

Vypořádání podmínek závěru zjišťovacího řízení vydaného dne 16.3.2017 MHMP pod číslem jednacím MHMP 397706/2017

1. Zpracovat hlukovou studii v souladu s platnou legislativou, která bude vycházet z reálně generované dopravy záměru a která bude postihovat všechny zdroje hluku, které mohou v souvislosti s provozem posuzovaného záměru vznikat, včetně vyhodnocení vibrací. Měření hluku je třeba též provést v nejvyšších patrech okolní obytné zástavby.

Hluková studie, která je součástí dokumentace, je zpracována pro variantu D terminálu Malešice. Podkladem pro zpracování hlukové studie jsou dopravně inženýrské podklady zpracované TSK a IPR.

Vyhodnocení očekávané akustické situace bylo provedeno pro rok plánovaného zprovoznění záměru (2025) a dále pro výhledové období ÚP hl. m. Prahy.

Pro obsluhu areálu bude k dispozici 30 parkovacích stání, předpokládá se 30 příjezdů a 30 odjezdů osobních automobilů za den. Objem kamionové dopravy byl vyčíslen ve výši 96 jízd kamionů v jednom směru za den. Kamiony se budou pohybovat jak po veřejných komunikacích, tak v prostoru navrhovaného překladiště. Doprava bude záměrem generována výhradně v denní dobu.

Za celou denní dobu se předpokládá průjezd 3 souprav vlaků. V noční dobu nebude v areálu v provozu a ani nebude odbavována nebo vypravována žádná vlaková souprava.

Měření hluku bylo provedeno ve dvou stanovištích:

- stanoviště 1, Bytový dům Ungarova 678/10 (1,65 m před fasádou ve výšce 5. NP)
- stanoviště 2, Rodinný dům Kolonie u obecní cihelny č. p. 680 (2 m před fasádou ve výšce 2. NP)

Vyhodnocení vlivů vibrací je provedeno v části D.I.3 dokumentace.

2. Provést měření imisí znečišťujících látek u komunikací Průmyslová x Českobrodská a v bezprostřední blízkosti obytné zástavby.

V dokumentaci je po zohlednění obdržení připomínek posuzována varianta D, která negeneruje žádnou vyvolanou nákladní dopravu v souvislosti s posuzovaným terminálem Malešice v místě křížení komunikací Průmyslová x Českobrodská a měření imisí znečišťujících látek u komunikací Průmyslová x Českobrodská se tak stalo nadbytečným a z tohoto důvodu nebylo realizováno. V této souvislosti je třeba uvést, že po Průmyslové není v současné době umožněna doprava TNA nad 12t od křížení Průmyslová – Českobrodská.

V rozptylové studii je provedeno hodnocení současné úrovně znečištění ovzduší na základě pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek (od roku 2013 do roku 2017) publikovaných ČHMÚ [8] pro potřeby zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. Tato data jsou uváděna pro čtverce 1×1 km. Hodnocený záměr se nachází ve čtvercích 465550 a 466550. Dále jsou pro jednotlivé látky určeny postupy, jak hodnotit vliv na veřejné zdraví, které autorizovaná osoba standardně provádí, a v dokumentaci provedla.

3. Zpracovat podrobnou dopravní studii, která bude vycházet z reálných kapacit a dopravních intenzit a vyhodnotí komplexně dopravní situaci (včetně kapacitního posouzení okolních křižovatek) v dotčeném území a jeho blízkém i vzdálenějším okolí.

Pro variantu D terminálu Malešice byly zpracovány dopravně inženýrské podklady od TSK a IPR, které jsou součástí přílohy č.5 dokumentace. Součástí těchto podkladů je i kapacitní posouzení křižovatek:

- *SSZ 0.612 Černokostecká – Průmyslová*
- *SSZ 0.616 Průmyslová – Teplárenská*
- *SSZ 0.624 Průmyslová – rampa Jižní spojky (sever)*
- *SSZ 0.737 Černokostecká – rampy Štěrboholské spojky*

Ze závěru kapacitního posouzení vyplývá:

Kapacitní posouzení křižovatek prokázalo, že všechny posuzované křižovatky splní požadovanou úroveň kvality dopravy dle ČSN 73 6102 „Projektování křižovatek na pozemních komunikacích“. Křižovatka SSZ 0.612 Černokostecká – Průmyslová bude i po navrhovaných stavebních úpravách na hranici kapacity. Na východním vjezdu se vozidla odbočující vlevo budou s vozidly jedoucimi přímo vzájemně ovlivňovat. Tím bude délka fronty od východu pravděpodobně větší a celková kapacita křižovatky ve směru od východu zřejmě nedostatečná. Délka fronty na Černokostecké ulici od východu může mít negativní dopad na sousední křižovatku SSZ 0.737 Černokostecká – rampy Štěrboholské spojky.

4. Zprovoznění záměru je žádoucí směřovat až po dobudování jihovýchodní části Pražského okruhu v úseku Běchovice – D1 (stavba č. 511) a po výstavbě MÚK Průmyslová x Poděbradská a Kbelská x Kolbenova.

Vyhodnocení vlivu hlukového a imisního zatížení je včetně dobudování jihovýchodní části Pražského okruhu v úseku Běchovice – D1 (stavba č. 511) a po výstavbě MÚK Průmyslová x Poděbradská a Kbelská x Kolbenova – data poskytnutá IPR – všechny záměry pro Prahu v souladu s platným ÚP.

Dle navrženého DIP - není možné využít MÚK Průmyslová x Poděbradská a Kbelská x Kolbenova, protože po Průmyslové není umožněna v současné době doprava TNA nad 12t od křížení Průmyslová – Českobrodská.

Zprovoznění terminálu Malešice je tedy směřováno po realizaci Pražského okruhu v úseku Běchovice – D1 (stavba č.511). Dle informací ŘSD:

V 09/2016 byly zahájeny práce na nové dokumentaci EIA. ŘSD ČR dokončilo dokumentaci EIA pro chybějící části Pražského okruhu na konci dubna 2017. Ministerstvo životního prostředí vydalo 27. 11. 2017 závazné stanovisko EIA.

Následovalo zapracování podmínek stanoviska do dokumentace pro územní řízení, její projednání s dotčenými orgány a příprava žádosti o územní rozhodnutí.

Paralelně probíhá od 1. 6. 2019 příprava dokumentace pro stavební povolení a zahájení kroků pro majetkoprávní vypořádání ze strany hlavního města Prahy do doby vydání územního rozhodnutí. Ohledně výkupů pozemků jsou obesíláni vlastníci parcel dotčených stavbou.

ŘSD 27. 9. 2018 podalo na radnici Prahy 22 žádost o vydání územního rozhodnutí. Dne 24. 7. 2019 se v Praze - Uhřetíněvsi uskutečnil veřejný ústní projednání územního řízení.

EIA	ZP	UR	SP	VZ	ZS	UP
11/2017	04/2010	2020	2021	2021	2021	2025

Význam zkratk: EIA: Stanovisko EIA • ZP: Schválení záměru projektu • UR: Vydání územního rozhodnutí • SP: Vydání stavebního povolení • VZ: Vyhlášení výběrového řízení • ZS: Zahájení výstavby • UP: Uvedení do provozu

https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/2/infoletak_d0-511-bechovice-d1.pdf

5. Prověřit alternativní dopravní napojení Terminálu Malešice na plánovanou část MO Balabenka – Rybníčky.

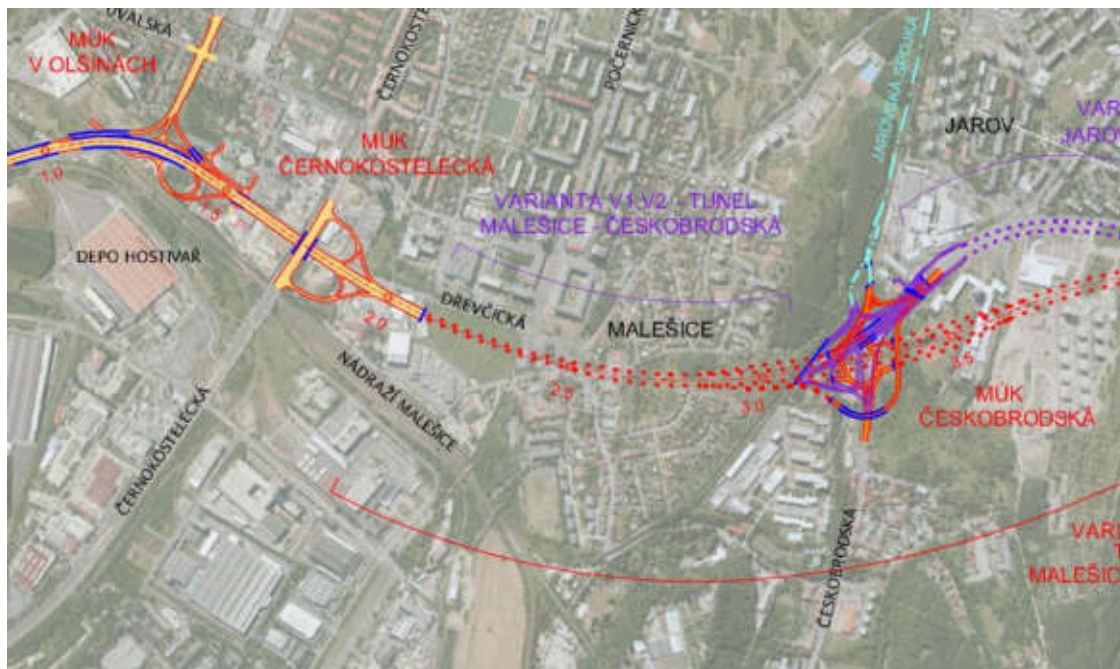
Napojení Terminálu Malešice bylo projednáno s MHMP a PČR.

V současné době je investorem Hlavním městem Praha připravována dokumentace pro územní rozhodnutí pro MO Balabenka – Rybníčky. Dle informace zpracovatele dokumentace pro územní řízení nebudou po MO jezdit auta nad 12 t. Pro provoz terminálu je uvažováno s příjezdem/odjezdem 96 TNA za 24 hod průměrného pracovního dne.

TNA – těžké nákladní automobily typicky cca 20-32 t.

Z tohoto údaje vyplývá, že není možné TNA z terminálu Malešice převést na plánovaný MO.

V zájmovém území Malešic je MO veden převážně tunelem Malešice, který navazuje na MÚK Černokostecká¹.



¹ https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP093 dokumentace dle přílohy č.4 zákona č.100/2001 Sb. pro záměr Městský okruh, stavba č. 0094 Balabenka – Štěrboholská radiála

6. Provéřit přímé napojení překladiště na Průmyslovou ulici tak, aby bylo možné realizovat všechny směry.

Napojení Terminálu Malešice na ul. Průmyslová bylo projednáno s MHMP (za účasti PČR). Po prvotním rozboru situace bylo předloženo několik variant. Na dalším jednání byla zvolena varianta C neumožňující (cíleně) levostranné odbočení, s ohledem na uvažovanou lokalitu a kapacitní využití předmětné komunikace – příloha 2016 03 11 MHMP-429370-2016-O4-Sv napojení Průmyslová.pdf. Závěry těchto jednání pak byly zapracovány do navrženého technického řešení – viz situace stavby.

7. Provéřit vliv záměru na plánovanou linku městské železnice (S72) v úseku Praha Běchovice – Praha Vršovice (Praha Radotín), která tímto územím bude procházet, včetně plánované zastávky Praha Depo Hostivař.

Záměr nového kontejnerového terminálu v Malešicích byl konzultován se Správou železniční dopravní cesty, s.o. Bylo sděleno, že je nutné koordinovat projektovou přípravu dle varianty P5 „Studie proveditelnosti zaústění IV. TŽK do železničního uzlu Praha“, jež s napojením budoucího terminálu uvažuje – příloha 2016 10 05 32472-2016-SŽDC-OŘ PHA-OPS-Čer.pdf.

Záměr nového kontejnerového terminálu v Malešicích je již dlouhodobě veden jako související investiční akce, se kterou jsou stavby dráhy v dané lokalitě koordinovány.

8. Záměr je třeba posoudit komplexně z hlediska dopadů na životní prostředí ve všech částech hl. m. Prahy, které budou možným provozem ovlivněny, a to včetně případných kumulací s okolními (již realizovanými i připravovanými) záměry.

V dokumentaci je provedeno posouzení z hlediska dopadů na životní prostředí ve výhledovém horizontu ÚP hl. m. Prahy a v horizontu realizace záměru v roce 2025.

V akustické studii byla vyhodnocena také očekávaná hluková zátěž po zprovoznění záměru ve výhledovém horizontu ÚP hl. m. Prahy. Z posouzení vyplývá, že hygienické limity pro silniční i železniční dopravu budou v území lokálně překročeny. U dotčených výpočtových bodů je však patrné, že překročení limitu nesouvisí s provozem posuzovaného záměru. Podél hlavních příjezdových a odjezdových tras záměru bude hygienický limit splněn. Stejně tak u železnice bude splněn hygienický limit pro denní dobu.

V širším okolí záměru lze zaznamenat překročení imisních limitů podél hlavních dopravních zdrojů v území (Jižní spojka, Štěrboholské spojka a Pražský okruh) u průměrných ročních koncentrací prachových částic frakce PM₁₀, PM_{2,5} a benzo[a]pyrenu a u krátkodobých koncentrací prachových částic frakce PM₁₀, avšak pouze v těsné blízkosti zmíněných dopravních staveb. Vlivem zprovoznění záměru ani zde nedojde k navýšení imisní zátěže nad přijatelnou mez, imisní příspěvky zde budou minimální, nebudou dosahovat 1 % imisního limitu. Vlastní vliv záměru na imisní situaci v blízkosti obytné zastávky bude nevýznamný a v celkové imisní situaci se významně neprojeví. Ve výhledovém období ÚP hl. m. Prahy bude po realizaci záměru pro průměrné roční koncentrace imisní limit v prostoru záměru splněn. V širším okolí lze očekávat obdobné závěry jako pro hodnocený horizont k roku 2025. Závěrem lze konstatovat, že vliv záměru na kvalitu ovzduší je vzhledem k jeho rozsahu možné hodnotit jako méně nevýznamný, který nebude mít určující vliv na imisní zatížení předmětné lokality.

9. Prověřit a vyhodnotit skutečné kapacity záměru.

Oznamovatelem jsou jednoznačně definovány kapacity záměru:

- Překladiště v dispozičním uspořádání se čtyřmi kolejemi v obslužné délce 700 m s uspořádáním depa do 6 řad. Je uvažováno s napojením z ulice Heldova / Teplárenská, především však s novým spojením z Průmyslové.
- Pro obsluhu areálu bude k dispozici 30 parkovacích stání, předpokládá se 30 příjezdů a 30 odjezdů osobních automobilů za den. Objem kamionové dopravy byl vyčíslen ve výši 96 jízd kamionů v jednom směru za den. Doprava bude záměrem generována výhradně v denní dobu.
- Předpokládá se odbavení 3 souprav v denní dobu. V noční dobu nebude v areálu v provozu a ani nebude odbavována nebo vypravována žádná vlaková souprava a nebude generována ani silniční doprava.

Jak vyplývá z dokumentace (zejména ze srovnání variant A, B, C a D), oznamovatel navrhuje a předkládá mj. na základě závěru zjišťovacího řízení a připomínek pouze variantu D, která je na základě objektivních parametrů variantou s nejnižší kapacitou ze všech čtyř uvažovaných variant, když varianty A, B i C pracují s 6 kolejemi (**oproti 4 kolejím ve variantě D**) a dále s depem ve 12 řadách (varianta A), resp. 9 řadách (varianty B a C, **oproti 6 řadám ve variantě D**). Oznamovatel tak záměrně snížil objektivní parametry a kapacitu záměru, která je závislá na těchto parametrech. Při stanovení předpokládaného provozu na terminálu (počet odbavených souprav za den, objem kamionové dopravy atd.) oznamovatel vycházel z aktuálních provozních možností a charakteristik provozu terminálu a dostupných provozních prostředků (počet vagonů ve vlakové soupravě, počet kolejí apod.). Uvedené odhady kapacity a provozu na terminálu jsou v souladu s údaji o kapacitách a provozu na jiných provozovaných terminálech v poměru k jejich velikosti a parametrům (viz dále). Na terminálu v Malešicích s řádově nižšími parametry oproti např. terminálu v Praze – Uhřetěvsi nelze objektivně dosáhnout provozu a objemů, jakých je dosahováno na takovýchto větších terminálech. Pokud by oznamovatel na terminálu v Malešicích hodlal dosahovat větších objemů, uprůsobí tomu navrhovanou kapacitu, resp. variantu, což by dostupný prostor (viz varianty A, B a C) umožňoval. Oznamovatel se rozhodl pro zohlednění závěrů zjišťovacího řízení a připomínek a snížil kapacitu a parametry terminálu v podobě varianty D.

Co se týče plánovaného využití terminálu v Malešicích a jeho kapacity ve variantě D, odkazuje oznamovatel dále na text v části 18. týkající se city logistiky.

10. Vyhodnotit dopad světelného znečištění na okolní obytnou zástavbu.

Vlivy světelného znečištění jsou vyhodnoceny v kapitole č. D.I.8 dokumentace. V kapitole D.IV jsou uvedeny podmínky:

1. V navazujících stupních projektové dokumentace bude aktualizován návrh osvětlení v souladu s platnou právní úpravou v této oblasti.
2. Eliminovat přímé osvětlení hnízdních biotopů (tj. zejména severním směrem k vegetačnímu doprovodu železnice), ideálně instalovat lampy vodorovně tak, aby svítily jen pod sebe a nikoliv nad horizont. Kryty lamp vyhotovit v kvalitním provedení zamezujícím průnik letícího hmyzu. Preferovat oranžovou složku barevného spektra před bílým světlem a používat technické řešení vedoucí ke snížení výkonu osvětlení, odclonění šíření světla nežádoucím směrem (mimo vlivů na faunu zejména s ohledem na obytnou zástavbu) či instalace pohybových čidel a časovačů.

11. Vyhodnotit vlivy záměru na blízké sportoviště.

Vlivy záměru na sportoviště jsou vyhodnoceny v hlukové studii.

12. Zohlednit koncepci rozvoje cyklistické dopravy v území.

Křížení komunikací pro pěší a cyklisty je řešeno přechody pro chodce. V dalším stupni projektové přípravy lze navrhnout jiné technické řešení.

13. Věnovat se problematice nakládání s dešťovými vodami a doplnit opatření k maximalizaci vsakování dešťových vod a jejich využívání v místě.

Nakládání s dešťovými vodami je popsáno v kapitole D.I.4. dokumentace.

14. Zpracovat projekt sadových úprav, v rámci kterého bude mimo jiné upřesněno nutné kácení dřevin a specifikována náhradní výsadba.

Dendrologický průzkum je součástí přílohy č. 8 dokumentace. Případné náhradní výsadby za zeleň odstraněnou z důvodu stavby budou řešeny v rámci procesu o povolení ke kácení zeleně (§ 9 zák. č. 114/1992Sb., o ochraně přírody a krajiny).

Vegetační úpravy jsou navrženy v rozsahu navrženo 62 kusů vysokokmenných stromů, 608 keřů a 686 ks popínavých keřů.

15. Zpracovat samostatnou studii, která posoudí vliv navrženého záměru na krajinný ráz.

Vyhodnocení vlivu záměru na krajinný ráz je součástí přílohy č. 7 dokumentace.

16. Navrhnout opatření k ochraně zvláště chráněných druhů živočichů a požádat o udělení výjimky ve smyslu § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny pro ještěrku obecnou, ropuchu obecnou a ropuchu zelenou.

Na základě zoologického průzkumu je účelné žádat o výjimku dle §56 zákona č.114/1992 Sb. pro zjištěný rod čmelák.

*Výskyt obojživelníků v širším zájmovém území byl recentně potvrzen pro zvláště chráněnou ropuchu obecnou (*Bufo bufo*) a ropuchu zelenou (*Bufotes viridis*) na jaře roku 2016; přítomnost ve vlastním řešeném území recentně potvrzena nebyla a lze vyloučit reprodukční vazbu na lokalitu. Během průzkumů byla v širším zájmovém území (mimo plochu záboru) zaznamenána přítomnost jednoho ZCHD plazů – ještěrky obecné (*Lacerta agilis*), která se vyskytovala na výslunných plochách nedaleké železniční tratě.*

K minimalizaci ovlivnění populací obou zastižených druhů plazů lze doporučit jako preventivní opatření načasování začátku stavebních činností, zejména terénních úprav tak, aby nezačínaly se začátkem kladení vajec (cca období květen až červen) a následného vylíhnutí mladých jedinců (cca srpen až září).

17. Projednat podmínky umístění terminálu s Pražskou teplárenskou, a.s. a se společností PREdistribuce, a.s.

Trasa vedení silničního napojená na Průmyslovou ulici je vedena souběžně s trasou VN. Toto bylo kladně projednáno s PREdistribuce, a.s.

Na základě žádosti o stanovisko k uvažovanému záměru jsme obdrželi vyjádření Pražské plynárenské, a.s., že k vyjádření ke stavbě bude nutno dopracovat kompletní projektovou dokumentaci se zpracovaným zákresem stávajících RTZ Pražské teplárenské a.s. V současné době tedy nelze požadované stanovisko získat – příloha 2019 08 12 PT.pdf.

18. Zohlednit všechny relevantní připomínky uplatněné ve vyjádřeních k oznámení záměru.

Doplnit informace o terminálech v blízkosti do cca 100 km a plánů na výstavbu

Oznamovateli jsou známy následující železniční terminály v okruhu cca 100 km od záměru:

- *terminál společnosti METRANS, a.s. v Praze – Uhřetěvesi,*
- *terminál společnosti Star Container s.r.o. v Mělníku,*
- *terminál provozovaný mateřskou společností oznamovatele – Rail Cargo Operator – CSKD s.r.o. rovněž v Mělníku.*

Oznamovateli nejsou známy informace o plánech na výstavbu obdobných terminálů v okruhu cca 100 km od záměru. Oznamovateli jsou známy následující informace o výše uvedených terminálech (u terminálů třetích osob mimo koncern oznamovatele vychází oznamovatel z veřejně dostupných informací). Informace ohledně uvedených terminálů jsem shrnuty v tabulce na konci této části.

Terminál společnosti METRANS, a.s. v Praze – Uhřetěvesi

Informace z veřejných zdrojů:

Areál terminálu zaujímá 0,42 km², k tomu přísluší ještě 0,27 km² skladových prostor. Celková kapacita je 17.500 TEU, z toho 10 000 TEU ve skladu prázdných kontejnerů.

Železniční síť v areálu představuje 12 kilometrů kolejí (7 kolejí dlouhých 600 metrů překlenuté třemi portálovými jeřáby, 6 kolejí dlouhých 350 metrů překlenuté pěti portálovými jeřáby) a umožňuje současné odbavování až 10 vlaků. Terminál provozuje 4 vlastní posunovací lokomotivy (dieselektřické řady 740). K manipulaci dále slouží 9 kolových kontejnerových překladačů (Reachstackers) se zvedací výškou až 5 úrovní.

Železniční provoz v terminálu je nepřetržitý, kamionový provoz pouze v denních hodinách (pondělí až pátek 7 – 21:00 hodin, sobota zavřeno, neděle 14 – 21:00 hodin). Měsíčně se zde naloží a vyloží kolem 11 000 železničních vozů, denně sem vyjíždí kolem 10 vlaků a vyjíždí rovněž kolem 10. Ucelené vlaky jezdí především v relacích do námořních přístavů Hamburk (několik vlaků denně) a Bremerhaven (několik vlaků týdně) a do překladišť v Dunajské Středě a Lípě nad Dřevnicí (terminál Zlín). Měsíčně odbaví v Praze Uhřetěvesi cca 130 vlaků.

Terminál společnosti Star Container s.r.o. Mělník

Areál terminálu se nachází v areálu Českých přístavů, přístav Mělník. Plocha terminálu cca 30.000 m². Pro manipulaci využívány Reachstackery. K dispozici 2 manipulační koleje o délce 600 m. Další 1 odstavenou kolej o délce 700 m a dalších 5 odstavných kolejí o délkách 350 m- 500 m, které jsou společně sdílené s terminálem RCO. Denně zpracování cca 3 vlaky.

Tento terminál slouží pouze pro odbavení zásilek rejdaře MAERSK.

Kromě vlaků do německých přístavů odjíždějí z tohoto terminálu kontejnery do Paskova, Brna, Bratislavy, část ucelenými vlaky a část jako jednotlivé vozové zásilky.

Terminál společnosti Rail Cargo Operator – CSKD s.r.o. v Mělníku

Areál terminálu je umístěn v areálu Českých přístavů přístav Mělník. Plocha terminálu je 35.000 m², což je plocha pro ukládání kontejnerů. Parkoviště pro silniční soupravy a koleje jsou mimo tuto plochu. Kapacita terminálu je cca 3500 TEU. Pro manipulaci jsou využívány 2 manipulační koleje o délce 700 m. Dále je k dispozici 1 odstavná kolej o délce 700m a 5 odstavných kolejí o délkách 350-500m, které jsou společně sdílené s terminálem Star Container. Denně jsou odbaveny cca 3 vlaky. Pro terminálové manipulace je používáno 5 překladačů (Reachstackers) značky Kalmar. Terminál je pro silniční nákladní dopravu otevřen pondělí až pátek od 6.00 do 22.00 hodin. Na terminále je uloženo v průměru 1.000 kontejnerů.

Ucelené vlaky jezdí do přístavů Hamburg a Bremerhaven., na těchto vlacích dojíždí do Mělníka měsíčně průměrně 4.000 TEU. Na exportních vlacích odjíždí měsíčně průměrně 4.200 TEU.

Z Mělníka odjíždí po železnici v průměru 370 TEU/ měsíc do kontejnerového překladiště Přerov. Z Přerova přijíždí po železnici do Mělníka 270 TEU/ měsíc.

Dále po železnici odjíždí do Paskova cca 100 TEU, z Paskova do Mělníka dojíždí po železnici cca 60 TEU.

Další odjezdy po železnici jsou na Terminal Brno v objemu cca 30 TEU/ měsíc, z Brna dojíždí do Mělníka cca 50 TEU/ měsíc.

Dále potom dle statistik odjíždí kontejnery po železnici na různé vlečky. Měsíčně odjíždí z Mělníka v průměru 290 TEU a přijíždí 320 TEU.

Současná kapacita terminálu RCO – CSKD v Mělníku je pro provozovatele již nedostatečná a mj. z tohoto důvodu má oznamovatel zájem o vybudování nového terminálu v Praze Malešicích, který by pomohl co do kapacity, při optimalizaci přepravních toků (viz dále) a rovněž při realizaci přeprav směřujících z přepravního uzlu Praha dále po železnici do jiných destinací, resp. terminálů. Na terminálu v Praze Malešicích je v běžném provozu plánováno uložení cca 900 TEU, k manipulaci kontejnerů by měly sloužit elektrické portálové jeřáby (další informaci viz dále ve srovnávací tabulce a v dokumentaci).

Terminály v okruhu do vzdálenosti 100 km

Název společnosti provozující terminál	Plocha terminálu [m ²]	Počet kolejí [ks]	Délka kolejí [m]	Kapacita terminálu [TEU]	Počet odbavených vlaků za den	Počet odbavených silničních souprav/den	Provozní doba pro silniční přepravu		Manipulační technika	
							Den	Noc	Počet	Typ
METRANS Praha Uhřetěves	420000	7 6	600 350	17500	10	X	Po-Pá 7.00-21.00 So zavřeno Ne 14.00-21.00		9 Reachstacker 5 elektrické portálové jeřáby	
Star Container Mělník	30000	2 1 5	600 700 ³ 350-500 ⁴	2500	3	X	Po-Pá 6.00-22.00		4 Reachstacker	
RCO - CSKD v Mělníku	35000 ¹	2 1 5	700 700 ³ 350-500 ⁴	3500 ²	3	135	Po-Pá 6.00-22.00		5 Reachstacker	
RCO / RCT - Malešice (návrh)	74797 ⁵	4	700 ⁵	2300 ²	3	96	Po-Pá 6.00-22.00		1 Reachstacker 2 elektrické portálové jeřáby	

x - z veřejných zdrojů nelze vyhledat

1 Plocha RCO - Mělník je plocha pouze pro ukládání kontejnerů (parkoviště i koleje jsou mimo tuto výměru).

2 U kapacity terminálu Mělník a Malešice je uveden maximální počet TEU, které lze/bude možné uložit. Z provozního hlediska je obsazenost ideální cca mezi 60-70% z důvodu omezení režijních manipulací. To představuje např. u Malešic cca 1400 TEU, což je cca 900 kontejnerů.

3 Kolej pro odstavování vlaků.

4 Koleje sdílené s dalším operátorem

5 Plocha posuzovaná jako varianta D.

Projekt neodpovídá náplni tzv. city logistiky a ZÚR

Dle veřejně dostupných informací měl IPR Praha zadat v závěru roku 2017 vypracování studie ohledně tzv. city logistiky v Praze (viz <http://www.iprpraha.cz/citylogistika>). Dle dostupných informací není studie ještě k dispozici a oznamovatel tak prozatím nemůže vycházet z terminologie, přístupů a principů, které by byly touto cestou stanoveny a vychází proto z obecných odborných a praktických přístupů k tomuto tématu.

V odborné literatuře a praxi bývá city logistika vymezována rozličnými způsoby. Oznamovatel má za to, že **city logistiku** lze vyjádřit jako řešení nákladní dopravní obslužnosti v městech zahrnující komplex dopravních opatření v takto vymezeném prostoru při respektování stanovených principů jako jsou snižování ekologické a dopravní zátěže, zvýšení bezpečnosti a respektování potřeb města (obdobně také na <http://www.praha14jinak.cz/clanky/Co-je-to-pojem-city-logistika.html>).

Oznamovatel má za to, že záměr odpovídá výše uvedeným principům city logistiky a může napomoci jejich lepšímu prosazení v Praze, a to z následujících důvodů:

- Každá city logistika musí respektovat skutečnost, že naprostá většina zboží a výrobků určených k prodeji koncovým zákazníkům se do České republiky dováží z okolních zemí na větší vzdálenosti zpravidla ve větších objemech (převážně velkými kamiony, méně kontejnery apod.), tj. nikoli kusově, přičemž větší objemy zásilek je pro finální distribuci následně třeba rozčlenit a rozdělit. V Praze, kde je největší koncentrace poptávky v celé České republice, tato skutečnost vede k přetěžování komunikační sítě na příjezdu do města i ve městě následkem nevhodného rozložení systému distribučních center a logistiky a převažujícímu využívání kamionové silniční dopravy i pro přepravu velkých objemů (až z 90%). Posuzovaný záměr přispěje k naplnění principů city logistiky již tím, že umožní přepravu zboží do města ve fázi přepravy větších objemů ekologickou železniční dopravou namísto kamionů, které v současné době vzhledem k infrastruktuře často projíždí městem. Již samotné prosazování železniční dopravy na úkor kamionové dopravy povede logicky při zachování stejného objemu zboží, který je dán poptávkou, ke snížení objemu méně ekologické silniční kamionové dopravy.
- Oznamovatel, respektující prezentované připomínky a principy city logistiky, počítá s tím, že by posuzovaný terminál v Malešicích nenahradil provozovaný terminál v Mělníku, nýbrž že by byly oba terminály provozovány současně a oznamovatel by optimalizoval toky zboží do Prahy a z Prahy (resp. oblasti okolo Prahy) do / z obou terminálů dle konečné destinace, tzn. tak, aby zboží, které je určeno pro destinace s přímou a dobrou dostupností z terminálu Malešice (tj. destinace v jeho blízkosti, zejména východ a jih oblasti Prahy / okolí Prahy), směřovalo ucelenými vlaky na terminál v Malešicích, a zboží, které je dle umístění destinace naopak vhodné dále distribuovat z terminálu v Mělníku (např. severní, resp. severozápadní a západní část oblasti Středočeského kraje / Prahy), směřovalo po železnici do Mělníka a následně již mimo Prahu a její komunikace do příslušné destinace (pokud by se jednalo např. o destinaci na příslušném okraji Prahy). Oznamovatel, resp. příslušný provozovatel kombinované dopravy ze skupiny Rail Cargo, je provozně i technicky připraven a schopen rozčleňovat jednotlivé zakázky a objednávky ještě před realizací tak, aby byly realizovány tímto způsobem s co nejmenší dopravní a ekologickou zátěží.
- Záměr je (např. oproti některým jiným konkurenčním terminálům) umístěn do oblasti s dobrým dopravním napojením (a to jak silničním, tak i železničním), která je zároveň oblastí s výrobními, skladovacími ad. provozovny, jež mají rovněž nemalou poptávku po přepravě zásilek a terminál je tak schopen uspokojovat tuto poptávku v místě bez nadbytečného generování silniční dopravy. Záměr je umístěn ve východní části Prahy, která generuje co do objemu větší poptávku po zboží a přepravních službách než část opačná. Umístění záměru do této oblasti tak optimalizuje, resp. povede k úspoře dopravních toků do a z této oblasti, které jsou v současnosti realizovány převážně silniční dopravou.
- Součástí posuzovaného záměru sice není provoz city logistiky např. v podobě městského distribučního centra resp. tzv. gateway, záměr však svým umístěním a vazbou na železnici další rozvoj city logistiky umožní, pokud si město bude takovýto rozvoj přát. V odborné

literatuře a praxi je ostatně známo, že terminál kombinované dopravy může fungovat jako tzv. gateway, resp. vstupní brána. Záměr je přitom umístěn v oblasti, která je pro takovéto účely územním plánem dlouhodobě předvídána a je pro něj vhodná. Oznamovatel je součástí skupiny, v jejímž rámci působí logistické společnosti z celého spektra logistických služeb včetně společností se specializací a know how v městské logistice. Oznamovatel je připraven s městem, resp. dalšími osobami v případě přání města kooperovat.

- *Souhrnně lze tedy konstatovat, že umístění záměru je v rámci dostupných možností vhodné z mnoha hledisek: vazeb na železniční a silniční síť s Průmyslovou ulicí, Štěrboholskou radiálou a následně Pražským okruhem; okolí tvořeného převážně průmyslovou zástavbou; možností rozvoje v případě preference na straně města. Záměr je založen na podstatném využití ekologické železniční nákladní dopravy s potenciálem jejího využití na úkor silniční nákladní dopravy. Souběžné využívání terminálů v Mělníku a Malešicích umožní na jedné straně dále racionalizovat logistické a dopravní toky tak, aby bylo město dopravou zatěžováno co nejméně, na druhé straně pak omezení parametrů a kapacity záměru tak, jak je patrné ve variantě D.*

*Oznamovatel má za to, že záměr odpovídá také **Zásadám územního rozvoje Hlavního Města Prahy**. Kombinované a nákladní dopravy se týká zejména část 5.2.7. Zásad územního rozvoje. Jak již oznamovatel uvedl výše, je záměr umístěn v oblasti s dobrým dopravním napojením, a to napojením na železniční stanici, resp. železniční uzel, jakož i na vhodné silniční komunikace. Záměr je umístěn v lokalitě, která je územním plánem dlouhodobě předvídána pro umístění takovéto infrastrukturní stavby. Dle návrhu metropolitního plánu Hlavního města Prahy na záměr navazují lokality 580/Malešická průmyslová oblast a 581 Hostivařská průmyslová oblast. Jedná se prakticky o jediné takto rozsáhlé místo v Praze, které má napojení na železnici i vyšší komunikační systém. Hlavní město Praha má velký inovační potenciál, který však není dobře využit. Pokud má Hlavní město Praha podporovat inovace a moderní konkurenceschopnou ekonomiku, potřebuje mít plochy, kde bude realizovat výzkum, vývoj a špičkovou výrobu. Takovéto plochy dnes Praze chybí. Z průzkumu, který byl veden formou osobního dotazování a hodnocení společností v lokalitě 580 a 581, vyplývá, že oblast není optimálně využita a je zde stále velký transformační potenciál. Pozitivně hodnocený byl dosah lokality 580 a 581 v rámci vnitřního města vzhledem k napojení na MHD, kterou je možné dále rozvíjet. Tím je místo atraktivní pro zaměstnavatele, kteří díky tomu mohou získat kvalitní zaměstnance. Velké množství synergií a přínosů pro město i samotné Malešice, resp. danou oblast, nabízí využití záměru pro samotnou průmyslovou zónu, tj. lokality 580 a 581. Velikost oblasti je taková, že je reálný potenciál využít až 100% kapacity terminálu pro tuto oblast. Záměr je tak infrastrukturní stavbou, která nejenom umožní rozvoj oblasti, ale zároveň má potenciál snížit dopravní zátěž v oblasti. Záměr je v souladu s územním plánem a podporuje strategické cíle města Hlavního města Prahy.*

Činnosti související s provozem terminálu umístit do V části

Činnosti související s provozem terminálu jsou ve variantě D přesunuty v maximálním možném rozsahu do východní části směrem k Průmyslové.

Nemožnost průjezdu Sazečskou ulicí

Oznamovatel je připraven zajistit nemožnost průjezdu Sazečskou ulicí, pročez bude možné využít jednak monitorování všech silničních tahačů směřujících na terminály přes GPS (tento systém již oznamovatel provozuje) a dále (v případě souhlasu a spolupráce příslušných veřejnoprávních korporací a orgánů) rovněž kamerový systém.

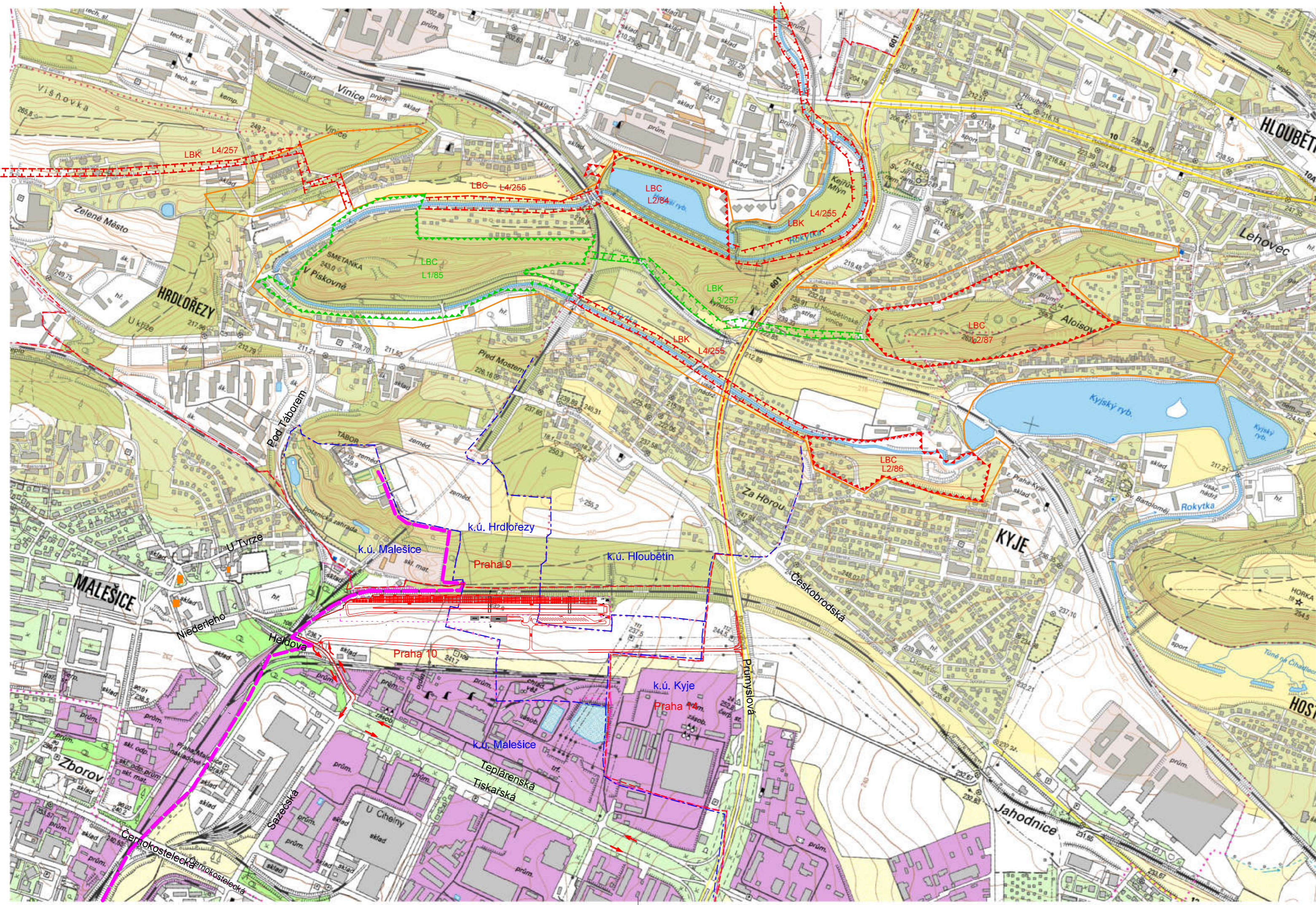
Monitorování silničních dopravců

Oznamovatel, resp. jeho mateřská společnost Rail Cargo Operator – CSKD s.r.o., spolupracuje se silničními dopravci (provozovateli silničních tahačů) pro rozvoje kontejnerů na základě rámcových smluv, které umožňují předvídat závazek dopravců využívat pro příjezd a odjezd z terminálu stanovené komunikace (např. tak, že pro odjezd z terminálu bude smluvně určena Průmyslová ulice, pro příjezd

do terminálu Teplárenská ulice) s dostatečně vysokými sankcemi k tíži dopravců pro případ porušení z jejich strany pro zajištění úplného dodržování ze strany dopravců. Z provozních důvodů a z důvodu bezpečnosti jsou již nyní všechny vozy vybaveny zařízeními na bázi GPS, která umožňují trvalé sledování vozů a zásilek. Jakékoli porušení tak oznamovatel, resp. jeho mateřská společnost, zjistí. Oznamovatel, resp. jeho mateřská společnost, jsou připraveni umožnit a smluvně zajistit úplnou kontrolu tohoto systému a audit dodržování, které by mohly provádět příslušné veřejnoprávní korporace a orgány (např. Městská část Praha 10).

Jaký motor budou mít posunovací lokomotivy?

V současné době je uvažováno s elektrickou trakcí.



- Legenda
- ▲▲▲ funkční lokální biocentrum
 - ▲▲▲ navržené lokální biocentrum
 - ▲— funkční lokální biokoridor
 - ▲— navržený lokální biokoridor
 - hranice městské památkové rezervace Praha
 - kulturní památky
 - - - hranice správního členění
 - - - hranice katastrálních území
 - protihluková stěna
 - směry jízdy kamiónů
 - přírodní park Smetanka

VÝŠKOVÝ SYSTÉM BpV SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	-	-
02	-	-
03	-	-

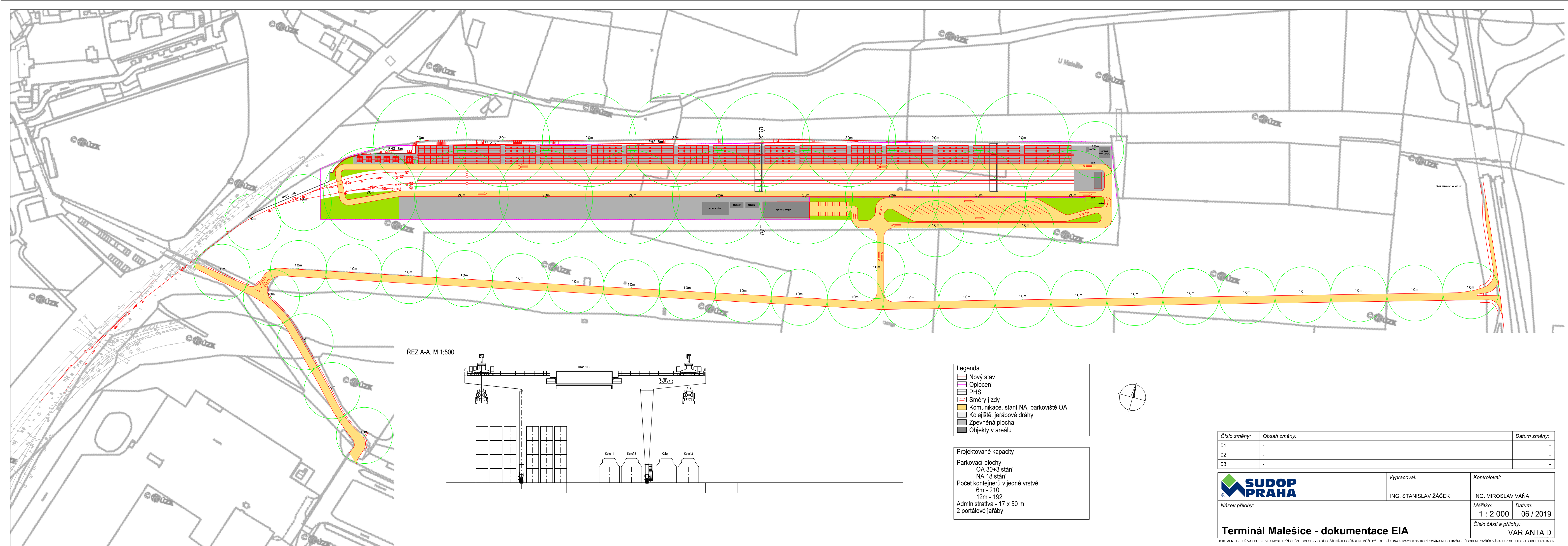
Objednatel:	Rail Cargo Terminal-Praha s.r.o. Žerotínova 34/1132 130 00 Praha 3
-------------	--

Generální projektant:	SUDOP PRAHA	Hlavní inženýr projektu:	ING. STANISLAV ŽÁČEK
	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 e-mail: praha@sudop.cz	Garant profese:	ING. JITKA TOBOLOVÁ

Středisko: ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ			
Vedoucí střediska:	Odpovědný projektant SO, IO, PS:	Vypracoval:	Kontroloval:
ING. HANA STAŇKOVÁ	ING. KATEŘINA HLADKÁ, Ph.D.	ING. KATEŘINA HLADKÁ, Ph.D.	ING. VOJTĚCH KOS

Název akce:	Číslo smlouvy:	
TERMINÁL MALEŠICE	15-486.240	
název PS/SO:	Projektový stupeň:	
	EIA	
Dokumentace dle přílohy č.4 zákona č.100/2001 Sb.	Datum:	
	09 / 2019	
Název přílohy:	Číslo částí:	
	Měřítko:	Počet formátů:
	1 : 10 000	3A4
	Číslo přílohy:	
		1

Situace faktorů životního prostředí



ŘEZ A-A, M 1:500

- Legenda**
- Nový stav
 - Oplocení
 - PHS
 - Směry jízdy
 - Komunikace, stání NA, parkoviště OA
 - Kolejiště, jeřábové dráhy
 - Zpevněná plocha
 - Objekty v areálu

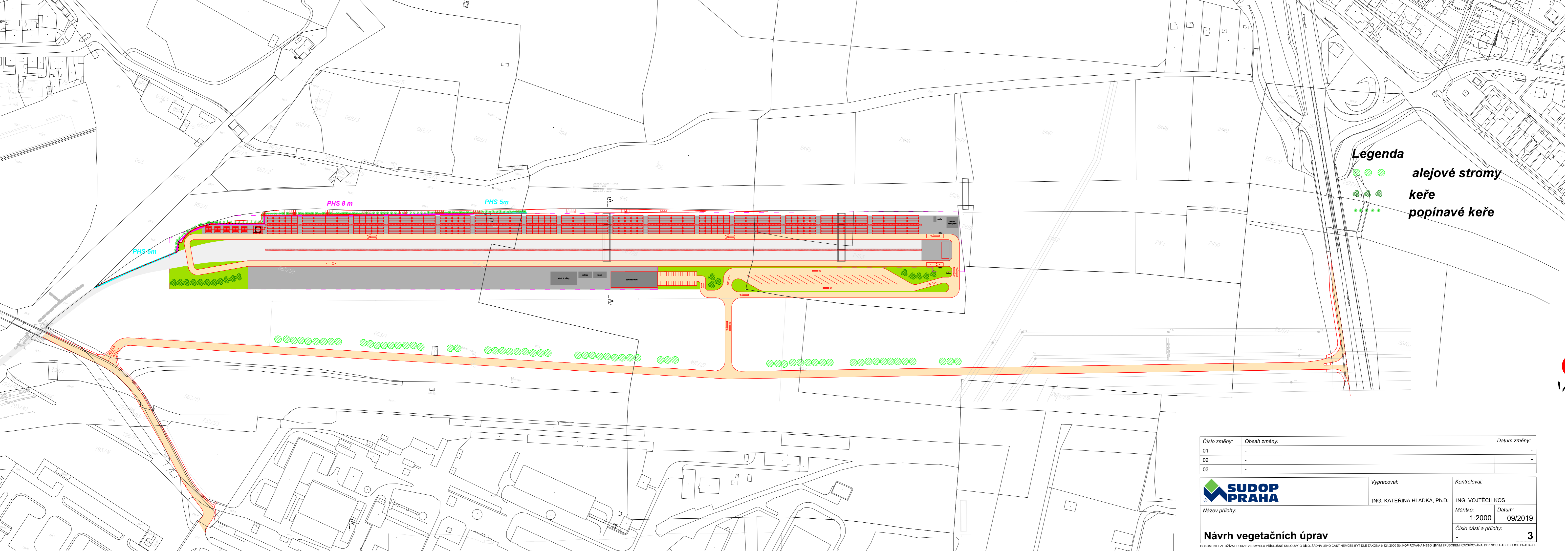
Projektované kapacity

Parkovací plochy
 OA 30+3 stání
 NA 18 stání
 Počet kontejnerů v jedné vrstvě
 6m - 210
 12m - 192
 Administrativa - 17 x 50 m
 2 portálové jeřáby

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	-	-
02	-	-
03	-	-

	Vypracoval: ING. STANISLAV ŽÁČEK	Kontroloval: ING. MIROSLAV VÁŇA
	Měřitko: 1 : 2 000	Datum: 06 / 2019
Název přílohy: Terminál Malešice - dokumentace EIA		Číslo části a přílohy: VARIANTA D


DOKUMENT LZE UŽÍVAT POUZE VE SMYSLU PŘÍSLUŠNÉ SMLOUVY O DÍLO. ŽÁDNÁ JEHO ČÁST NEMŮŽE BÝT DLE ZÁKONA Č.121/2000 SB. KOPÍROVÁNA NEBO JINÝM ZPŮSOBEM ROZŠÍŘOVÁNA. BEZ SOUHLASU SUDOP PRAHA A.S.



Legenda

-  alejové stromy
-  keře
-  popínavé keře

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	-	-
02	-	-
03	-	-

	Vypracoval: ING. KATEŘINA HLADKÁ, Ph.D.	Kontroloval: ING. VOJTĚCH KOS
	Měřítko: 1:2000	Datum: 09/2019
Název přílohy: Návrh vegetačních úprav	Číslo části a přílohy: -	3



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Odbor územního rozvoje
Oddělení informací o území



SUDOP Praha, a.s.
Ing. Kateřina Hladká
Olšanská 2643/1a
130 80 Praha 3

Váš dopis zn./ze dne:
18/005704/202
Č. j.:
MHMP 13461/2019
Sp. zn.:
S-MHMP 1179107/2018

Vyřizuje/tel.:
Ing. arch. Stanislav Stránský, 236 004 849
Ing. Tomáš Kusý, 236 005 809
Počet stran/příloh: **4/0**
Datum:
01.02.2019

Vyjádření k plánované mu záměru "Terminál Malešice"

Předmětný záměr se nachází na dotčených pozemcích parc. č. 954/1, 924/4, 663/90, 793/114, 663/10, 663/91, 924/2, 971/1, 663/99, 663/1 v k.ú. Malešice, dále na dotčených pozemcích parc. č. 497/28, 497/27 v k.ú. Hrdlořezy, na pozemcích parc. č. 2454, 2453 v k.ú. Hloubětín a na pozemcích parc. č. 2671/1, 2846/59, 2846/60 v k.ú. Kyje.

Odbor územního rozvoje Magistrátu hl. m. Prahy (UZR MHMP) obdržel dne 30. 07. 2018 od společnosti SUDOP Praha, a.s., se sídlem Olšanská 1a, 130 80 Praha 3, IČ: 25793349, která je zpracovatelem „oznámení“ podle zákona č. 100/2001 Sb., žádost o vyjádření k uvedenému záměru.

Zpracovatelem dokumentace pro „oznámení“ dle zákona č. 100/2001 Sb. je rovněž společnost SUDOP Praha, a.s., se sídlem Olšanská 1a, 130 80 Praha 3, IČ: 25793349.

Dle předložené dokumentace je předmětem plánovaného záměru realizace překladiště terminálu v Malešicích v dispozičním uspořádání na 4 kolejích v obslužné délce cca 700 m a uspořádáním depa do šesti řad. Celková plocha záměru je 74797 m². Zázemí terminálu (čekací stání pro kamiony, administrativní budova s parkovištěm osobních aut a zařízení portálových jeřábů) je navrženo u Průmyslové ulice. Přejezd je veden od ul. Průmyslové, ul. Teplárenská a Heldova. Odjezd kamionů je pak směřován přímo na ul. Průmyslovou. Vlastní napojení na Průmyslovou je kompromisním řešením mezi technickými možnostmi a požadavky správce VVN a orgánů státní správy včetně Policie ČR.

Odbor územního rozvoje Magistrátu hl. m. Prahy, jako orgán územního plánování (dále jen „úřad územního plánování“) podle ustanovení § 6 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“), vydává ve smyslu přílohy č. 3 části H zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, a podle § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, toto vyjádření:

Sídlo: Mariánské nám. 2/2, 110 01 Praha 1
Pracoviště: Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
Kontaktní centrum: 12 444, fax: 236 007 157
E-mail: posta@praha.eu, ID DS: 48ia97h

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 plochách s rozdílným způsobem využití SV - všeobecně smíšené s kódem míry území D, DZ - tratě a zařízení železniční dopravy, nákladní terminály a S2 - sběrné komunikace městského významu, a dále v území nezastavitelném, v plochách s rozdílným způsobem využití využitím ZMK - zeleň městská a krajinná, a PZA - zahrady s územní rezervou pro budoucí funkci DZ - tratě a zařízení železniční dopravy, nákladní terminály.

Dále se záměr nachází v těchto závazných prvcích územního plánu, které musí být respektovány:

- celoměstský systém zeleně (výkres ÚP č. 4 – plán využití ploch)
- stávající sběrné komunikace městského významu (výkres ÚP č. 5 – doprava)
- návrh cyklostezky (výkres ÚP č. 5 – doprava)
- návrh ploch a zařízení pro železniční dopravu a vlečky (výkres ÚP č. 5 – doprava)
- územní rezerva pro plochy a zařízení železniční dopravy a vlečky (výkres ÚP č. 5 – doprava)
- návrh terminálu kombinované dopravy (výkres ÚP č. 5 – doprava)
- stávající vodovod s pitnou vodou (výkres ÚP č. 9 – vodní hospodářství a odpady)
- stávající kanalizační stoka (výkres ÚP č. 9 – vodní hospodářství a odpady)
- stávající trasy venkovního vedení 220 kV (výkres ÚP č. 10 – energetika)
- stávající trasy venkovního vedení 110 kV (výkres ÚP č. 10 – energetika)
- stávající hlavní tepelný napaječ Pražské teplárenské soustavy (výkres ÚP č. 10 – energetika)
- stávající VTL plynovod včetně uzavírací armatury pro průmyslový odběr (výkres ÚP č. 10 – energetika)
- stávající optický kabel úložný nebo uložený v kolektoru 3. řádu (výkres ÚP č. 11 – přenos informací a kolektory)
- stávající radioreléová trasa (výkres ÚP č. 11 – přenos informací a kolektory)
- VPS 30|DZ|10 – Praha 10 – průjezd železničním uzlem Praha - modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice – Praha-Vršovice/Praha-Hostivař, včetně zdvoukolejnění (výkres ÚP č. 25 – veřejně prospěšné stavby) - nerealizována.

Upozorňujeme, že na základě vymezené nerealizované veřejně prospěšné stavby bude Odbor územního rozvoje Magistrátu hl. m. Prahy v navazujících stupních řízení požadovat souhlas investora nerealizované veřejně prospěšné stavby, že se záměrem umístění části terminálu souhlasí, případně, že plánovanou veřejně prospěšnou stavbu neohrozí.

Podle limitů uvedených ve výkresech Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy se záměr částečně nachází v:

- ochranném pásmu venkovních vedení VVN (ve smyslu zákona č. 458/2000 Sb.)
- bezpečnostním pásmu VTL plynovodu (ve smyslu zákona č. 458/2000 Sb.).

Využití pozemků musí být v souladu s obecně závaznou vyhláškou hlavního města Prahy č. 32/1999 Sb. HMP, o závazné části Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, ze dne 26. 10. 1999, ve znění všech pozdějších předpisů, tj. s přílohou č. 1 (Regulativy plošného a prostorového uspořádání území hlavního města Prahy) dle opatření obecné povahy č. 55/2018.

Část předloženého stavebního záměru (část překladiště včetně kolejového vedení, část účelových komunikací), která zasahuje do nezastavitelné plochy PZA/DZ, je posuzována jako podmíněně přípustná, neboť se dle oddílu 3, pododdílu (3c), bodu 2, přílohy č. 1 (Regulativy plošného a prostorového uspořádání území hlavního města Prahy) dle opatření obecné povahy č.

55/2018 jedná o stavbu vymezenou v závazné koncepci dopravy jako terminál kombinované dopravy (ve výkrese ÚP č. 5 – doprava).

Část záměru (účelová komunikace) zasahuje do nezastavitelné plochy ZMK, kde je v souladu s jejím přípustným využitím.

Zbylé části (podstatná část překladiště, účelové komunikace, administrativní budova a parkovací stání) zasahují do zastavitelných ploch SV-D a DZ, ve kterých jsou v souladu s jejich přípustným využitím.

Vzhledem k tomu, že část záměru zasahuje do zastavitelné plochy SV s kódem míry území D, je nutné v navazujících stupních řízení prokázat výpočtem koeficientu podlažní plochy (KPP) a koeficientu zeleně (KZ).

Dle oddílu 5 pododdílu. (6) bodu 1. a 2. přílohy č. 1 (Regulativy plošného a prostorového uspořádání území hlavního města Prahy) dle opatření obecné povahy č. 55/2018, platí:

1) *Na území města je vymezen celoměstský systém zeleně (CSZ) s cílem vytvořit a chránit ucelenou soustavu nezastavitelných ploch zeleně:*

a) *v zastavitelném území je CSZ založen zpravidla na stávajících vegetačních prvcích na rostlém terénu. Žádoucí je jejich propojení ve formě alejí nebo prostřednictvím zeleně na konstrukcích;*

b) *v nezastavitelném území je CSZ založen na plošně spojitém systému vegetačních prvků na rostlém terénu, využívajícím a doplňujícím stávající hodnotné prvky zeleně.*

2) *V celoměstském systému zeleně je podmíněně přípustné umístění staveb v souladu s podmínkami dané plochy s rozdílným způsobem využití včetně staveb dopravní a technické infrastruktury za podmínky, že funkčnost CSZ nebude narušena, zejména že nedojde k významnému úbytku veřejně přístupných ploch zeleně v posuzované lokalitě.*

Část předloženého stavebního záměru (příjezdová účelová komunikace) zasahuje do celoměstského systému zeleně, vymezeného v ploše ZMK, ve které je posuzován jako podmíněně přípustný. Uvedená část stavebního záměru je v souladu s podmínkami dané plochy, jelikož se jedná o stavbu dopravní infrastruktury a její realizaci nedojde k narušení celoměstského systému zeleně, zejména k významnému úbytku veřejně přístupných ploch zeleně v posuzované lokalitě. Z uvedených důvodů lze konstatovat, že došlo ke splnění podmínek a uvedenou část stavby lze z hlediska celoměstského systému zeleně označit za přípustnou.

Charakteristiku ploch s rozdílným způsobem využití, základní regulativy plošného a prostorového uspořádání a další informace o Územním plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy lze najít na webových stránkách <http://upn.praha.eu>.

Závěr:

Vzhledem k výše uvedenému úřad územního plánování konstatuje, že předložený stavební záměr "Terminál Malešice" je v souladu s platným Územním plánem hl. m. Prahy.

Záměr byl posouzen výhradně z hledisek územního plánování. Jeho soulad s dalšími předpisy a nařízeními posoudí příslušné orgány státní správy a další subjekty, které se k záměru vyjadřují.

Ing. Martin Čemus
ředitel odboru

Rozdělovník:

1. Adresát
2. Na vědomí
IPR Praha
MHMP, UZR / V (archiv) + dokumentace



Doložka konverze na žádost do dokumentu v listinné podobě

Tento dokument v listinné podobě, který vznikl pod pořadovým číslem **115681680-3407-190206103957** převedením z dokumentu obsaženého v datové zprávě, skládajícího se z 4 listů, se shoduje s obsahem dokumentu, jehož převedením vznikl.

Autorizovanou konverzí dokumentu se nepotvrzuje správnost a pravdivost údajů obsažených v dokumentu a jejich soulad s právními předpisy.

Obsah předložené datové zprávy k provedení autorizované konverze byl ve shodě se záznamy Informačního systému datových schránek. Tato datová zpráva s číslem 645406246 byla systémem přenesena dne 04.02.2019 v 10:03:53. Platnost datové zprávy byla ověřena dne 06.02.2019 v 10:40:04. Datová zpráva byla opatřena elektronickou značkou, zaručenou elektronickou pečeti založenou na certifikátu pro elektronickou pečeť vydaném kvalifikovaným poskytovatelem služeb vytvářejících důvěru, nebo uznávanou elektronickou pečeti. Údaje o elektronické značce nebo pečeti: číslo certifikátu **3F 36 7D**, certifikát byl vydán **PostSignum Qualified CA 2, Česká pošta, s.p. [IČ 47114983]** pro **Informační systém datových schránek - produkční prostředí Ministerstvo vnitra České republiky [IČ 00007064]**. Elektronická značka nebo pečeť byla označena časovým razítkem. Datum a čas **04.02.2019 10:54:48**, číslo kvalifikovaného časového razítka nebo kvalifikovaného elektronického časového razítka **4C 4B AC**, časové razítko bylo vydáno **PostSignum Qualified CA 3-TSA, Česká pošta, s.p. [IČ 47114983]**.

Odesílající datová schránka:

Název: **HLAVNÍ MĚSTO PRAHA**

Adresa: **Mariánské náměstí 2/2, 11000 Praha 1, CZ**

ID datové schránky: **48ia97h**

Typ uživatele: **Pověřená osoba**

Vstupní dokument obsažený v datové zprávě byl podepsán kvalifikovaným elektronickým podpisem a platnost kvalifikovaného elektronického podpisu byla ověřena dne 06.02.2019 v 10:40:12. Kvalifikovaný elektronický podpis byl shledán platným (dokument nebyl změněn) a ověření platnosti kvalifikovaného certifikátu pro elektronický podpis bylo provedeno vůči zveřejněnému seznamu zneplatněných certifikátů vydanému k datu 06.02.2019 06:37:07. Údaje o kvalifikovaném elektronickém podpisu: číslo kvalifikovaného certifikátu pro elektronický podpis **10 D0 D8 F1**, kvalifikovaný certifikát pro elektronický podpis byl vydán kvalifikovaným poskytovatelem služeb vytvářejících důvěru **ACAeID2.1 - Qualified Issuing Certificate (kvalifikovaný systémový certifikát vydávající CA), eIdentity a.s.** pro podepisující osobu **Ing. Martin Čemus, ředitel odboru (m49863), Magistrát hlavního města Prahy, Odbor územního rozvoje, , Hlavní město Praha [IČ 00064581]**. Uznávaný elektronický podpis byl označen platným kvalifikovaným časovým razítkem nebo kvalifikovaným elektronickým časovým razítkem vydaným kvalifikovaným poskytovatelem. Platnost časového razítka byla ověřena dne 06.02.2019 v 10:40:12. Údaje o časovém razítku: datum a čas **04.02.2019 09:31:33**, číslo kvalifikovaného certifikátu pro časové razítko **27 B3 99 2E**, časové razítko bylo vydáno kvalifikovaným poskytovatelem **ACAeID3 - Root Certificate, eIdentity a.s.**

Vystavil: **Městská část Praha 3**

Pracoviště: **Městská část Praha 3**

V Praze dne **06.02.2019**

Jméno, příjmení a podpis osoby, která autorizovanou konverzi dokumentu provedla:

DANA HRYZÁKOVÁ

Otisk úředního razítka:



115681680-3407-190206103957

Poznámka:

Kontrolu této doložky lze provést v centrální evidenci doložek přístupné způsobem umožňujícím dálkový přístup na adrese <https://www.czechpoint.cz/overovacidolozky>.

SUDOP PRAHA a. s.
Ing. Hana Staňková
ved. stř. silnic a dálnic
Olšanská 1a
130 80 Praha 3

Váš dopis zn. 16/002829/202 Ing.K.Hladká	Č. j. MHMP 1201906/2016	Vyřizuje / linka Ing.M.Stehlíková/4217	Datum 11.7.2016
	Sp. zn. S-MHMP 1075117/2016 OCP	Počet listů / příloh 1/ 0	

Věc: Terminál Malešice - stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. k ovlivnění evropsky významných lokalit a ptačích oblastí

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy (dále jen OCP MHMP), jako orgán ochrany přírody příslušný podle ustanovení § 77a odst. 4 písm. n) zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen zákon), po posouzení záměru „Terminál Malešice“ doručeného dne 14.6.2016 na podkladě předložené žádosti vydává v souladu s ust. § 45i odst. 1 zákona toto stanovisko:

Uvedený záměr nemůže mít významný vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.

Odůvodnění: Nejbližší EVL od navrhovaného záměru je EVL Blatov a Xaverovský háj, která je od záměru vzdálena vzdušnou čarou cca 5 km. Tato EVL byla vymezena pro ochranu stanovišť: bezkolencové louky na vápnitých, rašelinných nebo hlinito-jílovitých půdách (*Molinion caeruleae*), dubohabřiny asociace *Galio-Carpinetum* a staré acidofilní doubravy s dubem letním (*Quercus robur*) na písčitých pláních. Bezkolencové louky jsou ohroženy přirozenou sukcesí, eutrofizací a zalesňováním. Lesní stanoviště jsou ohrožena převodem na jehličnaté kultury, přezvěřením a výsadbou nepůvodních dřevin. Uvedený záměr nemůže změnit přírodní podmínky na území EVL. Nemá vliv na chemismus půdy, obsah živin či vláhové poměry a ani na dřevinnou skladbu porostů.

Ptačí oblasti nejsou na území hlavního města vymezeny.

Toto je vyjádření dle § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění.

Ing. Jana **C i b u l k o v á**
vedoucí oddělení posuzování
vlivů na životní prostředí
Odbor ochrany prostředí
- otisk úředního razítka -