumentace je vydáno k studii proveditelnosti z prosince 2015, která byla podkladem pro návrh aktuální podoby záměru. Na podkladě tohoto vyjádření lze získat základní informace o vztahu záměru k územně plánovacím dokumentacím (viz též jejich elektronická verze - http://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/odbory/odbor_uzemniho_rozvoje/uzemni_planov

ani/index.html). Soulad záměru s ÚPn či ZÚR není podstatný z hlediska zhodnocení velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí. Případný nesoulad záměru s ÚPn není důvodem pro vydání závěru zjišťovacího řízení s tím, že záměr bude posuzován podle zákona. Na základě skutečnosti, že záměr není v souladu s ÚPn, totiž nelze vyvodit závěr, že záměr má významný negativní vliv na životní prostředí. V této souvislosti je však třeba upozornit, že v dalších fázích přípravy záměru lze umístit pouze takový záměr, který bude v souladu s vydanou územně plánovací dokumentací. Tento soulad musí podle § 96b zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, ověřit svým závazným stanoviskem příslušný orgán územního plánování.

Závěrem svého vyjádření podatelé s odkazem na § 7 odst. 1, 2 a 5 zákona Magistrátu hlavního města Prahy navrhuji, aby:

- vydal písemný závěr o tom, že záměr „Spořilovská spojka - zakrytí“ podléhá posouzení vlivů na životní prostředí;
- v tomto závěru požadoval na oznamovateli zpracování dokumentace, která bude doplněna o údaje a posouzení vlivů podle námitek obsažených v části II tohoto vyjádření výše.

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

Podle příslušného úřadu tak byl naplněn cíl zjišťovacího řízení. Přitom bylo prokázáno, že záměr nemůže významně negativně ovlivnit životní prostředí, a proto nepodléhá posouzení podle zákona.

RNDr. Jana Růžicková, CSc. zaslala příslušnému úřadu následující vyjádření:

Závažným problémem pro všechny dopravní stavby v Praze je absence Pražského okruhu. Zvyšování kapacity Městského okruhu za této situace povede ke zhoršení kongescí na pražských komunikacích a k dalším dopravním komplikacím.

Záměrem nedochází ke zvýšení kapacity Městského okruhu ani SS. Realizace SOKP 511 sice sledovanému prostoru uleví, přesto bude nadále silně dopravně zatěžován. Oznámení prokázalo, že zvolené aktivní varianty jsou příznivější než varianta nulová. Kromě významného zlepšení životního prostředí bude přínosem vznik kvalitního veřejného prostranství zajišťujícího opětovné propojení „starého“ a „nového“ Spořilova.

Stejně tak i zastřešení Spořilovské povede k indukci dopravy a kvůli nutnosti uzavírání tunelu (z důvodu tvorby častých kolon kamionů) k přelévání dopravy na malé místní komunikace v centru sídliště.

Zastropení pozemní komunikace ve stávající stopě a stávajícím počtu jízdních pruhů nepovede k tzv. dopravní indukci. V případě uzavírky tunelu nastane obdobná situace jako v případě nehody na nezakryté SS (nulová varianta).

Proto by neměly být kamiony do tunelu vpuštěny a již před výstavbou zastřešení by měly být trvale přesměrovány na odpovídající komunikace. Právě kolony a pomalé popojíždění vedou podle odborníků k mnohonásobné až řádové produkci škodlivin a mají nejhorší dopad na zdraví.

Připomínka směřuje k organizaci dopravy bez vztahu k předloženému záměru. Záměrem oznamovatele je zakrýt SS a propojit „starý“ a „nový“ Spořilov. Realizací záměru nedojde k zavedení těžké nákladní dopravy na Spořilov. Tato doprava se v této oblasti již nachází a oznamovatel tuto skutečnost musí brát v úvahu. Cílem záměru je naopak negativní vlivy související s vysokými intenzitami dopravy minimalizovat.

Tramvaj bude největším přínosem v oblasti Spořilova až po dostavbě celé jihovýchodní tangenty. Bez podstatné redukce autobusů nedojde do té doby na území Spořilova ke snížení zdravotních rizik emisí z dieselových motorů. Tramvaj sice představuje ekologický dopravní prostředek, ale bude generovat značný hluk odrazem od betonové zdi zastřešení a bude zhoršovat dopravní situaci v území. Ekologicky nejšetrnější je proto vedení TT v jedné troubě tunelu místo kamionů. Tato varianta (společností SATRA, spol.s r.o. je již vyprojektovaná) měla být také posouzena podle zákona.

Záměr prodloužení TT do předmětné oblasti je v souladu s platnými ZÚR a je nezbytným předpokladem pro zavedení tramvajové dopravy dále přes Opatov a Háje až na Jižní Město. Úmysl dovést tramvaj přes Spořilov na Jižní Město je i v souladu se Strategií rozvoje tramvajových tratí v Praze do roku 2030, kterou schválilo Zastupitelstvo hlavního města Prahy svým usnesením č. 29/19 ze dne 14. 9. 2017. Teprve realizace TT umožní případné omezení autobusové dopravy.

Posouzení vlivů záměru, jehož součástí je i prodloužení TT do nové tramvajové smyčky za křižovatkou Senohrabská x Choceradská, je obsahem oznámení, přičemž očekávané vlivy byly vyhodnoceny jako přijatelné.

Varianta vedení TT tunelem není oznamovatelem uvažována, a tudíž ani není v oznámení hodnocena. OCP MHMP není žádný takový projekt znám, a nemůže ho tedy podrobně komentovat. Je však zjevné, že takové řešení by snížilo kapacitu tunelu pro automobilovou dopravu. Realizace SOKP 511 sice sledovanému prostoru uleví, přesto bude nadále silně dopravně zatěžován.

Není řešen problém křižovatky Hlavní x Senohrabská x Na Chodovci, kde se významně zhorší kongesce, což se negativně projeví na životním prostředí a veřejném zdraví. Kromě tramvaje zde v budoucnu bude i nadále jezdit více než 1 000 autobusů denně a bude sem sjíždět tranzit individuální automobilové dopravy z JS. Průjezd tramvaje tunelem by situaci zlepšil. Škoda, že není v návaznosti na zastřešení plánována především humanizace Hlavní ulice mezi Obchodním domem Centrum a Penny, která je ulicí plnou betonu a plechu (dominance zastavěných ploch a parkoviště blokujícího autobusovou i osobní dopravu).

Účelem záměru je zakrytí SS v maximální možné míře tak, aby došlo ke zmírnění negativních vlivů souvisejících s provozem dopravy na této komunikaci. Oznámení prokázalo, že zvolené aktivní varianty jsou příznivější než varianta nulová.

Podkladem pro hodnocení byly dopravně inženýrské podklady (Technická správa komunikací hl. m. Prahy; č. j. TSK/37506/16/7500/Tom - 222 ze dne 27. 10. 2016), které zahrnují i křižovatku Hlavní x Senohrabská x Na Chodovci. Z těchto podkladů vyplývá, že v oblasti křižovatky Hlavní x Senohrabská x Na Chodovci převažuje pokles intenzit dopravy v jednotlivých aktivních variantách po zprovoznění záměru (E1a, E1b, E2b) oproti nulové variantě (E0).

Umístění TT do tunelu by snížilo jeho kapacitu pro automobilovou dopravu. Realizace SOKP 511 sice sledovanému prostoru uleví, přesto bude nadále silně dopravně zatěžován.

Humanizace ulice Hlavní není součástí záměru oznamovatele, tudíž ani předmětem tohoto závěru zjišťovacího řízení.

V místě současné izolační zeleně naproti vjezdu do ulice Choceradská má vzniknout točna tramvaj, což znamená z hlediska dopadu na životní prostředí podstatný nárůst hluku. Pokud nebude tramvaj v tunelu, tak dojde ke zvýšení zastavitelných ploch na úkor nezastavitelného území a dále k úbytku parkovacích míst a izolační zeleně, který musí být kompenzován. Cena dřevin byla u Spořilovské vyčíslena na 22 000 000 Kč a jde o 1 467 stromů a 37 000 m² další zeleně.

Akustická studie prokázala, že hluk šířený z provozu TT nebude překračovat závazné hygienické limity. Realizací záměru dojde k navýšení počtu parkovacích míst v území oproti stávajícímu stavu o cca 271 parkovacích stání.

Likvidovaná zeleň bude po projednání s dotčeným orgánem ochrany přírody nahrazena v rámci nových výsadeb. Při realizaci projektu parkových úprav bude dodržena snaha o co největší zachování stávajících stromů jako kostry budoucích vegetačních úprav, přičemž během výstavby bude zajištěna jejich ochrana. Vzrostlé stromy vytvoří základ parku do doby, než se dostatečně rozrostou stromy nově vysazené. Po dokončení výstavby bude zelení pokryta půda nad tělesem tunelu. Mocnost vegetačního souvrství umožní realizaci parkových úprav, tj. trávníku a středně vzrůstných keřů, na okrajích mimo těleso tunelu i výsadbu větších stromů. Půda na rostlém

terénu, tj. mimo konstrukci tunelu bude osazena dřevinnou zelení obdobnou jako v současném stavu. Koncept úprav bude navržen s cílem vegetačně propojit stávající prvky systému městské zeleně. Záměr podle ÚPn protíná celoměstský systém zeleně, a to v oblasti přivaděče na SS od ulice Klapálkova. V rámci záměru je na této ploše navržen portál do tunelu a následné zakrytí Spořilovské komunikace. Na zakryté komunikaci budou umístěny parkové plochy, dále např. cesty a prostranství s mlatovým povrchem, případně vodní plocha, místo bývalého přivaděče budou plochy zeleně a chodníky.

Tramvajové těleso by mělo mít vegetační pokryv a měly by být použity další prvky snižující hlučnost. Vzhledem k nárůstu zpevněných ploch po výstavbě dojde k významnému zhoršení retence vody v území a zrychlení odtoku. Zastřešení bude mít vliv na zhoršení mikroklimatu a dojde k nežádoucímu dalšímu oteplení v území. Proto je nutné co nejrychleji vysadit zeleň. Nepříjemná je výstavba na zastřešení a výstavba v blízkosti Obchodního domu Centrum.

Akustická studie prokázala, že hluk šířený z provozu TT nebude překračovat závazné hygienické limity. Realizací celého projektu, tj. překrytím SS a navazující výstavbou TT dojde ke snížení rozsahu zpevněných (neozeleněných) ploch v území. Povrchové vody nad tunelovým komplexem budou ponechány volně k vsakování v parkových úpravách. V současnosti jsou veškeré vody sváděny do jednotné kanalizace, po provedení nových stavebních úprav SS je možné část odvodnění převést do stoky, která je řešena pouze jako dešťová. Vlivy TT jsou velmi malé, zatravnění části tělesa dráhy zvýší množství zasakovaných dešťových srážek.

Vlivy záměru na klima jsou hodnoceny pozitivně. Rozhodujícím faktorem je zakrytí stávající zpevněné plochy SS a současně vegetační úpravy v nově vzniklém prostoru na zakrytých tubusech. Zakrytí komunikace sníží množství tepla pohlceného a následně vyzářeného zpevněným povrchem. Uvedený efekt bude podpořen vegetačními úpravami, vysazené dřeviny dokáží nárůst teploty vzduchu také omezit vlivem vyššího výparu. V důsledku těchto úprav je možné očekávat mírné snížení průměrné teploty a zejména extrémních teplot v bezprostředním okolí záměru. Vysazená vegetace dále podpoří schopnost udržet vodu v území a bude mít vliv i na množství vodních par v atmosféře, čímž dojde k určitému snížení efektu tepelného ostrova v nejbližším okolí. Dále pak lze očekávat snížení rizika vznosu prachu ze zpevněných ploch v letních suchých obdobích.

Nepříjemnost oznamovatelem uvažované výstavby na zastřešení a v blízkosti Obchodního domu Centrum z oznámení nevyplývá. Pokud je pisatelkou vyjádření myšlena výstavba jiných subjektů (jiných záměrů), pak není předpokládána, a tudíž ani hodnocena.

Podatelka vyjádření odmítá další zhoršování životních podmínek po dobu výstavby i po její realizaci a stanovuje nutné podmínky při výstavbě zastřešení:

Základní podmínkou realizace projektu je existence objízdných tras pro kamionovou (a optimálně i osobní) dopravu tak, aby došlo ke zkrácení doby výstavby, v ideálním případě

až na polovinu. Nutný předpoklad výstavby je existence SOKP 511 nebo aspoň propojení 5. května - JS rampou a využití dalších objízdných tras. Zcela nepřijatelné je převedení i části dopravy ze Spořilovské na jednosměrnou Senohrabskou, kde by se tvořily celé roky kongesce. V létě 2016 byla Spořilovská zúžena kvůli opravám vozovky na 1 pruh a kolony kamionů dosahovaly celodenně až k Průhonicím. Osobní a částečně i kamionová doprava se na 6 týdnů přelila do sídliště (právě do Senohrabské) a v kongescích došlo k řadě nehod s těžkými následky. Viz <http://sporilov.info/view.php?navezclanku=opravy-sporilovske-zapricinily-o-prazdninach-vysokou-nehodovost-s-tezkymi-zdravotnimi-nasledky&cislocclanku=2016090001>.

Záměr je koncipován tak, aby mohl být uveden do provozu před zprovozněním SOKP 511. Účelem záměru je mj. minimalizovat negativní vlivy z dopravy vyplývající z neexistence Pražského okruhu.

Oznamovatelem (stavebníkem) záměru SOKP 511 je Ředitelství silnic a dálnic ČR, tedy státní příspěvková organizace zřízená Ministerstvem dopravy. Technická správa komunikací hl. m. Prahy, která je oznamovatelem záměru zakrytí SS, resp. hlavní město Praha, nemůžou realizaci SOKP 511 přímo ovlivnit.

Pro záměr SOKP 511 bylo Ministerstvem životního prostředí vydáno dne 23. 11. 2017 souhlasné závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí. Tuto informaci lze ověřit v Informačním systému EIA (viz www.cenia.cz/eia - kód záměru MZP472). Aktuálně je záměr ve fázi před územním řízením.

Organizace dopravy v průběhu výstavby je v oznámení hodnocena v 7 variantách, které se liší mj. vedením objízdných tras (viz výše). Vzhledem k tomu, že stavba bude znamenat dopravní omezení, je navrženo odlehčení průjezdu řešenou oblastí, tj. snížení počtu nákladních automobilů, které pro svoji cestu musejí využívat SS. Je tak navrženo odklonit dopravní vztahy na západní část města zpět po západní části JS a Barrandovské ul., resp. Strakonické na Pražský okruh. Do oblasti Spořilova tedy vůbec nevstoupí, tak jako před dokončením jihozápadní části Pražského okruhu. Ostatní doprava je vedena buď ulicí 5. května, nebo koridorem stávající Spořilovské. Varianty, kdy by byla Spořilovská ulice zcela uzavřena a doprava byla vedena po okolních komunikacích, by v prostoru Spořilova mohla znamenat částečně menší zátěž (odklonění dopravy na jiné komunikace i zkrácení doby výstavby), způsobily by však dopravní kolaps a mohutné kongesce a nepřijatelné zhoršení kvality prostředí jak v okolí objízdných tras na samotném Spořilově, tak na všech ostatních komunikacích. S takovým řešením se nepočítá.

V průběhu zjišťovacího řízení obdržel příslušný úřad dopis Technické správy komunikací hl. m. Prahy č. j. TSK/106/18/4210 ze dne 7. 8. 2018, kde jako oznamovatel (investor) záměru pro vyloučení veškerých pochybností sděluje varianty záměru (jeho realizace), které uvažuje provést a které jsou v oznámení doloženy pouze jako informativní podklad pro zdůvodnění učiněného výběru. Z dopisu vyplývá, že dále sleduje pouze dopravní stavy variant V1a a V1b,

tzn. pouze částečnou uzavírku SS. Přínosem zvolených variant je omezení dopravních kongescí v celé oblasti postižené prováděním zakrytí SS a umožnění obsluhy vlastního Spořilova. U varianty V1c byl prověřován dopravní efekt případné nové rampy v MÚK Kačerov. Tato rampa je však již dnes nerealizovatelná. Důvodem je aktuální realizace protihlukových opatření ve shodném prostoru, zrušení připojení z Městského okruhu (i z centra) do ulice Hlavní, a tím faktické odříznutí dostupnosti Spořilova, ale rovněž i odpor místních obyvatel. Varianty V2 v sobě zahrnují různé kombinace vedení dopravy v oblasti při úplné uzavírce SS pro stavbu. Z výše uvedených důvodů (dopravní kolaps, mohutné kongesce a nepřijatelné zhoršení kvality prostředí) nejsou investorem dále sledovány, jejich dokladování bylo pouze informativní.*

Důležité je i vyloučení kamionů ze Spořilovské již před výstavbou zastřešení. Eliminuje se tak tvorba kolon při výstavbě i po ní a následně nutnost uzavírání tunelu. Tím se zamezí přelévání dopravy na malé místní komunikace do centra husté zástavby a také nedojde k tak výraznému zhoršení podmínek u dolního portálu, kde by jinak následkem pístového efektu docházelo k masivnějšímu vytlačování škodlivin kamiony do zástavby. Spořilovská je místem s extrémní nehodovostí kamionů a jednou z pražských komunikací s největším množstvím přestupků (30 000). Vzhledem k těsnému kontaktu se zástavbou by v případě požáru a úniku jedovatých zplodin z hoření byly ohroženy řidiči i tisíce rezidentů. Viz <http://sporilov.info/view.php?nazevclanku=nejvetsi-riziko-predstavuji-v-oblasti-sporilovacaste-nehody-kamionu-na-sporilovske-ulici&cislocclanku=2015110004>.

Připomínka směřuje k organizaci dopravy bez vztahu k předloženému záměru. Záměrem oznamovatele je zakrýt SS a propojit „starý“ a „nový“ Spořilov. Realizací záměru nedojde k zavedení těžké nákladní dopravy na Spořilov. Tato doprava se v této oblasti již nachází a oznamovatel tuto skutečnost musí brát v úvahu. Cílem záměru je naopak negativní vlivy související s vysokými intenzitami dopravy minimalizovat.

V oznámení je nesprávné stanovisko, že propojení Chodovská - Na Chodovci bude mít podlimitní dopravní zátěž. Komunikace bude obousměrná a zejména ve směru k Jižní spojnici hrozí riziko přelítí dopravy ze Spořilovské na Senohrabskou a do ulice Na Chodovci kvůli nutnosti zavírat tunel díky častým kolonám kamionů. K tomu výrazně přispěje i rampa Na Chodovci - JS, která povede k objíždění Spořilovské právě přes obě tyto malé místní komunikace. Obecně rampy povedou k indukci dopravy a růstu koncentrace znečišťujících látek a hluku, stejně jako výstavba bytů v Choceradské, polyfunkčního objektu u severní stanice tramvaje, Globusu Klapálkova a nástavba 1 patra polikliniky. Ke změnám dopravních toků je tedy nutné vypracovat studii.

Není zřejmé, co považuje podatelka vyjádření za „podlimitní dopravní zátěž“. Pokud je tím myšlen vztah k příloze č. 1 k zákonu, pak záměr naplňuje ust. § 4 odst. 1 písm. c) zákona, a to ve vztahu k bodu 46 kategorie II přílohy č. 1 k zákonu (Tramvajové, trolejbusové, nadzemní a podzemní dráhy, visuté dráhy nebo podobné dráhy zvláštního typu sloužící výhradně nebo

zvláště k přepravě lidí od 1 km) - viz též vyjádření Ministerstva životního prostředí č. j. 83552/ENV/16 ze dne 2. 1. 2017, které je přílohou oznámení. Podstatné je, že propojení Chodovská - Na Chodovci je v oznámení popsáno a jako součást záměru „Spořilovská spojka - zakrytí“ vyhodnoceno.

Přílohou oznámení jsou též dopravně inženýrské podklady (Technická správa komunikací hl. m. Prahy; č. j. TSK/37506/16/7500/Tom - 222 ze dne 27. 10. 2016), které byly použity jako vstupní data do hlukové a rozptylové studie. Prostřednictvím těchto podkladů tak byly brány v úvahu i možné kumulace vlivů záměru s vlivy jiných známých záměrů. Výsledky jednotlivých studií jsou komentovány výše.

Navržené Propojení Chodovská - Na Chodovci představuje obousměrně k roku 2025 cca 4 000 vozidel denně (bez SOKP 511). To je pro porovnání přibližně polovina dopravních zátěží v ulici Na Chodovci podél Spořilovské bez realizace záměru. Jde právě o opatření vedoucí k omezování vzniku kongesce v trase Spořilovské stávající dopravní závadou, kdy se proplétají vozidla z přípojovací rampy z ulice Na Chodovci a snaží se dostat přes dopravu směřující na Městský okruh do ulice Chodovská. Rozdělením těchto tras dojde ke značnému zvýšení bezpečnosti a plynulosti v tomto místě, tedy v připomínkách požadovanému snížení kongescí a dopravních nehod. Zároveň dojde ke zlepšení místních vztahů mezi sídlištěm Spořilov a Prahou 10. Nová spojka vedená v trase stávající TT pojižděné i autobusy je v celé délce vedena mimo obytnou zástavbu.

Stejně tak je nutné zamezit tranzitu individuální automobilové dopravy na Hlavní ulici (JS - ulice Ke Spořilovu) již před výstavbou zastřešení kvůli tvorbě kongescí. Ulice v rezidenční oblasti plní nesmyslně funkci dálničního přivaděče centrem husté zástavby a tento problém měl být již dávno vyřešen. V podkladech Zelený zip Spořilov je zrušení závleku jednoho z autobusů do sídliště právě po ulici Hlavní. Právě ten zde jezdí navíc zbytečně dvakrát v kriticky zatížené části u Obchodního domu Centrum. Oznámení však počítá s ponecháním autobusů i po dostavbě TT, což je nepřijatelné.

Záměrem oznamovatele není komplexní řešení dopravní situace v oblasti Spořilova, ale zakrytí SS a prodloužení TT. V souvislosti s realizací záměru bude provedena úprava MÚK Spořilov na Jižní spojce tak, aby umožnila provádět všechny potřebné dopravní vztahy a mohlo tak dojít k odlehčení ulice Hlavní oproti průjezdné dopravě směřující mj. do prostoru severní části Spořilova.

Úpravy vedení a počtu spojů městské hromadné dopravy jsou v kompetenci Regionálního organizátora Pražské integrované dopravy (ROPID), nikoliv oznamovatele. Ten pouze do oznámení převzal údaje o předpokládaných spojích.

Má-li dojít k omezení autobusové dopravy při zachování stávající kvality obsluhy území, pak je třeba ji nahradit jiným druhem městské hromadné dopravy, např. tramvají. Předložený záměr tak vytváří předpoklady pro možnou redukci autobusových spojů.

Zároveň musí dojít k technické přípravě Choceradské, kam bude při výstavbě navedeno 400 autobusů ze Senohrabské, které budou pokračovat po obvodu Spořilova na konečnou zastávku tramvaje. Navedení autobusů z volně průjezdných komunikací Senohrabské a Na Chodovci na oboustranné parkoviště na Hlavní u Obchodního domu Centrum je nepřípustné kvůli ztrátě plynulosti dopravy a již dnes nadlimitnímu zatížení škodlivinami. K 600 popojíždějícím autobusům by přibýlo denně 400 dalších. Tuto situaci museli obyvatelé po několik týdnů doslova přetrpět o prázdninách v tropickém létě 2015. Kloubové autobusy váží okolo 20 tun a jsou srovnatelné s těžkými kamiony. V dotčené oblasti došlo kvůli vibracím k několika haváriím horkovodu a hrozil i výbuch plynu. Zároveň řada lidí onemocněla z extrémně znečištěného ovzduší a někteří chronicky nemocní obyvatelé pak kvůli zápalu plic a dalším komplikacím zemřeli. Viz <http://www.ceskatelevize.cz:8080/ivysilani/10118379000-udalosti-v-regionech-praha/215411000140626-udalosti-v-regionech/obsah/409248-temer-dvojnásobek-autobusu-projizdi-ode-dneska-kvuli-oprave-horkovodu-stredem-sidliste-sporilov>.

Příslušný úřad nemá k dispozici údaje o změnách městské hromadné dopravy v období výstavby, které by potvrzovaly či vyvracely skutečnosti uvedené ve vyjádření.

Úpravy vedení a počtu spojů městské hromadné dopravy jsou v kompetenci Regionálního organizátora Pražské integrované dopravy (ROPID), nikoliv oznamovatele. Výstavba liniových dopravních staveb ve městech je specifickým problémem, protože se v blízkosti stavby často nachází obytná zástavba. Předkládaný záměr neřeší výstavbu nové komunikace, jedná se o úpravu stávající komunikace, jejímž účelem je zmírnění negativních vlivů dopravy na SS na přilehlou zástavbu. Konkrétní opatření ve vztahu k vedení dopravy a nezbytné úpravy dotčených komunikací budou řešeny ve fázi stavebního řízení, kdy bude znám podrobný způsob provedení stavebních prací a aktuální situace v území. Ve spolupráci s dotčenými subjekty bude hledáno optimální řešení, které by co nejméně zatěžovalo obyvatele přilehlé oblasti. Každá stavba představuje svým způsobem negativní vlivy, v daném případě jsou však částečně kompenzovány snížením průjezdné dopravy oblastí Spořilova a významně kompenzovány jednoznačně pozitivními vlivy po zprovoznění záměru.

Doporučeno je umístění tramvajového tělesa do sestupné trouby tunelu místo kamionů tak, jak je obsaženo již v projektu společnosti SATRA, spol.s r.o. Právě z hluku tramvaje, která je projektována vně na okraji tunelu a dalších negativ mají tisíce dotčených obyvatel největší obavy.

Varianta vedení TT sestupnou troubou tunelu není oznamovatelem uvažována, a tudíž ani není v oznámení hodnocena. OCP MHMP není žádný takový projekt znám, a nemůže ho tedy

podrobně komentovat. Je však zjevné, že takové řešení by snížilo kapacitu tunelu pro automobilovou dopravu. Realizace SOKP 511 sice sledovanému prostoru uleví, přesto bude nadále silně dopravně zatěžován.

Akustická studie prokázala, že hluk šířený z provozu TT nebude překračovat závazné hygienické limity. TT bude realizována na samostatném tělese, kde budou v případě potřeby realizována antivibrační opatření. Pro umístění a povolení stavby bude nezbytné získat souhlasné stanovisko Hygienické stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze.

Výstavba bude probíhat v těsné blízkosti husté zástavby (okolo 20 m) a v místech s velkým pohybem lidí, a proto je nezbytné použití techniky a prací s co nejmenším zdravotním dopadem na obyvatele. Několikaletá výstavba zakrytí a TT přispěje k dalšímu zhoršení životních podmínek rezidentů v již tak nadlimitně zatížené oblasti. Při výměně krytu vozovky v ulici Na Chodovci došlo při pohybu stavební techniky k zemětřesení v bloku B4 na Hlavní ulici u Obchodního domu Centrum. Byly zaznamenány 2 po sobě jdoucí otřesy provázené duněním a též prasklinami na zdech. Jde o jasnou indikaci nestability podloží a negativního vlivu vibrací na zástavbu. Před výstavbou tedy musí být prověřena stabilita podloží a statika domů v oblasti.

Opatření k minimalizaci negativních vlivů souvisejících s výstavbou jsou součástí záměru a jsou popsána v příslušných kapitolách oznámení. Navíc, jak je vyhodnoceno v rozptylové a hlukové studii, budou v období výstavby oproti současnosti nižší vlivy z automobilové dopravy. Částečné nebo úplné uzavření Spořilovské bude znamenat redukci automobilové dopravy v oblasti Spořilova a tím pokles zatížení životního prostředí. Vlastní stavební práce budou znamenat určité zatížení území, ve většině míst však nižší, než je zatížení současné.

Převážná část trasy, s ohledem na současný reliéf terénu, je uložena co možná nejbližší stávajícímu povrchu pro snížení výkopových prací. V porovnání s jinými stavbami tunelů tak nebude rozsah výkopových prací tolik rozsáhlý. Posouzení možného vlivu provádění stavby na okolní stavby a pozemky je možné uspokojivě řešit až ve fázi stavebního řízení, kdy je znám konkrétní způsob provedení stavebních prací.

Z důvodu nebezpečí významného oteplení v centru Spořilova je nutná co nejrychlejší realizace vegetačního pokryvu po dostavbě zastřešení. Výhledově je vhodné preferovat vzrostlé stromy s vysokým chladícím a čistícím účinkem v území. Místo zeleného prostoru hrozí využití zastřešení developery pro zástavbu a tím další zhoršení životních podmínek v oblasti.

Využití zakrytí SS developery pro zástavbu není záměrem oznamovatele. Ten navrhuje rozsáhlé vegetační úpravy s následnou údržbou vysazené zeleně, které společně se zakrytím stávající zpevněné plochy SS pozitivně ovlivní klima. Zakrytí komunikace totiž sníží množství tepla pohlceného a následně vyzářeného zpevněným povrchem. Uvedený efekt bude podpořen vegetačními úpravami, vysazené dřeviny dokáží nárůst teploty vzduchu také omezit vlivem vyššího výparu. V důsledku těchto úprav je možné očekávat mírné snížení průměrné teploty

a zejména extrémních teplot v bezprostředním okolí záměru. Vysazená vegetace dále podpoří schopnost udržet vodu v území a bude mít vliv i na množství vodních par v atmosféře, čímž dojde k určitému snížení efektu tepelného ostrova v nejbližším okolí. Dále pak lze očekávat snížení rizika vznosu prachu ze zpevněných ploch v letních suchých obdobích.

V oznámení se odborníci přiklánějí k ponechání směru kamionů od D1 k Jižní spojce. Oboustranné vedení kamionů by mělo za následek výrazný nárůst znečišťujících látek v horní části „starého“ Spořilova a musel by být komín u jižního portálu, což by bylo nákladné řešení. Při ponechání 1 směru kamionů údajně nedojde k překročení zákonem stanovených limitů u výjezdových portálů. Klesající trouba tunelu však bude muset mít kvůli značnému podélnému sklonu více proudových ventilátorů a vyšší příkon (prevence požáru). Podatelka vyjádření se tedy domnívá, že v případě ponechání kamionů v tunelu v počtu okolo 7 000 (a 50 000 dalších aut) by bylo u severního portálu generováno značené znečištění (zejména oxidy dusíku, prachové částice a nanočástice), které by zasahovalo hluboko do zástavby.

Vyhodnocení obousměrného vedení nákladní dopravy SS po zastřešení je v rámci oznámení provedeno. Jedná se o varianty E1b a E2b. Obě tyto varianty byly vyhodnoceny jako přijatelné s tím, že do doby zprovoznění SOKP 511 (varianta E1b) je nezbytným předpokladem pro provoz takto řešeného záměru existence výdechu odvádějícího vzdušninu ze západní tunelové trouby (stoupající směr).

Největším rizikem je, že zastřešená Spořilovská bude na desítky let suplovat nedostavěnou jihovýchodní část obchvatu Prahy a indukce dopravy, kvůli dalším stavbám zkapacitňujícím Městský okruh, povede k trvalým kongescím a zhroutení celého dopravního systému metropole. Dopravní koncepce hlavního města Prahy je přitom dlouhodobě nesprávná a není v souladu se strategickými dokumenty. Doprava od D1 na Městský okruh (a zejména těžká tranzitní) nemá být směřována přes sídlištní dvouproudovou místní komunikaci Spořilovskou, ale má jet z Chodovské na Městský okruh po tříproudých komunikacích dálničního typu. Takto mají být dopravní toky směřovány od počátku. Podle mapových podkladů z roku 1983 Spořilovská neexistovala a již tehdy bylo naznačeno v mapě logické propojení dvou dálnic na okraji Spořilova.

Záměrem oznamovatele je zmírnit negativní vlivy dopravy z dopravy na SS a vznik kvalitního veřejného prostranství, které zajistí opětovné propojení „starého“ a „nového“ Spořilova. Oznamovatelem (stavebníkem) záměru SOKP 511 je Ředitelství silnic a dálnic ČR, tedy státní příspěvková organizace zřízená Ministerstvem dopravy. Technická správa komunikací hl. m. Prahy, která je oznamovatelem záměru zakrytí SS, resp. hlavní město Praha, nemůžou realizaci SOKP 511 přímo ovlivnit.

Předmětem oznámení, resp. tohoto závěru zjišťovacího řízení není komplexní řešení dopravní politiky na území hlavního města Prahy. Cílem zjišťovacího řízení je zjištění, zda záměr (některá

jeho varianta) může významně negativně ovlivnit životní prostředí, a v případě kladného zjištění rozhodnout, že záměr bude posouzen podle zákona. Vzhledem k tomu, že oznámení prokazuje přijatelnost zvolených aktivních variant, není třeba záměr posoudit podle zákona.

Zákaz kamionů nad 12 m na Spořilovské, Jižní spojce a Štěrboholské, který byl schválen Radou hlavního města Prahy, považuje podatelka vyjádření za zcela zásadní z důvodu ochrany zdraví Pražanů. Problém s objízdovými trasami pro kamiony po dobu výstavby zastřešení by nebyl tak významný a tunel by již mohl být projektován s tramvajovým tělesem uvnitř. Zákaz kamionů v sídlišti je v souladu s Programem zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha - CZ01, který nabyl účinnosti již v roce 2016.

Vědci z Ústavu experimentální medicíny Akademie věd České republiky upozorňují, že pokud se problém těžké nákladní dopravy na Spořilovské nezačne okamžitě řešit, místní lidé budou i nadále vystaveni zvýšenému riziku srdečních či nádorových onemocnění, či onemocnění dýchací soustavy a problémům s imunitou. Plných 15 000 občanů Prahy 4, zejména Spořilova, bydlí a žije už osm let uprostřed ekologické katastrofy, která vážně ohrožuje jejich zdraví, ničí jejich majetek a zkracuje jim životy. „Celá Evropa projede Spořilovem. Které evropské město dopouští, aby veškerá nákladní kamionová doprava projížděla jeho rezidenčním širším centrem? Které evropské město dovolí, aby jeho občané byli celá léta denně vystaveni nadlimitním hodnotám oxidů dusíku (NO_2 , NO_x) a prachových částic (PM)?“ Viz <https://www.parlamentnilisty.cz/politika/politici-volicum/Senator-Sykova-Obcane-Prahy-4-jsou-vystaveni-hrozbam-slova-primatorky-Krnacove-jsou-cynicka-528120>. Podle Sykové jsou právě tam lokality, kde koncentrace pevných částic mnohonásobně překračuje povolené limity konkrétně například Spořilov. Nejpostiženější jsou prý domy poblíž silnic s velkým množstvím přibrzdňujících nákladních automobilů. „Výzkumy, kterých se zúčastnili dobrovolníci, prokázaly genetické změny pod vlivem nadměrného množství pevných částic z výfuků. A to už po několika týdnech. V delším časovém horizontu může vdechování těchto látek způsobit rakovinu nebo astma. Nebo se přinejmenším na jejich vzniku podílet.“ Viz https://prazsky.denik.cz/zpravy_region/policie-nemuze-kontrolovat-vyfuky-dieselu-na-silnici-slibuje-zmenu-20170911.html.

Je třeba mít stále na paměti, že jde o oblast s extrémní kumulací dopravy, a to nejen kamionové, ale i autobusové a individuální automobilové. Měření mnoha odborníků (Ústav experimentální medicíny AV ČR, v. v. i., České vysoké učení v Praze, SZÚ Ústí) prokázala na Hlavní u Obchodního domu Centrum extrémní překročení limitů prachových částic (PM_{10} , $\text{PM}_{2,5}$ i nanočástic). V domácnostech školních dětí byla zjištěna kumulace prachových částic PM_{10} , které dokonce 8krát překračují hodnoty měřené ve venkovním ovzduší. Prachové částice, zejména v letním období, pokořily nejhorší lokality České republiky.

Data Českého hydrometeorologického ústavu, rozptylové studie a ani hodnocení dopadů na veřejné zdraví však nezohledňují dostatečně kumulativní účinek extrémní dopravní zátěže

a trvalé kongesce, což vede k podhodnocení skutečné imisní zátěže území a jejího dopadu na veřejné zdraví. Dopad na zdraví spořilovských obyvatel je přitom po 8 letech zcela evidentní a potvrzují to i odborníci. Narušená imunita je základem pro rozvoj řady závažných onemocnění. Dramaticky narůstají dýchací a srdečně-cévní nemoci a časté je onemocnění rakovinou. Varující je nárůst velmi vážných onemocnění a úmrtí ve věkové kategorii okolo 50-60 let! Tato generace byla významně ovlivněna mnohonásobným nárůstem dopravy a vysokou produkcí škodlivin. Starší generace strávila většinu života v důchodu a často v lepším životním prostředí mimo městské aglomerace a nebyla vystavena tak velké kumulaci stresových faktorů.

Podatelka vyjádření považuje převedení nákladní dopravy z JS na Spořilovskou do centra sídliště za hrubou chybu dopravní politiky státu a hlavního města Prahy, která nemá ve vyspělých evropských metropolích obdoby. Došlo k navedení kamionů do hustě obydlené oblasti, navíc již extrémně zatížené hlukem a imisemi. Doprava je v centru sídliště ponechána celých 8 let bez doprovodných ochranných opatření. Jak vyplývá z podkladů k posuzování vlivů na životní prostředí, bylo odvedeno ze sídlištní komunikace pouze asi 1 500 kamionů na silnice dálničního typu, přičemž existovala řada dalších životy méně ohrožujících řešení. V současnosti zde jezdí tedy stále okolo 7 000 kamionů denně. Hluk byl měřen hygienickou stanicí na 3 lokalitách (Zvánovická, Severní, Obrovského) a pohybuje se mezi 60-71 dB den (L60), 54-65 dB noc (L50). Hlukové výjimky nemají být udělovány dlouhodobě, navíc bez odpovídajících opatření, která mají být hygienickou stanicí striktně vyžadována. Přesto, že situace je velmi vážná, městem ani státem nejsou kompenzovány ztráty na zdraví a životech obyvatel kvůli extrémní dopravní zátěži Spořilova.

Jak je již uvedeno výše, předmětem oznámení, resp. tohoto závěru zjišťovacího řízení není komplexní řešení dopravní politiky na území hlavního města Prahy. Cílem zjišťovacího řízení je zjištění, zda záměr (některá jeho varianta) může významně negativně ovlivnit životní prostředí, a v případě kladného zjištění rozhodnout, že záměr bude posouzen podle zákona. Vzhledem k tomu, že oznámení prokazuje přijatelnost zvolených aktivních variant, není třeba záměr posoudit podle zákona.

Auto*Mat, z.s. nepožaduje záměr posoudit podle zákona.

Záměr považuje obecně za žádoucí, přičemž ve svém vyjádření uplatňuje několik připomínek, které mají směřovat k jeho zkvalitnění.

Vyjádření spolku není adresováno OCP MHMP, ale Ministerstvu životního prostředí, kterému bylo toto vyjádření doručeno dne 28. 3. 2018. Ten ho svým dopisem č. j. MZP/2018/710/1164 ze dne 9. 4. 2018 předal OCP MHMP (doručeno 11. 4. 2018). Vzhledem k tomu, že vyjádření nebylo v zákonem stanovené lhůtě zasláno příslušnému úřadu (OCP MHMP), ten k němu podle § 6 odst. 8 zákona nepřihlíží.

Výrok tohoto rozhodnutí je v souladu s vyjádřením spolku, přičemž jeho kopie byla předána oznamovateli záměru. Připomínky spolku tak mohou být oznamovatelem zohledněny v dalších fázích přípravy záměru.

Poučení:

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

RNDr. Štěpán Kyjovský

ředitel odboru

podepsáno elektronicky

Rozdělovník:

- Oznamovatel (oprávněný zástupce)
 - 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 pod dobu nejméně 15 dnů podle § 16 zákona (OCP MHMP žádá o zaslání dokladu o vyvěšení a sejmutí)
 - městská část Praha 4, Mgr. Petr Štěpánek, CSc. - starosta, IDDS: ergbrf7
 - městská část Praha 10, Ing. Vladimír Novák - starosta, IDDS: irnb7wg
 - městská část Praha 11, Ing. Petr Jirava - starosta, IDDS: nr5bpci
- Na vědomí
 - hlavní město Praha, RNDr. Jana Plamínková - radní, Mariánské náměstí 2/2, 110 01 Praha 1
 - Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze, IDDS: zpqai2i
 - Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha, IDDS: 4dkdzty
 - Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší, IDDS: 9gsaax4
 - Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
 - Magistrát hlavního města Prahy, odbor památkové péče, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
 - Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravních agend, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
 - Magistrát hlavního města Prahy, odbor rozvoje a financování dopravy, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
 - Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace, IDDS: c2zmahu
- Spis