

-dle rozdělovníku-

Váš dopis zn./ze dne:

Č. j.:

**MHMP 804241/2024**

Sp. zn.:

**S-MHMP 75696/2024**

Vyřizuje/tel.:

**Bc. Václav Linda**

**236 005 911**

Počet listů/příloh: **14/0**

Datum:

**15.04.2024**

## **Rozhodnutí – Závěr zjišťovacího řízení**

### **Výroková část:**

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

**Záměr „Úprava přednádraží – ABSP“ nemůže mít významný vliv na životní prostředí, a proto nepodléhá posouzení podle zákona.**

#### 1. Název záměru

Úprava přednádraží – ABSP

#### 2. Kód záměru v Informačním systému EIA

PHA1205

#### 3. Oznamovatel:

Letiště Praha, a.s. (sídlo: K Letišti 1019/6 161 00 Praha 6, IČO: 28244532)

#### 4. Oznámení:

zpracovatel: Ecological Consulting a.s., řešitelský kolektiv: Mgr. Bc. Petra Povýšilová, Mgr. Lucie Peterková, PhD. - držitelky autorizace ke zpracování dokumentací a posudků dle zákona.

datum zpracování: 01/2024

#### Zařazení záměru podle přílohy č. 1 k zákonu:

Záměr naplňuje § 4 odst. 1 písm. c) zákona, a to ve vztahu k bodu 109 (Parkoviště nebo garáže s kapacitou od stanoveného limitu parkovacích stání v součtu pro celou stavbu – limit 500 parkovacích stání) kategorie II přílohy č. 1 k zákonu.

#### 5. Kapacita (rozsah) záměru:

Záměrem je výstavba nových parkovacích domů A a B, spojovacího nadzemního tunelu s obchodními prostory (Skywalk) a vytvoření volného veřejného prostranství (Plaza). Součástí záměru je také přestavba stávající nadzemní estakády (přidání dalšího pruhu, prodloužení nadzemních částí a propojení s novými parkovacími domy). Kapacity jednotlivých objektů jsou následující:

- Parkovací dům A  
769 parkovacích míst (dále též „PS“)  
zastavěná plocha – nadzemní část (včetně vjezdu) 5118,61 m<sup>2</sup>  
zastavěná plocha – podzemní část 631,02 m<sup>2</sup>
  
- Parkovací dům B  
1 475 PS  
zastavěná plocha – nadzemní část (včetně vjezdu) 6 288,45 m<sup>2</sup>  
zastavěná plocha – podzemní část 6 389,79 m<sup>2</sup>
  
- Estakáda  
18 PS  
Úprava tělesa vjezdové estakády (2028):  
počet pruhů: 3 (2 průběžné + 1 připojovací/odpojovací)  
plocha komunikací: 4 011 m<sup>2</sup>  
  
Úprava tělesa plošiny (2033):  
počet pruhů: 6  
plocha komunikací: 10 701 m<sup>2</sup> (včetně chodníku)  
  
Úprava tělesa odjezdové estakády (2033):  
počet pruhů: 3 (2 průběžné + 1 připojovací/odpojovací)  
plocha komunikací: 6 855 m<sup>2</sup>

- Skywalk  
zastavěná plocha – nadzemní část (včetně vjezdu) 7 280,85 m<sup>2</sup>  
zastavěná plocha – podzemní část 1 348,76 m<sup>2</sup>

S realizací záměru je spojena výstavba celkem 2 262 PS.

#### 6. Umístění záměru:

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

Předmětné území se nachází v ploše stávajícího parkovacího domu a zpevněných ploch mezi terminálem 1 a terminálem 2 Letiště Praha – Ruzyně. Seznam dotčených pozemků dle katastru nemovitostí je uveden na str. 16 Oznámení.

#### 7. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Záměr je navržen v jedné variantě jako stavba trvalá.

Předmětem záměru je úprava přednádraží pro plánované zavedení železnice na letiště Praha – Ruzyně. Záměr zahrnuje nové parkovací domy označené písmeny A a B s integrovaným terminálem BUS a podzemním propojením se samostatně připravovanou vlakovou stanicí ŽST Praha – Letiště Václava Havla mezi těmito objekty, to spolu se skywalkem (komunikační koridor, služby a uzavřené služby typu hotel, kanceláře, školící centrum, lékařské zařízení apod.) a vytvořením volného veřejného prostranství s označením Plaza. Součástí úprav bude také přestavba stávající nadzemní estakády (přidání dalšího pruhu, prodloužení nadzemních částí a propojení s novými parkovacími domy). Navrhovaný soubor staveb je souborem staveb multifunkčního využití.

Realizace záměru vyžaduje zrušení a demolici stávajícího pozemního parkoviště (PB Economy), stávajícího parkovacího domu (PA Smart) a další zásahy do stávající dopravní a technické infrastruktury areálu Sever letiště Praha – Ruzyně, které jsou součástí hodnoceného záměru.

Jednotlivé objekty jsou členěny do následujících stavebních celků:

##### Stavba I.

Pro výstavbu parkingu B nejsou, mimo demolice stávajícího parkoviště v ploše záměru (PB Economy), třeba žádné samostatné podmiňující investice.

##### Stavba II.

Pro výstavbu parkovacího domu A jsou podmiňujícími stavbami:

- 1) demolice stávajícího parkingu A (PA Smart)
- 2) posílení trafostanice TS36 s vybudováním nové rozvodny VN

Dále pak:

- 1) výstavba estakády pro dopravní připojení horních pater parkingu A
- 2) vybudování– kolektor A – úseky K.A\_1-2, K.A\_2-3 a šachty K.A Š1, K.A Š2, K.A Š3
- 3) stoka dešťové kanalizace J\_G – DN300–1200
- 4) stoka splaškové kanalizace J\_IV–2.1 – DN300

Stavba III.

Pro výstavbu Skywalku 1. etapa jsou podmiňujícími stavbami

- 1) demolice stávajícího parkingu A (PA Smart)
- 2) posílení trafostanice TS36 s vybudováním nové rozvodny VN

Pro výstavbu 2., 3. a 4. etapy jsou podmiňujícími stavbami

- 1) pro 2., 3. a 4. etapu je předpokládán stav po realizaci železniční stanice
- 2) vybudování–kolektor A – úseky K.A\_1-2, K.A\_2-3 a šachty K.A Š1, K.A Š2, K.A Š3
- 3) stoka dešťové kanalizace J\_G –DN300–1200
- 4) stoka splaškové kanalizace J\_IV–2.1–DN300
- 5) vodovodní řad V3 z řady DN200 v HTS k objektu ABC vč. hydrantů a nového připojení objektu ABC

V Oznámení jsou uvedeny záměry s potenciálem možných kumulativních a synergických vlivů s předkládaným záměrem. Jedná se o záměry: Kalové hospodářství v ČOV+ČKV JIH, Plocha pro mobilní betonárky, Přesun mezideponie odpadů 2, Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně, Rozšíření neveřejného parkoviště zaměstnanců Letiště Praha, a.s. v areálu SEVER, Náhradní zdroje energie u hangáru F, Rozšíření ČOV+ČKV JIH, 3.etapa, Hangár G – ČSA, MÚK Aviatická, R7 MÚK Aviatická - MÚK Ruzyně - provizorní přeložka silnice I/7, Elektrifikace linky 119, Rozvojové území Ruzyně, Praha 6, Obytný soubor Zahrady Pavlov, Obytný soubor Drnovská, Obytná zóna Ruzyně, Westpoint Ruzyně, Retail Park Tuchoměřice, LIDL LOF EKO, Obchodní a skladový areál Air Depo Tuchoměřice, CTPark Prague Airport II – Extension, Servind Tuchoměřice – rozšíření objektu skladového a školícího centra, Průmyslový park Mentem, Revitalizace areálu Karlovarská Lindab, k.ú. Ruzyně, Multifunkční objekt Tuchoměřice, Výstavba výrobní haly BetonBau Tuchoměřice, Administrativně-obchodní centrum Tuchoměřice, Letiště Václava Havla Praha do odbočky Jeneček a Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – I. a II. etapa. U jednotlivých záměrů je uvedeno, jak byl daný záměr zohledněn ve vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů. Vzhledem k charakteru záměrů byly tyto záměry zohledněny především v rámci dopravně-inženýrských podkladů, jež byly podkladem pro akustickou a rozptylovou studii, jejímž prostřednictvím byly vyhodnoceny vlivy záměru na kvalitu ovzduší, resp. hlukovou situaci v dotčeném území.

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

Vlastní výstavbě budou předcházet demolice stávajících objektů. Navržené bourací práce budou probíhat v časové posloupnosti, která je vázána na následnou plánovanou výstavbu. Nejprve budou provedeny bourací práce, které musejí předcházet plánované realizaci parkovacího domu

B. Další bourací práce, zejména odstranění stávajícího objektu parkingu A, mohou být provedeny až po uvedení parkovacího domu B do provozu. Tyto bourací práce jsou předpokládány v termínu 07/2028 až 12/2028. Bourací práce, které budou předcházet realizaci skywalku, budou provedené až po dostavbě plánované železnice pod ulicí Aviatická (v době zpracování Oznámení byly k dispozici pouze dílčí podklady o objemu demoličních prací).

Předmětný soubor staveb se skládá ze tří dílčích staveb, které jsou vzájemně komunikačně provázány a koordinovány.

#### *Parkovací dům B*

Parkovací dům je multifunkční stavbou zahrnující v přízemí autobusový / trolejbusový terminál MHD, ve 2 podzemních podlažích (dále též „PP“) parkoviště pro smluvní partnery letiště, v 8 nadzemních podlažích (dále též „NP“) parkoviště pro zákazníky letiště pro krátkodobé i dlouhodobé parkování. Nad posledním parkovacím patrem jsou navrženy kanceláře.

#### *Parkovací dům A*

Dispozičně a provozně je objekt řešen následovně:

##### 1) Terminál charterových autobusů

Dispozice je rozdělena na dvě části. Podél Plazy, nejbližší Terminálu 2, jsou navržena nástupiště autobusů v pilovitém uspořádání. Přístup pro cestující je od skywalku podél informačního centra. Druhá část podlaží je určena pro manipulaci a parkování autobusů.

##### 2) Parkovací dům

Vlastní parkovací dům je ve 2. až 6. NP. V parkovacím domu A se neuvažuje s podzemními parkovacími podlažími. Podzemní podlaží je určeno pro technické vybavení budovy a pro WC cestujících.

V 7. NP jsou navrženy kanceláře.

#### *Skywalk*

Skywalk je 600 m dlouhá stavba koncipovaná jako univerzální struktura pro různé funkční využití, jejímž primárním účelem je propojení staveb Airport City Centre s Terminálem 2.

Primární funkce, propojení, se odehrává v nejvyšším třetím podlaží stavby. Prosklený komunikační koridor je vystrojen travelátory a přiléhající plochy nabízejí využití pro veřejné aktivity navazující na provoz letiště, jako jsou půjčovny automobilů, cestovní kanceláře, služby, salonky, herny apod. V druhém nadzemním podlaží jsou navrženy kanceláře, pronajimatelné jednací místnosti, školící centrum, lékařské zařízení apod., ale i hotel, uvažovaný buď ve standardních parametrech pokojů, anebo ekonomických minipokojích. Přízemí stavby je určeno pro obchody, služby a gastronomii.

Na str. 39–43 Oznámení je detailně popsán systém hospodaření s dešťovými vodami, splaškovými vodami a zásobování vodou. Dešťové vody budou v nejvyšší možné míře retenovány či akumulovány a budou používány k závlaze navržené zeleně. Na str. 43–45 je popsána technologie vytápění a vzduchotechniky (vytápění kancelářských a pobytových místností v parkovacích domech má být realizováno klimatizačními jednotkami, případně el. přímotopy. Ohřev TUV je uvažován lokálními elektrickými ohříváči. Zdroji tepla v objektu skywalk mají být tepelná čerpadla voda – vzduch). Na str. 45–46 je následně řešeno zásobování

elektrickou energií, přičemž v souvislosti s výstavbou záměru bude třeba realizovat nové trafostanice.

Součástí záměru jsou rovněž vegetační úpravy, v rámci výstavby parkovacího domu B je počítáno s výsadbou 59 ks stromů a parku o rozloze 2 660 m<sup>2</sup> u objektu ředitelství letového provozu, v rámci výstavby parkovacího domu A bude vysazeno celkem 18 ks stromů a v rámci výstavby skywalku je navrženo stromořadí v celé délce pěší zóny a společně s nepravidelnou výsadbou kolem objektu bude vysazeno 64 ks stromů. Na všech střechách budov jsou navrženy zelené střechy.

*Opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí*

Záměr nebude mít žádné významné nepříznivé vlivy na životní prostředí, proto v Oznámení nejsou žádná speciální opatření k prevenci, vyloučení nebo snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí navrhována a ani nejsou navrhovány žádné kompenzace. Pro minimalizaci vlivů záměru na životní prostředí v etapě realizace stavby byly navrženy technické podmínky, které jsou uvedeny v kapitole B.1.6.

*Vztah k IPPC*

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.

Záměr je předložen v jedné aktivní variantě.

Předpokládané termíny realizace staveb jsou následující:

Pro stavbu I:

Termín zahájení:	02/2027
Termín dokončení:	07/2028

Pro stavbu II:

Termín zahájení:	07/2031
Termín dokončení:	12/2032

Pro stavbu III:

Etapa 1

Termín zahájení:	01/2029
Termín dokončení:	01/2031

Další etapy 2., 3. a 4. postupně v letech 2032 až 2036.

## **Odůvodnění:**

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

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

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

Zákon stanoví limitní (prahové) hodnoty jako jeden z faktorů, pomocí kterého mají být rozlišeny ty záměry, které jsou z pohledu životního prostředí méně rizikové, od těch, u kterých již existuje reálná možnost významného negativního ovlivnění. Čím větší je rozsah (kapacita) záměru, tím je potenciálně více rizikový.

Záměrem je především výstavba parkovacích domů. Ve vztahu k tomuto záměru je relevantní limit uvedený v bodě 109 přílohy č. 1 k zákonu (Parkoviště nebo garáže s kapacitou od stanoveného limitu parkovacích stání v součtu pro celou stavbu – limit 500 PS). S realizací záměru je spojena výstavba 2 262 PS, záměr dosahuje 450 % limitu. Zároveň však v místě dojde ke zrušení stávajících 1 332 PS, po dokončení záměru tedy v lokalitě přibude 930 PS, záměry by tedy dosáhl 186 % limitu.

Podle platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy schváleného usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 10/05 ze dne 9. 9. 1999, který nabyl účinnosti dne 1. 1. 2000, včetně platných změn i změny Z 2832/00 vydané usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 39/85 dne 6. 9. 2018 formou opatření obecné povahy č. 55/2018 s účinností od 12. 10. 2018, se předložený záměr nachází v zastavitelném území, v ploše s rozdílným způsobem využití DL – dopravní, vojenská a sportovní letiště. Dle vyjádření odboru územního rozvoje Magistrátu hlavního města Prahy č. j. MHMP 1608356/2023 ze dne 2. 8. 2023, které je přílohou Oznámení, je záměr v souladu s využitím platného ÚP hl. m. Prahy.

Záměr je dopravně napojen na stávající dopravní infrastrukturu, uliční síť, a to vjezdem z Aviatické ulice ze severu a výjezdem do ulice Schengenská a Jana Kašpara zpět na sever. Napojení areálu na dopravní infrastrukturu je ve stávajícím stavu dostatečně funkční. Na dopravní obslužnost jednotlivých objektů bude navazovat výstavba estakády, která umožní přístupnost do 2.NP parkingů B a A.

Dopravní trasy v období výstavby pro jednotlivé etapy jsou uvedeny v Oznámení na str. 63–64, přičemž vzhledem k umístění záměru jsou voleny trasy, které směřují na Pražský okruh popřípadě dálnici D7.

Změny intenzit dopravy na příjezdových komunikacích ve výhledových letech (2028 a 2033) vycházejí z dopravního modelu (AFRY CZ s.r.o., 2023). Dopravní model zohledňuje realizaci obou parkovacích domů a rušení stávajících parkovacích míst, včetně změn v obrátkovosti parkujících vozidel, a to v souvislosti s realizací dalších doprovodných staveb, které mohou dopravu do areálu letiště výrazně ovlivnit (např. realizace železničního dopravního napojení letiště Václava Havla, která vyvolá úbytek intenzit městské hromadné autobusové dopravy apod.).

Ve výhledovém roce 2028, tedy po zprovoznění parkovacího domu B, dojde k celkovému poklesu pohybu vozidel, a to o 200 vozidel/24 hodin. V novém parkovacím domu B je navrženo celkem 1 562 PS (pro účely dopravních podkladů byla přičtena i parkovací stání pro autobusy, která byla přepočtena na PS pro osobní automobily), současně bude zrušeno 1 332 stávajících PS. Pokles vyvolané dopravy v roce 2028 je vyvolán změnou rozložení typu PS dle obrátkovosti, kdy celkově přibude 212 dlouhodobých PS, 214 zaměstnaneckých PS a naopak ubude 196 krátkodobých PS, která mají nejvyšší obrátkovost.

Ve výhledovém roce 2033, tedy po realizaci parkovacího domu A, celkově přibude 698 vozidel/24 hodin.

Vytápění kancelářských a pobytových místností v parkovacích domech má být realizováno klimatizačními jednotkami, případně el. přímotopy. Ohřev TUV je uvažován lokálními elektrickými ohřevači. Zdroji tepla v objektu skywalk mají být tepelná čerpadla voda – vzduch. Na střeších parkovacích domů A i B je uvažováno s instalací FVE.

Pro zajištění nezbytných funkcí navrhovaných objektů v případě výpadku el. energie z veřejné distribuční sítě a v případě požáru mají sloužit záložní zdroje el. energie. V parkovacím domě B je navržen dieselagregát o el. výkonu 700 kVA a bateriová UPS o el. výkonu 160 kVA. V objektu parkovacího domu A má být instalován dieselagregát o el. výkonu 250 kVA doplněný bateriovou UPS o výkonu 120 kVA, (záložní napájení parkovacího domu A a 1. etapy objektu skywalk). Pro objekty realizované ve 2.–4. etapě skywalk má být v suterénu objektu skywalk – 2. etapa instalován dieselagregát o el. výkonu 250 kVA. Odtahy spalin od jednotlivých záložních zdrojů el. energie mají být vyvedeny nad střechy příslušných objektů. S ohledem na očekávanou velmi krátkou dobu provozu dieselagregátů v rámci kalendářního roku a předpokládané velmi nízké příspěvky k ročním imisním koncentracím znečišťujících látek byl v rozptylové studii provoz dieselagregátů zanedbán.



Současnou kvalitu ovzduší v místě navrhovaného záměru je možné vyhodnotit na základě pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek publikovaných Českým hydrometeorologickým ústavem pro potřeby zákona č. 201/2021 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů. Dle map pětiletých klouzavých průměrů imisních koncentrací, publikovaných Českým hydrometeorologickým ústavem (ČHMÚ, pětiletý průměr 2018–2022), dosahují průměrné roční imisní koncentrace NO<sub>2</sub> hodnot 14,36–19,7 µg/m<sup>3</sup>, PM<sub>10</sub> hodnot 19,4–19,9 µg/m<sup>3</sup>, PM<sub>2,5</sub> hodnot 14–14,3 µg/m<sup>3</sup>, benzenu hodnoty 0,9 µg/m<sup>3</sup> a benzo(a)pyrenu (B(a)P) hodnoty 0,6 ng/m<sup>3</sup>. U průměrných 24hodinových koncentrací PM<sub>10</sub> činí 36. nejvyšší koncentrace 34–35 µg/m<sup>3</sup>. V řešeném území nedochází k překračování imisních limitů sledovaných znečišťujících látek.

Pro posouzení vlivu záměru na znečištění ovzduší ve fázi výstavby a provozu záměru byla vypracována rozptylová studie. V rozptylové studii bylo provedeno vyhodnocení stávající imisní situace v okolí záměru (čtverce ČHMÚ + AIM stanice Praha – Ruzyně), dále pak vlivu provozu záměru ve výhledovém horizontu k roku 2028 (realizace parkovacího domu B) a k roku 2033 (realizace parkovacího domu A). Modelové výpočty byly prováděny v pravidelné síti referenčních bodů s krokem 50 m a dále v bodech mimo síť u vybrané dotčené zástavby (výška 1,5 m nad terénem). Do modelových výpočtů byly zapracovány emise ze zdrojů vázaných na dopravu (vyvolaná doprava, pojezdy na parkovacích plochách). Zanedbány byly emise ze spalovacích motorů záložních zdrojů el. energie.

Ze závěrů rozptylové studie vyplývá, že provoz navrhovaného záměru se na kvalitě ovzduší v jeho okolí projeví pouze mírně a nepovede k překračování imisních limitů sledovaných znečišťujících látek. V části území lze očekávat i mírné snížení stávajících imisních koncentrací znečišťujících látek vázaných především na snížení výhledových intenzit autobusů MHD oproti stávajícímu stavu.

V rozptylové studii bylo dále provedeno i orientační posouzení vlivu provozu staveb připravovaných v širším okolí posuzovaného záměru, zejména pak vliv zprovoznění připravované části Pražského okruhu – úseků D518, D519 – Ruzyně Březiněves, který do dotčené lokality přivede významné množství dopravy, a tedy i významnější navýšení imisních koncentrací znečišťujících látek vázaných na dopravu. Negativní dopady provozu této části Pražského okruhu mají být maximálně snižovány realizací kompenzačních opatření, jejichž efekt bude patrný i v širším okolí (např. výsadba vegetačních bariér a sídelní zeleně v dotčených oblastech, uvažováno je i s obměnou topných systémů v domácnostech).

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

Klima dotčené oblasti odpovídá dlouhodobému standardu charakteristickému pro danou část republiky. Z dosavadních či případných výhledových změn klimatu nevyplynou ve vztahu k záměru a ke stavu životního prostředí v dotčeném území žádná významná rizika.

Vlivy předmětného záměru na klima byly vyhodnoceny prostřednictvím studie, která je přílohou Oznámení. Ze závěru hodnocení vyplývá, že z hlediska vlivů klimatických změn ve vztahu k záměru jsou předpokládány hlavní dopady zejména na vlastní objekty, a to v důsledku extrémních projevů počasí. Závažnost dopadů se bude lišit dle aktuální intenzity

meteorologického jevu. Vzhledem k situování záměru lze za hlavní projevy změny klimatu považovat zejména extrémně vysoké teploty, se kterými jsou spojeny potenciální rizikové faktory, jako je značný nárůst teplot a vln veder, sucha a zvyšující se průměrná teplota vzduchu a do budoucna i nedostatek vody. Součástí záměru jsou však odpovídající adaptační opatření.

Součástí záměru jsou zelené střechy, voda ze střech je navržena pro zálivku navrhovaných výsadeb. Odtok do dešťové kanalizace je regulován retenčními nádržemi. Výsadbové prostory stromů podél Plazy jsou řešeny tak, aby srážková voda z okolních zpevněných ploch byla svedena ke stromům a byla zasakována se systémem regulace odtoku přebytečné vody, aby nedocházelo k přemokření. Na střechách parkovacích domů A i B je uvažováno s instalací FVE.

Při výstavbě záměru budou produkovány skleníkové plyny z provozu stavebních strojů, dále budou spotřebovávány energie a stavební hmoty, jejichž výroba má nároky na emise CO<sub>2</sub>. Vzhledem k rozsahu výstavby lze konstatovat, že objem emisí skleníkových plynů při výstavbě bude z hlediska celkového klimatu nevýznamný.

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

Pro vyhodnocení zdrojů hluku ve fázi výstavby i provozu záměru byla vypracována akustická studie, ve které byly vypočteny ekvivalentní hladiny akustického tlaku z automobilové dopravy pro denní i noční dobu pro všechny stavy – 2021 (stávající stav), 2028 s a bez záměru, 2033 s a bez záměru. Rovněž byl posouzen hluk ze stavební činnosti ve venkovním prostoru.

Pro účely akustické studie byly vytipovány problematické lokality s celkem 8 konkrétními výpočtovými body. Seznam výpočtových bodů je uveden na str. 14 akustické studie, přičemž se jedná o 5 rodinných domů v k. ú. Kněžívka, Liboc a Ruzyně a 3 objekty k bydlení v k. ú. Přední Kopanina a k. ú. Ruzyně.

Všechny posuzované body výpočtu jsou ovlivněny hlukem z komunikací, které byly ve stejné podobě před 01.01.2001, proto lze použít hygienický limit pro tzv. „staré komunikace“ – 68 dB pro denní dobu a 58 dB pro noční dobu.

Z intenzit dopravy a výpočtů vyplývá, že zprovoznění parkovacích domů, které jsou součástí záměru, nebude mít prakticky žádný vliv na změnu akustické situace. V lokalitě Kněžívka má rozhodující vliv pro jižní fasády objektů stojících na ulici Ke Kopanině (VB 1) automobilový provoz na dálnici D7. Pro severní fasády (VB 2) je rozhodující doprava na silnici III/0072 (ul. Ke Kopanině). Komunikace č. III/2405 (ul. V Kněžívce) má vyšší intenzity dopravy než silnice III/0072, nicméně vzhledem k její vzdálenější poloze model nepredikuje významnější vliv této komunikace na hodnocené objekty. Hygienický limit není překračován s odstupem větším než 6 dB.

V lokalitě Přední Kopanina má na posuzovaný objekt (VB 3) rozhodující vliv automobilová doprava ze silnice I/7. Hygienický limit není s velkým odstupem překračován.

V lokalitě K Letišti a Za Teplárnou má rozhodující vliv na posuzovaný objekt U Letiště 527 (VB 4) automobilová doprava z ulice K Letišti, ale významný je i příspěvek ze silnice I/7. Pro objekt Za Teplárnou 843 (VB 5) je dominantním zdrojem provoz na silnici I/7. Model predikuje u objektů odstup od hygienického limitu v noční době menší než 1 dB (VB 4) a 2 dB (VB 5). V denní době není dle výpočtů hygienický limit překračován s rezervou cca 5 dB.

V lokalitě Na Padesátníku má rozhodující akustický vliv silnice I/7, jejíž okraj je ve vzdálenosti přibližně 30 m. Vypočtené hodnoty (VB 6) v současné době ve dne nepřekračují hygienický limit s rezervou cca 4 dB. V noční době je hygienický limit v tomto bodě překračován. Ve výhledovém stavu model predikuje nepřekračování hygienických limitů v posuzované lokalitě po realizaci přeložky silnice I/7 včetně protihlukových stěn umístěných po obou stranách silnice o výšce 5,0 m. Výpočtový model zahrnuje i postupný přirozený nárůst dopravy. Vliv úpravy přednádraží je z pohledu změny hlučnosti nevýznamný. Model predikuje u objektů odstup od hygienického limitu v noční době větší než 4 dB v roce 2028 a 2 dB v roce 2033. V denní době bude odstup více než 9 dB pro rok 2028 a 8 dB pro rok 2033.

V lokalitě Evropská má rozhodující vliv provoz na ulici Evropská. Objekty jsou částečně chráněny zahradními domky doplněnými zdí vyplňujícími prostory mezi těmito drobnými stavbami. Chráněný venkovní prostor staveb před okny vyšších podlaží (VB 7) je ovlivněn hlukem, který nepřekračuje hygienický limit. V denní době model predikuje nepřekročení limitu s odstupem větším než 5 dB. V noční době se hodnoty pohybují cca 1–2 dB pod limitem.

V lokalitě Drnovská má rozhodující vliv (VB 8) provoz na ulici Drnovská. Hygienický limit nebude překročen s odstupem cca 4 dB v noční době.

Ve výpočtovém modelu pro období výstavby je uvažováno s nasazením pracovní mechanizace během denní doby. V bezprostřední blízkosti stavby se nenachází žádný chráněný venkovní prostor stavby, proto se nepředpokládá překračování hygienického limitu. Součástí stavby I. je demolice stávajícího parkovacího domu A. Z celkového akustického výkonu výstavby tvoří demolice parkovacího domu asi čtvrtinu. U dopravy se jedná téměř o 40 % z celkového počtu jízdy odváženého materiálu. Odvoz materiálu při maximálním dopravním provozu znamená, při 72 průjezdech nákladních automobilů (36+36 průjezdů) během 95 pracovních dní, zvýšení ekvivalentní hladiny akustického tlaku na ulici Aviatická o 0,06 dB v denní době. Jedná se o krátkodobou činnost, která má zanedbatelný vliv na posuzované komunikaci. Při nájezdu na silnici I/7 ul. Lipská s výrazně vyššími intenzitami dopravy bude vliv stavební dopravy ještě nižší. V akustické studii byly rovněž hodnoceny možné kumulativní vlivy s připravovanými záměry v areálu Letiště Praha Ruzyně. Vzhledem k předpokládaným harmonogramům u jednotlivých záměrů byly vybrány záměry: APN D2 + TWY M1 a M2 a propojení s TWY L, letiště Praha, Ruzyně a Novostavba ŽST Praha – Letiště Václava Havla. Z akustické studie vyplývá, že v případě kumulací s ostatními záměry dojde ke zvýšení hlučnosti během výstavby, ale protože v blízkosti staveniště není chráněný venkovní prostor, tak se ani nepředpokládá ohrožení lidského zdraví v okolí staveniště. Vliv kumulované dopravy ke staveništi se projeví na ulici Aviatická zvýšením ekvivalentních hladin v denní době o 0,2 dB. Na čtyřproude komunikaci Lipská, kde projíždí v denní době minimálně 50 tisíc vozidel s více než 10% zastoupením kamionů, jsou akustické příspěvky staveništní dopravy zanedbatelné.

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

Pro posuzování možných vlivů na zdraví obyvatel žijících v dotčené lokalitě byla zpracována samostatná studie, která je přílohou Oznámení. Z výsledků studie je zřejmé, že realizací záměru nebude docházet k emisím znečišťujících látek, které by mohly významně negativně ovlivnit zdravotní stav obyvatel žijících v blízkosti záměru. Provoz záměru nebude mít z hlediska hluku

vliv na zdraví obyvatel. Záměr se z hlediska kumulativních vlivů neprojeví v celkovém zatížení u sledované obytné zástavby, a to ani jak z hlediska hluku, tak z hlediska imisního zatížení předmětných lokalit.

Posuzovaný záměr nebude zdrojem vibrací. Vibrace se mohou projevit po časově omezenou dobu v období výstavby při používání těžkých stavebních mechanismů nebo průjezdu nákladních automobilů.

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

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

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

V území, na kterém je navržen záměr, se nevyskytuje stará ekologická zátěž.

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

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

Záměrem nebude dotčen zemědělský půdní fond.

K záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa nebude docházet.

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

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

Záměr se nenachází v ochranném pásmu vodních zdrojů. Záměr neleží v chráněné oblasti přirozené akumulace vod. Na plochu záměru nezasahuje záplavové území.

Zásobování vodou bude zajištěno napojením na stávající vodovodní řady, přičemž v souvislosti s výstavbou budou některé zrušené vodovodní řady nahrazeny novými.

Srážkové vody budou částečně akumulovány a využívány pro závlahy, částečně odváděny přes retenční nádrže v místě (regulace odtoku) do dešťové kanalizace a dále přes oddělovací objekty do retenčních nádrží na ČKV SEVER a JIH.

Odpadní vody v rámci provozu vlastního zařízení budou svedeny splaškovou kanalizací na ČOV, kterou provozuje oznamovatel záměru.

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

V souvislosti se záměrem nedojde k dotčení žádného ze skladebných prvků územního systému ekologické stability ani významného krajinného prvku, zvláště chráněného území, přírodního parku a památného stromu. Nedojde k dotčení ani celoměstského systému zeleně.

Orgán ochrany přírody ve svém stanovisku (č.j. MHMP 1583688/2023 ze dne 26. 7. 2023) uvedl, že předmětný záměr nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry nebo koncepcemi významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.

Z hlediska flóry zájmového území lze konstatovat, že v lokalitě se nachází nízko sečené trávníky. V rámci dendrologického průzkumu bylo vyhodnoceno ke kácení celkem 214 položek, z toho 167 jednotlivých stromů a 47 porostů. Součástí záměru je výsadba 141 ks stromů, rovněž budou nově realizovány zelené střechy na všech objektech.

Památné stromy ani jejich ochranná pásma se v dotčeném území nenacházejí.

Z hlediska fauny lze uvést, že výstavba a provoz záměru neovlivní zvláště chráněné druhy, výskyt početných a trvalých populací zvláště chráněných druhů není v místě záměru předpokládán, ani zjištěn.

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

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

Výškově jsou budovy zasazeny mezi stávající parkovací domy a Terminál 2. Výšky nových objektů nebudou přesahovat výšku stávajících objektů. Nové objekty svými hmotami odpovídají hmotám stávajících objektů v areálu letiště a okolí.

Záměr nemůže mít významný negativní vliv na krajinu v dotčené lokalitě.

Přímo v zájmovém území posuzovaného záměru ani v jeho blízkosti se nenachází žádné movité ani nemovité kulturní památky či jejich ochranná pásma. Posuzovaný záměr se nachází mimo Pražskou památkovou rezervaci či památkovou zónu. Dotčené území nezasahuje do ochranného pásma Pražské památkové rezervace.

V souvislosti s realizací předmětného záměru se nepředpokládá narušení městské památkové rezervace nebo ovlivnění kulturních památek. Nedojde k negativnímu dotčení kulturních a historických hodnot.

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

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

Pro snižování světelného znečištění jsou součástí záměru opatření pro minimalizaci tohoto vlivu, a to v souladu s požadavky normy ČSN 36 0459 – Omezování nežádoucích účinků venkovního osvětlení. Případné tepelné záření bude redukováno maximalizací návrhové zeleně včetně ozelenění střech. Tento vliv lze oproti současnému stavu označit i jako příznivý. Ostatní významnější druhy záření se nepředpokládají.

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

Při realizaci záměru a jeho následným užíváním vzniknou odpady různých skupin a druhů dle „Katalogu odpadů“. Bude se jednat jak o odpady kategorie „ostatní“ (O), tak o odpady kategorie „nebezpečný“ odpad (N). Odpady, které vzniknou v průběhu stavebních prací, lze rozdělit na ty, které budou vázány na vlastní proces realizace stavby, a na ty, které budou vznikat v souvislosti s použitými technologiemi, mechanismy, zázemím stavby apod. Při realizaci záměru (při výkopových pracích – zakládání staveb) vznikne zemina kat. č. 17 05 04 s přebytkem 45 661 m<sup>3</sup>. Ze stávajících zatravněných ploch bude skryta svrchní vrstva ornice v množství 50 m<sup>3</sup>. Tato ornice bude využita na sadové úpravy stavby. V objektech určených k demolicí nebylo nakládáno s látkami závadnými vodám. Nepředpokládá se tedy, že by došlo ke kontaminaci ropnými látkami či jinými škodlivinami. V rámci provozu budou vznikat především dále nevyužitelné nebo využitelné odpady a odpady z běžného provozu areálu (údržba, potřeby zaměstnanců). Se všemi vznikajícími odpady musí být nakládáno dle zákona o odpadech. Budou shromažďovány v místě svého vzniku v nádobách k tomu určených a průběžně odváženy vlastními vozy nebo předávány jiným oprávněným osobám.

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

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

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

Oznámení se dostatečně věnuje posouzení vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví a vlivů na životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, biologickou rozmanitost,

půdu, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní dědictví a na jejich vzájemné působení a souvislosti. Z Oznámení vyplývá, že záměr lze akceptovat.

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

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

## 2. Úkony před vydáním rozhodnutí:

Oznámení záměru bylo OCP MHMP předloženo dne 16. 1. 2024.

Z obsahu Oznámení vyplývá, že se jedná o záměr naplňující § 4 odst. 1 písm. c) zákona, a to ve vztahu k bodu 109 (Parkoviště nebo garáže s kapacitou od stanoveného limitu parkovacích stání v součtu pro celou stavbu – limit 500 parkovacích stání) 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.

Zahájení zjišťovacího řízení oznámil příslušný úřad dne 24. 1. 2024. Dále podle § 16 zákona zajistil zveřejnění informace o Oznámení a o tom, kdy a kde je možno do něj nahlížet, na úředních deskách dotčených územních samosprávných celků a na internetu. Elektronická podoba Oznámení byla zveřejněna v IS EIA ([www.cenia.cz/eia](http://www.cenia.cz/eia)) pod kódem PHA1205. Současně příslušný úřad zaslal Oznámení, popřípadě informaci o něm, spolu s žádostí o vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům.

Informace o Oznámení byla na úřední desce MHMP zveřejněna dne 24. 1. 2024. 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 Středočeského kraje. V daném případě tak bylo možné zasílat vyjádření příslušnému úřadu do 29. 2. 2024. Podle § 6 odst. 6 k vyjádřením zaslaným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží.

Celkem bylo příslušnému úřadu zasláno 9 vyjádření.

## 3. Podklady pro vydání rozhodnutí:

Příslušný úřad při vydání rozhodnutí vycházel zejména z předloženého Oznámení zpracovaného podle přílohy č. 3 k zákonu. To bylo zpracováno v lednu 2024 společností Ecological Consulting a.s., řešitelský kolektiv: Mgr. Bc. Petra Povýšilová, Mgr. Lucie Peterková, PhD. - držitelky autorizace ke zpracování dokumentací a posudků dle zákona. Oznámení se zabývá vymezením a posouzením předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí. K Oznámení jsou přiloženy mj. následující přílohy:

- Vyjádření odboru územního rozvoje Magistrátu hlavního města Prahy z hlediska územně plánovací dokumentace č. j. MHMP 1608356/2023 ze dne 2. 8. 2023,
- stanovisko OCP MHMP k možnosti ovlivnění evropsky významných lokalit či ptačích oblastí č. j. MHMP 1583688/2023 ze dne 26. 7. 2023,
- hluková studie (Ecological Consulting a.s.; říjen 2023),
- rozptylová studie (Ecological Consulting a.s.; 1/2024),
- posouzení vlivu na veřejné zdraví (Ecological Consulting a.s.; 1/2024),
- vyhodnocení odolnosti stavebního záměru vůči klimatickým změnám dle Směrnice č. 2014/52/EU (Ecological Consulting a.s.; 1/2024),
- kartogramy z dopravně-inženýrského posouzení (AFRY CZ s.r.o.; 02/2023),
- hydrogeologické posouzení (Ing. Pavel Pišl; srpen 2023),
- katastrální situační výkres C002 ze dne 31. 7. 2023.

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

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

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

- Hlavní město Praha, vyjádření č. j. 129775/2024 ze dne 29. 2. 2024,
- Středočeský kraj, vyjádření č. j. 028174/2024/KUSK ze dne 22. 2. 2024,
- Městská část Praha 6, vyjádření č. j. MCP6 025655/2024 ze dne 22. 2. 2024,
- Ministerstvo zdravotnictví, vyjádření č. j. MZDR 4519/2024-2/OVZ ze dne 12. 2. 2024,
- Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze, vyjádření č. j. HSHMP 04506/2024 ze dne 2. 2. 2024,
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší, vyjádření č. j. MZP/2024/820/149 ze dne 16. 2. 2024
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí, vyjádření č. j. MHMP 314980/2024 ze dne 21. 2. 2024,
- Krajský úřad Středočeského kraje, vyjádření č. j. 031385/2024/KUSK ze dne 29. 2. 2024,
- Městský úřad Černošice – odbor životního prostředí, vyjádření č. j. MUCE 23815/2024 ze dne 13. 2. 2024.

#### 5. Vypořádání vyjádření obdržených v průběhu zjišťovacího řízení:

Příslušný úřad obdržel v průběhu zjišťovacího řízení 3 vyjádření dotčených územních samosprávných celků a 6 vyjádření dotčených orgánů. Dále je shrnuta podstata zaslaných vyjádření. Vypořádání příslušným úřadem je v textu odlišeno kurzívou.

Hlavní město Praha (dále též HMP) nepožaduje další posouzení záměru, má však požadavky a doporučení do dalších fází projektové přípravy:

HMP konstatuje, že na str. 28 Oznámení je správně uvedeno, že „je vyloučena kumulace dopravy na ulicích sloužících pro obsluhu města, které jsou vedeny v těsném kontaktu se zástavbou (např.



Evropská, Patočkova, Jugoslávských partyzánů apod.).“ V Oznámení ale chybí popis opatření, jimiž toho bude dosaženo. Snad při výběru dodavatelů (vhodné přepravní trasy)?

*Příslušný úřad k připomínce uvádí, že dle Oznámení se doprava stavebního materiálu bude vždy odehrávat na kapacitních komunikacích typu Pražský okruh nebo D7, což se příslušnému úřadu vzhledem k umístění záměru, resp. surovinových zdrojů, jeví jako relevantní předpoklad. Případný popis opatření, kterými toto bude dosaženo je možné doložit v dalších fázích projektové přípravy, absence popisu opatření nemá žádný vliv na hodnocení provedená v Oznámení.*

HMP uvádí, že posouzení vlivu záměru na klima je velmi nedostatečné. V samotném Oznámení zcela chybí oblast mitigace, tedy zmírnění antropogenního příspěvku k probíhajícím změnám klimatu. Vztáhnout samotné posouzení v příloze č. 7 jen ke směrnici je vážná metodická chyba. Tato směrnice byla transponována do českého práva novelou zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, a k této novelizaci byl také dne 20. října 2017 vydán metodický výklad MŽP č.j. MZP/2017/710/1985. Ve zmíněné příloze jsou rozsáhlé obecné, de facto opsané pasáže a vcelku irelevantní konstatování, že „záměr nepodléhá povinnosti posouzení uhlíkové stopy“ (str. 59). Zato naprosto chybí jednak alespoň elementární (přibližná) bilance skleníkových plynů z výstavby i provozu záměru (včetně výroby a přepravy stavebních hmot a materiálů a také včetně předpokládaného vývoje pohlcování oxidu uhličitého zelení v rámci záměru), jednak vyhodnocení souladu s cíli a opatřeními Klimatického plánu hl. m. Prahy do roku 2030.

*Příslušný úřad konstatuje, že posouzení vlivu na klima považuje vzhledem k charakteru a umístění záměru za dostatečné. Vlivy záměru na klima jsou v Oznámení zhodnoceny ve standardní kvalitě odpovídající zjišťovacímu řízení. Je třeba konstatovat, že emise v období výstavby jsou časově omezené, a tudíž jejich působení bude minimální. U nepřímých emisí v období výstavby je nadto třeba uvést, že pro jejich vyhodnocení není v současné době k dispozici příslušná metodika. Záměr je umístován do míst, kde jsou ve stávajícím stavu zpevněné plochy, přičemž součásti navrženého záměru jsou retenční nádrže, které budou sloužit pro nově navržené vegetační úpravy. Rovněž jsou navrženy zelené střechy, popř. FVE na střechách objektů. Je tedy zřejmé, že vlivem záměru nedojde k významnému negativnímu ovlivnění klimatu.*

HMP dále uvádí, že na str. 53 přílohy č. 7 je správně uvedeno, že „východním směrem od Skywalku je vymezeno území klasifikované velmi vysokým rizikem erozního smyvu se střední hrozbou erozního smyvu, tzn. v těchto místech může vlivem vydatných srážek dojít k půdní erozi na okolních pozemcích, a tak je vhodné v této části s uvedeným ohrožením uvažovat a přijmout eventuální opatření, která uvedené riziko eliminují (např. zatravnovací pásy v okolí, protierozní průlehy atd. Toto doporučení se ale nepromítlo do konkrétních opatření uvedených v Oznámení, jež tedy požaduje HMP doplnit.

*Příslušný úřad konstatuje, že lokalita s uvedeným celkovým rizikem erozního smyvu a zranitelností objektu pro erozní smyv v kategorie velmi vysoké se pak nachází ve vzdálenosti více než 800 m východně od záměru. Jedná se o lokalitu u areálu ČOV+ČKV Jih, která se svažuje směrem do Kopaninského poldru. Předmětné plochy s erozním ohrožením se zároveň týkají právě těchto svažitých lokalit. Oproti tomu veškeré plochy navrhovaného záměru se nachází v téměř*

*rovinatém terénu, mimo ohrožení erozním smyvem. Plochy, které jsou ohroženy erozním smyvem, jsou již v současné době zatravněny. Příslušný úřad považuje v Oznámení uvedenou informaci za nadbytečnou ve vztahu k hodnocení záměru a požadavek na doplnění příslušných opatření tudíž za nerelevantní.*

HMP požaduje, aby v dalších stupních dokumentace byl zpracován autorizovaným krajinářským architektem a autorizovaným vodohospodářským inženýrem (nebo technikem) podrobný návrh modrozelené infrastruktury v souladu s Městským standardem plánování, výsadby a péče o uliční stromořadí jako významného prvku modrozelené infrastruktury pro adaptaci na změnu klimatu, schváleným usnesením Rady hl. m. Prahy č. 2720 ze dne 8. 11. 2021 a se Standardy hospodaření se srážkovými vodami na území hlavního města Prahy, schválenými usnesením Rady hl. m. Prahy č. 2721 ze dne 8. 11. 2021. Tyto materiály jsou dostupné ke stažení např. na [www.iprpraha.cz/stranka/4087](http://www.iprpraha.cz/stranka/4087). S ohledem na probíhající změny klimatu doporučuje HMP například objem akumulací nádrže a nádrže na užitkovou vodu dimenzovat na větší než čtrnáctidenní potřebu závlah.

*Dle příslušného úřadu směřuje požadavek do dalších stupňů projektové přípravy, zároveň z něj nevyplývá informace, že by záměr tak, jak je navržen, mohl významně ovlivnit životní prostředí.*

Dle HMP v Oznámení chybí přesvědčivé argumenty, proč nejsou navrženy zelené fasády (vertikální zeleň), přestože na parkovacích domech jsou principiálně velmi vhodné.

*Příslušný úřad konstatuje, že záměr tak, jak je navržen, neovlivní významně negativně životní prostředí. Uvedení argumentů pro nenavržení vertikální zeleně nemá ve vztahu k posuzování vlivů na životní prostředí žádný vztah. V obecné rovině lze uvést, že zelené fasády se u tohoto záměru nejvíce vhodnými především z důvodů bezpečnosti leteckého provozu, poněvadž by mohly sloužit k hnízdění avifauny, která je v prostoru letiště nežádoucí.*

HMP požaduje doložit dendrologický průzkum, který je avizován v textové části, součástí Oznámení je pouze číselný výčet dřevin.

*Příslušný úřad uvádí, že v textové části Oznámení jsou uvedeny výstupy z dendrologického průzkumu, který je uveden jako podklad pro zpracování Oznámení. Dendrologický průzkum není zákonnou přílohou Oznámení, požadavek na jeho doplnění nepovažuje příslušný za relevantní.*

HMP upozorňuje, že v pasáži o požárech (kap. B. III. 5, str. 107) není ani slovo o přípravě na rostoucí podíl elektromobilů.

*Příslušný úřad uvádí, že uvedené upozornění nepovažuje ve vztahu k posuzování vlivů na životní prostředí za relevantní. Uvedená problematika je relevantní v další fázi projektové přípravy záměru.*

Závěrem HMP uvádí, že koncept dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby požaduje projednat s IPR Praha.

*Příslušný úřad konstatuje, že uvedený požadavek směřuje do dalších fází projektové přípravy a nemá vztah k posuzování vlivů na životní prostředí.*

Středočeský kraj se záměrem souhlasí a nepožaduje další posuzování dle zákona č. 100/2001 Sb.

*Vzhledem k charakteru vyjádření bez komentáře.*

Městská část Praha 6 (dále též „MČ P6“) nepožaduje, aby byl záměr posuzován dle zákona č. 100/2001 Sb. za podmínky zpracování níže uvedených požadavků a podmínek.

MČ P6 z hlediska územního rozvoje uvádí, že dlouhodobě podporuje rozvoj letiště a doplňování chybějících funkcí areálu, ovšem za splnění zásadních požadavků, které MČ P6 opakovaně deklaruje. Zvýšení kapacity letiště je podmíněno připojením areálu LVH na HMP kapacitním kolejovým dopravním prostředkem – v tomto případě železnici Praha – Kladno, s odbočkou na letiště. Zkapacitnění parkovacích ploch má ve svém dopadu pozitivní vliv na růst přepravních možností, z těchto důvodů požaduje MČ P6 realizaci této železnice za podmiňující stavbu posuzovaného záměru. Parkovací kapacita dvou objektů o celkovém počtu 2 244 parkovacích míst (v objektu A 769 parkovacích míst a v objektu B 1475 parkovacích míst) bude mít vliv na dopravní pohyb na komunikacích resp. „slabých místech“ dopravy – křižovatkách. Z tohoto důvodu požaduje MČ P6 dokončení křižovatky Lipská x Aviatická a zároveň i křižovatky Fajtlova x K letišti – toto již nárokováno v rámci prodloužení železnice na letiště a připojení prostoru (uzlu) Dlouhé míle na komunikační systém (podmiňující investice).

*Příslušný úřad konstatuje, že dle Oznámení je realizace záměru v koordinaci s plánovanou výstavbou železničního napojení. Souběh stavebních prací je v Oznámení vyhodnocen. Z provedeného hodnocení nevyplývá nutnost MČ P6 požadované podmíněnosti výstavby jednotlivých záměrů. Požadované dokončení křižovatek považuje příslušný úřad rovněž za vhodné, nicméně vzhledem k poměrně nízkému navýšení dopravních intenzit nikoliv za nutné.*

MČ P6 dále uvádí, že vzhledem k měnícímu se poměru spalovacích a bezemisních motorů a jejich (těžko měřitelné) prognóze k roku realizace 2036 musí navržené parkovací objekty s touto problematickejší požární zátěží počítat a absorbovat zvýšené prostorové i požární požadavky. Tato skutečnost se bezesporu promítá nejen do provozních podmínek, ale především do životního prostředí, nejen výrazně pozitivně, jak je dosud předkládáno. Tento vývoj však lze jen obtížně predikovat, stejně jako formulovat tuto poznámku ve formě připomínky. Řešení parkovacích domů představuje návrh výrazných hmot, které musí být využity a vhodným způsobem zapojeny do řešení modrozelené infrastruktury a celého letištního komplexu. Požadavkem MČ P6 do dalšího stupně dokumentace je především koncept řešení areálu se zapojením moderních přístupů a prvků v rámci řešení modrozelené infrastruktury.

*Příslušný úřad k výše uvedenému konstatuje, že v Oznámení záměru jsou již uvedeny prvky modrozelené infrastruktury, nadto požadavek směřuje do dalších fází projektové přípravy.*

MČ P6 z hlediska dopravy a životního prostředí konstatuje následující:

Pozemky, které jsou v podkladech uvedeny jako dotčené, nejsou chráněny jako ZPF, proto z hlediska jeho ochrany nemá MČ P6 žádné připomínky.

Ve vztahu k souvislosti klimatické změny s půdní erozí uvádí MČ P6, že v oblasti východně od objektu Skywalk bylo zjištěno území se zvýšeným rizikem erozního smyvu, a proto je vhodné v této části s uvedeným ohrožením pracovat s opatřeními, která tato rizika eliminují (např. zatravnovací pásy v okolí, protierozní průlehy atd.). Závěrečná etapa záměru řešící umístění stavby do této lokality by se tím v dalších stupních projektové dokumentace měla zabývat alespoň v úrovni posouzení stavu realizace stavby bez těchto opatření a s nimi.

*Příslušný úřad konstatuje, že lokalita s uvedeným celkovým rizikem erozního smyvu a zranitelností objektu pro erozní smyv v kategorii velmi vysoké se nachází ve vzdálenosti více než 800 m východně od záměru. Jedná se o lokalitu u areálu ČOV+ČKV Jih, která se svažuje směrem do Kopaninského poldru. Předmětné plochy s erozním ohrožením se zároveň týkají právě těchto svažitých lokalit. Oproti tomu veškeré plochy navrhovaného záměru se nachází v téměř rovinném terénu, mimo ohrožení erozním smyvem. Plochy, které jsou ohroženy erozním smyvem, jsou již v současné době zatravněny. Příslušný úřad považuje v Oznámení uvedenou informaci za nadbytečnou.*

Ve vztahu k biologické rozmanitosti a zvláštní ochraně území či druhů je základním faktem, že záměr je navržen v maximální míře na stávajících zpevněných, manipulačních a zastavěných plochách, popřípadě zasahuje do segmentů dnešních trávníků s výsadbami stromů, které tyto plochy obklopují. Jedná se tedy o záměr umístěvaný do stávajícího areálu v území znehodnoceném antropogenními vlivy s nízkou biologickou rozmanitostí. Určitý úbytek biologické rozmanitosti způsobený kácením dřevin bude kompenzován sadovými úpravami a instalací zelených střech. Podporu biologické rozmanitosti vytvořením vertikálně členěného, funkčně provázaného souboru zeleně považuje MČ P6 za nezbytnou, neboť právě jen bohatě členěná zeleň se zastoupením výpěstků různého charakteru může plnit požadované funkce ve smyslu podpory biologické rozmanitosti a společensko-ekologických přínosů. Dle předkládaných podkladů přesto nedojde k úbytku biologické rozmanitosti v předmětném území. Záměr nebude souviset s využíváním přírodních zdrojů, nedojde k záboru významných ekosystémů nebo jejich ovlivnění nebo znečišťování. Nedojde k zániku významných stanovišť nebo míst s výskytem významných druhů, nebudou dotčeny chráněné části životního prostředí (např. významný krajinný prvek, územní systém ekologické stability krajiny, zvláště chráněné území, přírodní park, evropsky významná lokalita nebo ptačí oblast). Zvolenými sadovými úpravami a zelenými střechami naopak může být biodiverzita v území podpořena. Při realizaci záměru nedojde k významnému ovlivnění ani flóry, ani fauny. Ochranařsky významná společenstva rostlin a živočichů, resp. zvláště chráněné taxony, nemají k dotčeným plochám užší vazbu. Při narušení půdního povrchu či vegetace může docházet k poškození či zničení imobilních vývojových stádií bezobratlých. Činnost však nemůže mít zásadní dopad na jejich početné populace. Populace ptáků a savců žijící trvale v okolí letiště jsou na případné rušivé vlivy výstavby či provozu záměru adaptovány. Celkově lze tak shrnout, že záměr nemůže mít významný dopad na biologickou diverzitu. Předkládané Oznámení záměru již zahrnuje předpokládaný přesný rozsah kácení (167 ex. dřevin stromové formy růstu, z čehož má 78 ex. dřevin obvodu kmenů větší než 80 cm ve výšce 130 cm nad zemí, a zapojené porosty dřevin

o celkové výměře 2 879 m<sup>2</sup>) a náhradních výsadeb (celkově minimálně 141 ex. stromů – v každé etapě stavby dílčí část), který byl již dříve s dotčeným orgánem ochrany přírody projednán a rozsáhle diskutován. Správní orgán na úseku ochrany přírody, příslušný k vydání závazného stanoviska podle § 8 odst. 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, má k dispozici dendrologický průzkum a navrhované náhradní výsadby související s předkládaným stavebním záměrem bez části dřevin kolidujících s novou estakádou, a je tedy s touto problematikou podrobně seznámen a byla z jeho strany v dostatečné porobnosti řešena. Informativně zde MČ P6 doplňuje, že náhradní výsadba je v současné době jediným zákonem předpokládaným způsobem kompenzace ekologické újmy vzniklé kácením dřevin rostoucích mimo les. Je bezpodmínečně nutné, aby byly pro nově vysazované dřeviny zajištěny stanovištní podmínky v souladu se schváleným pražským Městským standardem pro plánování, výsadbu a péči o uliční stromořadí jako významného prvku modrozelené infrastruktury pro adaptaci na změnu klimatu a Standardy hospodaření se srážkovými vodami na území hlavního města Prahy, schválených usnesením Rady hl. m. Prahy č. 2721 ze dne 8. 11. 2021 (v případě dřevin vysazovaných do stromořadí ideálně také v souladu s Manuálem kvality školkařských výpěstků vysazovaných do uličních stromořadí hl. m. Prahy, který první uvedený standard rozšiřuje), a odpovídající řešení potenciálního konfliktu se zemním vedením inženýrských sítí. Přestože je součástí návrhu letištní koncept zeleně, dovoluje si MČ P6 opakovaně avizovat, že v budoucnu nebude vydáno kladné závazné stanovisko či rozhodnutí ke kácení jakékoliv z nově ukládaných výsadeb z důvodů stavebních, a proto je nezbytné, aby investor velmi bedlivě zvážil návrh sadových úprav, který musí reflektovat budoucí rozvoj letiště – v současné době se správní orgán v rámci letištního areálu setkává (a nikoliv ojediněle) s potřebou odstraňování mladých dřevin vysazovaných v rámci historických, ale i nedávných výsadeb, které sotva začaly plnit funkce, pro které byly v rámci areálu vysazeny, což nelze v budoucnu více tolerovat. Je zcela nezbytné, aby subjekt provozující letiště disponoval generelem zeleně a plochami definitivně určenými ke kompenzaci vzniklé ekologické újmy.

*Příslušný úřad konstatuje, že se s podstatou vyjádření, kterou je požadavek na vytvoření generelu zeleně v rámci areálu Letiště Praha – Ruzyně, ztotožňuje. Absence tohoto generelu však nemá vliv na závěry hodnocení učiněné v Oznámení.*

MČ P6 požaduje, aby při výstavbě nových objektů a demolici stávajících objektů byla v maximální možné míře zohledněna strategie Cirkulární Praha 2030. Strategie hl. m. Prahy pro přechod na cirkulární ekonomiku, schválená usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. Z-9977 ze dne 27. 1. 2022, zvláště opatření týkající se evidence a maximální recyklace stavebního materiálu a snížení stavebního odpadu realizací demoličních postupů, které umožňují znovuvyužití materiálů. K problematice odpadů uvádí, že jak ve fázi výstavby, tak ve fázi provozu, je třeba s odpady zacházet podle jejich skutečných fyzikálně chemických vlastností, nakládat s nimi dle platné legislativy a před předáním oprávněné osobě s nimi nakládat výlučně v areálu investora.

*Dle příslušného úřadu požadavek směřuje do dalších fází projektové přípravy záměru, zároveň z vyjádření nevyplývá, že by ve vztahu k odpadovému hospodářství mohl mít záměr významné negativní vlivy.*

MČ P6 dále konstatuje, že v každém z navrhovaných parkovacích domů bude více než 500 parkovacích stání, konkrétně v parkovacím domě A jich bude 769, v parkovacím domě B pak 1.475, tj. celkem 2 244 parkovacích stání. Informativně uvádí, že příslušným orgánem státní správy k vydání závazného stanoviska k umístění stavby parkoviště s kapacitou nad 500 parkovacích stání – platí pro daný případ i za situace, že by bylo následně projednání řešeno pro každý z parkovacích domů samostatně – je podle § 11 odst. 2 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění, Ministerstvo životního prostředí. V kontextu výše uvedených parkovacích kapacit MČ P6 uvádí, že dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, daný záměr podléhá zjišťovacímu řízení orgánem kraje podle tohoto zákona vždy, neboť jej lze zařadit pod 109. bod jeho přílohy č. 1 (Parkoviště nebo garáže s kapacitou od stanoveného limitu parkovacích stání v součtu pro celou stavbu). Celkový dopad dopravy v areálu na životní prostředí je v této chvíli jen obtížně predikovatelný.

V oblasti hromadné dopravy bude hlavní objem přepravy směřován na elektrifikovanou železnici; autobusová doprava bude nepochybně eliminována, příp. přesměrována na terminál „Dlouhá míle“. Stávající kapacitní přeprava v relaci „Nádraží Veleslavin“ - „Letiště VH“ bude tak nahrazena železnici (trolejbusová linka bude – dle dnešních předpokladů - ve stopě linky č. 59 zrušena). Otázkou, na kterou nelze dát t.č. uspokojivou odpověď, je další vývoj elektromobility, příp. jiných šetrných technologií (vodík, apod.). V roce 2036, kdy je naplánováno dokončení celého záměru, měla být dle původních představ EU de facto již ukončena výroba vozidel se spalovacími motory a jejich náhrada vozidly zcela bezemisními. Dosavadní vývoj (a stanoviska členských zemí EU) tomu ale zcela neodpovídá a stav v cílovém roce (2036) tak lze pouze odhadovat, navíc s velkou dávkou nepřesnosti. A to tím spíše, že nejde jen o otázku ryze ekologickou, ale navýsost politickou. Svoji nezanedbatelnou roli bude hrát i vývoj v cenách ropy a případné otřesy v dostupnosti této komodity. Současná mezinárodní situace neumožňuje v této oblasti vytvářet jakékoliv spolehlivé prognózy. Souhrnně lze nicméně konstatovat, že poměr vozidel se spalovacími motory vůči vozidlům na ryze elektrický pohon se bude v příštích letech postupně překlápět ve prospěch elektromobilů (příp. vozidel s jiným druhem „čistého“ pohonu). Z toho lze dovodit, že kapacita plánovaných parkovacích domů (A + B; 2 244 PS) nebude v budoucnu znamenat významný zdroj znečištění ovzduší, resp. negativní dopady budou postupně klesat. Obdobné trendy lze očekávat i v ostatních oborech silniční dopravy (zásobování apod.).

Co se týče vlivu předkládaného záměru na ovzduší, pak v rámci parkovacích domů A a B budou kancelářské a pobytové místnosti vytápěny pomocí vzduchotechniky, podružné místnosti pak elektrickými přímotopy. Rovněž teplá voda bude vyhřívána za pomoci elektrické energie. Jako náhradní zdroj elektrické energie pro požární větrání a chlazení je navržen dieselaagregát (elektrický příkon 42 kW, tepelný příkon není uveden). Vytápění a chlazení pobytových místností a ohřev teplé vody bude v rámci „Skywalk“ zajištěno tepelnými čerpadly. V objektech budou dále instalovány záložní zdroje energie, a to konkrétně v parkovacím domě B bude v suterénu instalován dieselaagregát o výkonu 700 kVA (jmenovitý tepelný příkon 1.300 kW). V parkovacím domě A nebude umístěn žádný záložní zdroj. V budově „Skywalk“ bude zbudován centrální náhradní zdroj energie o výkonu 250 kVA (jmenovitý tepelný příkon 480 kW).

Předkládaná rozptylová studie zanedbává provoz dieselaagregátů z důvodu, že se jedná o záložní zdroje energie, jejichž provoz se předpokládá řádově v hodinách, maximálně v desítkách hodin v rámci jednoho roku. S tím lze z logiky věci souhlasit, nicméně MČ P6 uvádí, že i přesto se jedná o zdroje znečišťování ovzduší, a tak s nimi musí být v rámci řešení staveb nakládáno (pro souhlas

s jejich umístěním a provedením je třeba v dalších stupních projektové dokumentace podrobně rozpracovat jejich umístění v rámci objektů, odvod spalín a alespoň referenční typ zařízení). V rozptylové studii tedy nebylo pracováno s bodovými zdroji znečištění (dieselagregáty), nýbrž s body liniiovými (příjezdové komunikace) a body plošnými (samotné parkovací domy). Parkovací domy budou větrány přirozeně a jejich provozní doba nebude omezena. Ani u jednoho z parkovacích domů nebylo zjištěno překračování imisních limitů. Rozptylová studie se nicméně nezabývala jen provozem stavby, nýbrž také samotnou dobou výstavby a z jejích závěrů vyplývá, že nebude docházet k překračování imisních limitů. Přesto MČ P6 požaduje, aby byla v rámci výstavby dodržena rozptylovou studií navržená opatření vycházející z Podpůrných opatření k aktualizovaným Programům zlepšování kvality ovzduší pro období 2020+ (Ministerstvo životního prostředí, 2021) a Metodického pokynu odboru ochrany ovzduší Ministerstva životního prostředí ČR ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností (Ministerstvo životního prostředí, 2019) – pravidelné čištění příjezdových komunikací na staveništi, minimalizace deponií zeminy, redukce volnoběhů nákladních automobilů a stavebních strojů atp.

*Příslušný úřad konstatuje, že z vyjádření vyplývá, že MČ P6 se z hlediska ochrany ovzduší se závěry učiněnými v Oznámení ztotožňuje. Příslušný úřad dále konstatuje, že opatření směřující k ochraně ovzduší jsou nedílnou součástí záměru a musí být dodržována. Ve vztahu k náhradním zdrojům energie příslušný úřad uvádí, že MČ P6 upozorňuje na zákonné postupy v následných fázích projektové přípravy záměru.*

MČ P6 dále konstatuje, že generovaná dopravní zátěž bude v čase realizace zásadně ovlivněna dalšími záměry v koordinaci, vyjmenovanými v textu výše. Nadále platí nepřekročitelný požadavek eliminace provozu těžké nákladní dopravy po místních komunikacích I. třídy (Evropská, Patočkova, Jugoslávských Partyzánů, a další), tento fakt je nezbytné zohlednit především při výběru dodavatelů jednotlivých komodit (vhodné přepravní trasy).

*Příslušný úřad konstatuje, že plánované trasy staveništní dopravy odpovídají požadavkům MČ P6.*

Podmiňující investicí celého záměru musí být, dle MČ P6, napojení celého areálu letiště na železnici (akce „Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně“, resp. dílčí stavba „Novostavba ŽST Praha – Letiště Václava Havla“), kteréžto jediné má z realistických výhledových akcí faktický potenciál redukce IAD, jakož i eliminace autobusové dopravy ve vztahu k letišti. Řešení dopravní infrastruktury předkládaného areálu musí navazovat a odpovídat funkční vazbě daného přestupního uzlu.

*Příslušný úřad konstatuje, že z provedeného zjišťovacího řízení nevyplývá, že by realizace výše uvedených dopravních staveb měla být podmiňující investicí. Předložený záměr je s těmito stavbami koordinován a vlivy záměru s těmito stavbami jsou i kumulativně vyhodnoceny.*

Po prostudování Oznámení záměru MČ P6 shrnujeme, že s navrženou podobou stavby lze z hlediska ochrany jednotlivých složek životního prostředí souhlasit bez požadavku dalšího

posuzování, a to za předpokladu splnění výše uvedených požadavků, podmínek a zejména splnění podmiňující investice napojení celého areálu letiště na železnici.

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

Ministerstvo zdravotnictví ve svém vyjádření popisuje záměr a závěrem na základě doložených studií konstatuje, že v souvislosti s realizací záměru nelze předpokládat negativní dopad na veřejné zdraví.

*Vzhledem k charakteru vyjádření bez komentáře.*

Hygienická stanice hlavního města Prahy nepožaduje podrobit záměr dalšímu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. Konstatuje, že z jejího pohledu je Oznámení zpracováno v dostatečném rozsahu. Z hlediska dopadů vlivu na lidské zdraví jsou změny na dotčenou populaci vlivem záměru nevýznamné a z hlediska hodnocení možných zdravotních rizik na obyvatelstvo dané lokality hlavního města Prahy lze konstatovat, že vlivem navrhovaného záměru nedojde ke zvýšení zdravotního rizika ve smyslu ohrožení zdraví při realizaci záměru. Účinky vibrací, zápachu či radioaktivního a elektromagnetického záření nebudou při výstavbě ani užívání dokončeného záměru představovat riziko pro životní prostředí potažmo veřejné zdraví.

*Vzhledem k charakteru vyjádření bez komentáře.*

Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší mj. konstatuje, že v Oznámení (v kapitole B.1.6.) a dále v rozptylové studii (v kapitole 6) jsou uvedena opatření ke snižování prašnosti v období výstavby záměru. V této souvislosti doporučuje rovněž vycházet z Metodického pokynu odboru ochrany ovzduší MŽP ČR ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a dalších stavebních činností. Za předpokladu důsledného plnění navrhovaných opatření k eliminaci znečišťování ovzduší a respektování legislativních požadavků na ochranu ovzduší považuje tento záměr za akceptovatelný a nepožaduje jeho další posuzování dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

*Vzhledem k charakteru vyjádření bez komentáře.*

Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí nemá připomínky z hlediska lesů a lesního hospodářství, z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu, z hlediska odpadů, z hlediska ochrany přírody a z hlediska myslivosti.

Z hlediska ochrany ovzduší OCP MHMP uvádí, že po prostudování předložené rozptylové studie s přihlédnutím k velmi nízkým příspěvkům imisních koncentrací znečišťujících látek, generovaných provozem záměru (např. roční imisní koncentrace NO<sub>2</sub> mají u obytné zástavby ve výhledu k roku 2033 vzrůst nejvýše o 0,0015 µg/m<sup>3</sup>, roční imisní koncentrace B(a)P pak o 0,194 pg/m<sup>3</sup> – ref. bod č. 6 – rodinný dům na adrese K Tuchoměřicům 40, Praha 6 – Přední Kopanina), souhlasí ze závěry zpracovatelky rozptylové studie a navrhovaný záměr považuje v daném území za přijatelný. Dále konstatuje, že posouzení záměru z hlediska zájmů ochrany



ovzduší bylo provedeno v dostatečné kvalitě a podrobnosti, proto nepožaduje pokračování v dalších fázích procesu EIA.

V projektové dokumentaci k následným fázím přípravy stavby (stavební řízení) bude nezbytné vypracovat návrh opatření k minimalizaci negativních důsledků výstavby záměru na ovzduší v jeho okolí, do kterého budou zapracována nejen opatření prezentovaná v rozptylové studii, ale v souladu s Akčním plánem k PZKO 2020+ Aglomerace Praha CZ01, schváleným usnesením Rady hlavního města Prahy č. 2529 ze dne 19.09.2022 (opatření PZKO\_2020\_P21), i opatření uvedená v Metodickém pokynu odboru ochrany ovzduší Ministerstva životního prostředí ČR ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností (září 2019). Dále by s ohledem na případné významné kumulace vlivů výstavby dalších záměrů v širším okolí záměru bylo vhodné (pokud to bude možné) koordinovat a následně zajistit, aby zemní práce, tj. činnosti nejvíce zatěžující ovzduší, neprobíhaly – pokud je to možné – u více staveb současně.

Závěrem OCP MHMP doplňuje, že navrhované záložní zdroje el. energie – dieselagregáty – budou dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší vyjmenovanými stacionárními zdroji znečišťování ovzduší, uvedenými v příloze č. 2 k tomuto zákonu pod kódem 1.2.

*Z hlediska ochrany vod* uvádí, že záměr neleží v chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV), v žádném záplavovém území ani ochranném pásmu vodního zdroje (ani v jejich blízkosti). Rovněž nebude dotčen žádný vodní tok ani vodní plocha, ovlivnění odtokových poměrů v území lze vyloučit. Dešťové vody ze střech budov, vozovek a zpevněných ploch budou svedeny vnitřní dešťovou kanalizací do retenčních nádrží a závlahových systémů. Část dešťových vod bude přirozeně zasakována na nezpevněných částech areálu. Nakládání se srážkovými vodami bylo voleno s ohledem na charakter odvodňovaných ploch a činnosti na nich probíhající. Odtokové poměry jsou hodnoceny v koncepci odvodnění letiště (generelu kanalizace), která je dle potřeby aktualizována. Pomocí matematického modelu je posuzována také kapacita dešťové kanalizace, dlouhodobá hydraulická funkce oddělovacích objektů a retenčních nádrží pro současný i výhledový stav rozvoje letiště Praha – Ruzyně s ohledem na optimalizaci potřebného retenčního objemu a zajištění rovnoměrného odtoku do recipientů. Srážkové vody budou částečně akumulovány a využívány pro závlahy, částečně odváděny přes retenční nádrže v místě (regulace odtoku) do dešťové kanalizace a dále přes oddělovací objekty do retenčních nádrží na ČKV SEVER a JIH. V areálu JIH je pod ČKV+ ČOV JIH situován suchý polder, který opět transformuje přívalové srážky a chrání obce dále na toku. V areálu SEVER je pod ČKV+ČOV SEVER vybudován systém přehrázek a pod obcí Tuchoměřice suchý polder. Odpadní vody v rámci provozu vlastního zařízení budou svedeny splaškovou kanalizací na ČOV, kterou provozuje oznamovatel záměru. Hladina podzemní vody byla ověřena v hloubce 25–28 m p. t. (338–333 m n. m.). Základová spára nejhloběji založeného objektu připravované stavby železniční stanice, která je se stavbou souboru staveb koordinována, je v úrovni cca 15 m p. t. (cca 347,6 m n. m.). Vzhledem k úrovni hladiny podzemní vody nedojde při založení stavby ke změně hydraulických parametrů kolektoru podzemní vody a režimu proudění podzemní vody. Vlastní vliv realizace záměru na vydatnost a kvalitu podzemní vody je vyloučen.

Vliv na povrchové a podzemní vody tak může být spojen s havarijními stavy, a to jak v období výstavby, tak v období provozu záměru. Pro období provozu budou dodržována opatření na ochranu vod a půd. V době provozu je nakládání s vodami řešeno technickými a provozními opatřeními, včetně preventivních opatření. Negativní vlivy lze tak předpokládat pouze v případě

havarijních stavů souvisejících se samotnou stavbou, např. pojezd stavební techniky (únik pohonných látek nebo stavebních materiálů do půdy, resp. podzemní vody apod.). V rámci provozu může dojít rovněž k úniku pohonných látek z dopravních prostředků a obslužné techniky. Havarijní odtok závadných látek se nepředpokládá vzhledem k bezpečnostním opatřením. V případě úniku znečišťujících látek je třeba postupovat dle platného havarijního plánu, případně podle obecných zásad ochrany podzemních a povrchových vod. Při dodržení uvedených podmínek a opatření není dán předpoklad negativního ovlivnění povrchových či podzemních vod. Projednávání záměru v dalších stupních procesu EIA se nepožaduje.

OCP MHMP upozorňuje, že:

- Při bouracích pracích bude zajištěno, aby nedošlo k nežádoucímu pronikání srážkových vod nebo vod používaných ke zkrápění pro omezení prašnosti do kontaminovaných stavebních konstrukcí a k následnému promývání znečištění do podloží.
- V okamžiku odstranění všech stavebních konstrukcí provede stavebník odběr vzorků zeminy v prostoru pod provozy, ve kterých bylo zacházeno se závadnými látkami. V případě indikace znečištění zeminy závadnými látkami bude zpracováno posouzení rizikivosti znečištění zeminy závadnými látkami ve vztahu k plánovanému využití území zpracované odborně způsobilou osobou, která má osvědčení pro projektování, provádění a vyhodnocování geologických prací v oboru sanační geologie.
- Pokud bude v rámci posudku navrženo odstranění znečištění, bude návrh sanačních prací projednán s Českou inspekcí životního prostředí.
- Stanoviště trafostanic, dieselagregátů, příp. hydraulických výtahů bude zajištěno takovým způsobem, aby nemohlo dojít k úniku závadné látky do vod podzemních nebo povrchových nebo do kanalizace.
- Způsob likvidace srážkových vod se doporučuje navrhnout podle ČSN 75 9010 Vsakovací zařízení srážkových vod a TNV 75 9011 Hospodaření se srážkovými vodami. Normy ČSN 75 9010 Vsakovací zařízení srážkových vod a TNV 75 9011 Hospodaření se srážkovými vodami nejsou závazné, nicméně je možné je chápat jako nejlepší dostupné řešení, podle kterého, pokud to situace dovoluje, by měl projektant postupovat při svém návrhu, aby byla zajištěna nejlepší ochrana zdrojů povrchových a podzemních vod, ve smyslu ust. § 5 odst. 1 vodního zákona.

*Príslušný úřad konstatuje, že z vyjádření neplyne, že by záměr mohl mít významně negativní vliv na životní prostředí. Požadavky OCP MHMP z hlediska ochrany ovzduší a ochrany vod směřují do další fáze projektové přípravy záměru.*

Krajský úřad Středočeského kraje (dále jen „KUSK“) nemá připomínky z hlediska ochrany přírody a krajiny. Z hlediska ochrany ovzduší mj. konstatuje, že v případě, že realizací záměru vzniknou nové stacionární zdroje znečišťování ovzduší uvedené v příloze č. 2 k zákonu o ochraně ovzduší, je jejich provozovatel povinen zařadit tyto stacionární zdroje do příslušné kategorie v souladu s přílohou č. 2 k zákonu o ochraně ovzduší. Kompetentní strana k vydávání příslušných dokumentů z hlediska ochrany ovzduší k těmto vyjmenovaným stacionárním zdrojům je, podle ustanovení § 11 odst. 2 zákona o ochraně ovzduší, příslušný krajský úřad.

Přípravné a stavební práce a s tím související doprava, které jsou spojeny s realizací uvedeného záměru, mohou být výrazným zdrojem prašnosti, především tuhých znečišťujících látek (PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>). Proto je nutné při provádění těchto stavebních činností uplatnit taková opatření, která

povedou k jejímu omezení. Opatření jsou uvedena v Metodice pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM<sub>10</sub>. Realizace některých opatření uvedených v tomto dokumentu povede k omezení prašnosti v místě provádění stavby a tím dojde ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší v dotčené lokalitě.

*Príslušný úřad konstatuje, že z vyjádření neplyne, že by záměr mohl mít významně negativní vliv na životní prostředí. Upozornění KUSK z hlediska ochrany ovzduší směřují do další fáze projektové přípravy záměru.*

Městský úřad Černošice – odbor životního prostředí nemá k záměru připomínky.

*Vzhledem k charakteru vyjádření bez komentáře.*

**Poučení:**

Proti tomuto rozhodnutí mohou oznamovatel, dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2 zákona a dotčené územní samosprávné celky podat odvolání k Ministerstvu životního prostředí, a to podáním učiněným u OCP MHMP. Odvolací lhůta činí 15 dnů ode dne doručení rozhodnutí. Odvoláním lze napadnout výrokovou část rozhodnutí, odvolání jen proti odůvodnění rozhodnutí je nepřipustné. 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
  - Letiště Praha, a.s. IDDS: ayqxy5
- Dotčená veřejnost veřejnou vyhláškou vyvěšením na úřední desce Magistrátu hlavního města Prahy po dobu 15 dnů, přičemž patnáctým dnem od vyvěšení se písemnost považuje za doručenou

*První den zveřejnění:*

*Poslední den zveřejnění:*

- Dotčené územní samosprávné celky ke zveřejnění na úřední desce po dobu nejméně 15 dnů podle § 16 zákona (OCP MHMP žádá o zaslání dokladu o vyvěšení a sejmutí)
  - Středočeský kraj, Mgr. Petra Pecková, DiS. - hejtmanka, IDDS: keebyyf
  - Městská část Praha 6, starosta, IDDS: bmzbv7c
  - Obec Kněževes, starosta, IDDS: 6bjak9s
  - Obec Tuchoměřice, starosta, IDDS: uzrbxr5
- Na vědomí
  - Hlavní město Praha, Ing. Jana Komrsková, náměstkyně primátora hl. m. Prahy pro oblast životního prostředí a klimatického plánu, Mariánské náměstí 2/2, 110 01 Praha 1
  - Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze, IDDS: zpqai2i
  - Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
  - Magistrát hlavního města Prahy, odbor památkové péče, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
  - Krajský úřad Středočeského kraje, IDDS: keebyyf
  - Úřad městské části Praha 6, odbor dopravy a životního prostředí, IDDS: bmzbv7c
  - Městský úřad Černošice, odbor životního prostředí, IDDS: u46bwy4
  - Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (Praha-východ), IDDS: hhcai8e
  - Ministerstvo zdravotnictví ČR, IDDS: pv8aaxd
  - Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší, IDDS: 9gsaax4
  - Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, IDDS: c2zmahu
- Spis