

- dle rozdělovníku -

Váš dopis zn./ze dne:

Č. j.:

MHMP 1708815/2017

Sp. zn.:

S-MHMP 1346781/2017 OCP

Vyřizuje/tel.:

Ing. Tomáš Novotný

236 004 278

Počet listů/příloh: **11/0**

Datum:

31.10.2017

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 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 jen „zákon“), po provedeném zjišťovacím řízení rozhodl podle § 7 odst. 6 zákona takto:

Záměr „Výstavba nové vozovny Hloubětín“ nebude posuzován podle zákona.

1. Název záměru

Výstavba nové vozovny Hloubětín

2. Oznamovatel:

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost; IČO: 00005886; sídlo: Praha 9, Sokolovská 217/42, PSČ 190 22

3. Oznámení:

zpracovatel - Ecological Consulting a.s. - RNDr. Bc. Jaroslav Bosák, MBA; datum zpracování: srpen 2017

4. Zařazení záměru dle přílohy č. 1 zákona:

Záměr naplňuje ust. § 4 odst. 1 písm. c) zákona, a to jako významná změna stávajícího záměru ve vztahu k bodu 10.6 kategorie II přílohy č. 1 k zákonu (Nové průmyslové zóny a záměry rozvoje průmyslových oblastí s rozlohou nad 20 ha. Záměry rozvoje měst s rozlohou nad 5 ha. Výstavba skladových komplexů s celkovou výměrou nad 10 000 m² zastavěné plochy. Výstavba obchodních komplexů a nákupních středisek s celkovou výměrou nad 6 000 m² zastavěné plochy. Parkoviště nebo garáže s kapacitou nad 500 parkovacích stání v součtu pro celou stavbu.) - viz vyjádření Ministerstva životního prostředí č. j. 2366/ENV/17 ze dne 2. 6. 2017.

5. Kapacita (rozsah) záměru:

Jedná se o záměr rozvoje města s rozlohou 5,91 ha.

Záměr spočívá v odstranění technicky i morálně zastaralých a z hlediska ochrany životního prostředí nevyhovujících objektů a zařízení ve stávající vozovně Hloubětín a výstavbě objektů a zařízení nových, splňujících moderní požadavky z hlediska úspornosti a využití moderních technologií, šetrných k životnímu prostředí. Záměr též zahrnuje vybudování nového objektu energocentra a měnárny (SO 701) a nové provozní budovy B (SO 705). Záměr zahrnuje rovněž úpravy komunikací, kolejí, trolejového vedení, kanalizace, vodovodu (včetně přípojek), slaboproudých a silnoproudých rozvodů, osvětlení, horkovodu a přípojky plynu v areálu vozovny, a to včetně napojení nových objektů na inženýrské sítě a technickou infrastrukturu. Součástí záměru je též bourání, úprava a výstavba opěrných stěn a vnitřního oplocení v návaznosti na obnově objektů, s minimalizací zásahů do nedávno opraveného areálového oplocení vozovny. Výstavba je rozdělena do čtyř etap, záměr je však posuzován jako celek.

Přehled změn ukazatelů rozsahu a kapacity vozovny Hloubětín:

<i>Plocha [m²]</i>	<i>Stávající stav</i>	<i>Nové řešení</i>
Celková plocha dotčených pozemků	69 706	69 706
Plocha oplocené části areálu	59 100	59 100
Plocha části areálu - tramvajový provoz ¹	38 500	39 050
Plocha části areálu - provoz vrchní stavby ²	20 600	20 050
Zastavěná plocha vozovny (budovy)	19 152	18 700
Komunikace a parkovací plochy	25 650	27 500
Skladovací plochy vč. manipulačních (částečně zpevněné, panelové)	6 000	4 625
Zelené plochy v areálu	8 300	8 275

Zelené plochy střech	0	600
<i>Ukazatele kapacity</i>		
Počet stání tramvají v hale odstavů ³	142 vozů T3	61 vozů 15T
Počet stání tramvají v hale odstavů - přepočítaný na vozy typu Tatra T3	142	122
Počet stanovišť v hale údržby a oprav		8 vozů 15T
Počet venkovních stání tramvají	6 vozů T3	9 vozů 15T 2 vozy T3
Počet venkovních stání tramvají - přepočítaný na vozy typu Tatra T3	6	20
Počet stání na parkovištích osobních vozů celkem areál	70	83
Počet stání na parkovišti služebních vozů, včetně stání pro skladovací kontejnery ⁴	58	73
Počet stání plasser ⁵	1	1
Počet kolejí vozovny	30	30

¹ Areál vozovny zahrnuje objekty a plochy funkčně určené pro odstavy a údržbu tramvají.

² Areál vrchní stavby zahrnuje objekty a plochy funkčně určené pro údržbu tramvajových tratí.

³ Tramvajový vůz typu Tatra T3 (včetně odvozených variant a rovněž vůz typu Tatra T2) je dlouhý 14,00 m (bez spřáhadel). Tramvajový vůz Škoda 15T je tříčlankový, dlouhý 31,40 m (bez spřáhadel).

⁴ V současné době je v areálu 28 vyznačených stání pro služební vozy, dále 15 stání neuspořádaných nezastřešených a 15 stání pod přístřešky, které budou odstraněny.

⁵ Plasser je automobilový kontejnerový návěs, na kterém je ve dvou High-cube standardních kontejnerech (2,44 m x 6,01 m x 2,90 m) umístěna automatická mobilní svařovna kolejnic.

6. Umístění:

kraj: hlavní město Praha

obec: hlavní město Praha

městská část: Praha 9

katastrální území: Hloubětín

Záměr bude realizován uvnitř stávajícího oploceného areálu vozovny Hloubětín.

7. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Záměr spočívá v demolici většiny objektů ve stávajícím areálu vozovny Hloubětín a jejich nahrazení novými objekty. Ze stávajících objektů vozovny bude zachována hala myčky (objekt č. 101), hala s podúrovňovým soustruhem (objekt č. 102) a do značné míry uspořádání a konstrukce kolejové harfy. Zachována bude také převážná část vnějšího oplocení.

Oznámení prověřuje možné kumulace vlivů se záměry „Průmyslová - zkapacitnění, 1. etapa křižovatka Kolbenova - Kbelská, Praha 9“ a „Průmyslová - zkapacitnění, 2. etapa křižovatka Poděbradská - Průmyslová, Praha 9“, se kterými je záměr koordinován. Dalším záměrem, se kterým by mohlo dojít ke kumulaci vlivů, je výstavba rezidenční čtvrti Suomi Hloubětín.

8. Stručný popis technického a technologického řešení:

Záměr je oznamovatelem předložen jako invariantní.

Přehled stávajících objektů v areálu vozovny, evidovaných v katastru nemovitostí:

Popis	Objekt č.
hala odstavů a údržby tramvají (remízovací hala)	100a
západní přístavek haly (zde je umístěna trafostanice, měnič, rozvodna, výměník)	100b
severní přístavek haly	100c
hala myčky	101
hala soustruhu	102
západní sociální přístavek	103
západní přístavek - přístřešek	104
severní přístavek - sociální zázemí (jidelna, WC)	105
severní přístavek - přístřešek odpadového hospodářství	106
severní přístavek - sklad náhradních dílů 1	107
severní přístavek - sklad náhradních dílů 2	108
ocelová hala	1
sušička písku	2
kuželník	3
horní vrátnice	4
provozní objekt „výměny“	5
administrativní budova „výpravna“	6
objekt údržby budov	7
spodní vrátnice	8
objekt TESKO	16

Záměr bude rozčleněn do čtyř etap. Součástí každé etapy bude i odstranění nevyhovujících drobných budov a zařízení v příslušné části areálu a vybudování nových, nové přeložky a přípojky inženýrských sítí a dále vybudování nových komunikací, odstavných a skladovacích ploch.

Pokud nebude nutné demolovat remízovací halu v havarijním režimu, bude v první etapě vybudováno nové energocentrum areálu a nová měnič (SO 701).

V druhé etapě bude odstraněna většina budov v areálu vozovny. Ponechána bude jen budova horní vrátnice (objekt č. 4), budova dolní vrátnice (objekt č. 8), hala myčky (objekt č. 101), hala soustruhu (objekt č. 102) a administrativní budova (objekt č. 6).

Hala odstavů a údržby bude demolována pomocí odstřelu. Pokud nebude remízovací hala demolována v havarijním režimu a bude včas vybudováno nové energocentrum a měnírna (SO 701), bude společně s halou odstavů a údržby odstřelen i západní přístavek haly (SO 100b).

Západní přístavek haly bude bourán variantně. Pokud bude v předstihu (v rámci první etapy) vybudováno nové energocentrum, bude západní přístavek odstřelen spolu s halou odstavů a údržby. Pokud nebude nové energocentrum včas dokončeno, bude muset být zachována funkčnost stávajícího energocentra v západním přístavku a přístavek proto bude dočasně zachován. V takovém případě bude západní přístavek zbourán později, a to mechanickým způsobem pomocí bouracích strojů od shora dolů.

Západní sociální přístavek bude bourán mechanicky od shora dolů s použitím bouracích strojů. Ze západního přístavku - přístřešku bude nejprve sejmuta krytina z plastového vlnitého profilu a pak bude ocelová konstrukce přístřešku postupně rozřezána na jednotlivé díly.

Severní přístavek haly bude bourán mechanickým způsobem pomocí bouracích strojů postupem shora dolů. Odklizení materiálu z demolovaných konstrukcí bude provedeno do úrovně horního líce základové desky. Zbytek konstrukcí bude dobourán v rámci výstavby nové haly. Severní přístavek - sociální zázemí, severní přístavek - sklad náhradních dílů 1 a severní přístavek - sklad náhradních dílů 2 budou bourány mechanickým způsobem pomocí bouracích strojů od shora dolů. Ze severního přístavku - skladu náhradních dílů 2 bude nejprve odstraněn vnější plášť z vlnitých sklolaminátových panelů a střešní krytina z tvarovaného plechu. Nosná ocelová konstrukce bude rozebírána po jednotlivých částech.

Z ocelové haly budou nejprve mechanicky odstraněny vnitřní zděné vestavky. Následně bude odstraněn vnější plášť a střešní krytina z tvarovaného plechu. Nosná ocelová konstrukce bude rozebírána po jednotlivých částech. Stavba bude odstraněna včetně základů.

Sušička písku (objekt č. 2) včetně přepravníku písku a sypače písku, kuželník (objekt č. 3), provozní objekt výměn (objekt č. 5) a objekt údržby budov (objekt č. 7) budou bourány mechanickým způsobem pomocí bouracích strojů od shora dolů. Odstraněny budou i základy.

Objekt TESKO (objekt č. 16) bude bourán mechanickým způsobem pomocí bouracích strojů od shora dolů. Část konstrukcí bude odstraňována ve zvláštním režimu. Současně bude zbourána i navazující předávací (výměňíková) stanice tepla.

Jednotlivé druhy materiálů z bouraných objektů budou vytříděny na místě a odvezeny na příslušné skládky.

V 1. etapě bude vybudováno nové energocentrum, s novou měničnou (SO 701). V objektu bude umístěna ve strojovně vytápění výměňková stanice, která bude připojena na přípojku dálkového teplovodu, provozovaného společností Pražská teplárenská a.s.

Následně bude v původní dispozici uprostřed areálu postavena ocelová hala odstavů a údržby tramvají (SO 702) obdélníkového tvaru o rozměrech cca 95 m x 136 m. Hala bude oplášťena sendvičovými izolačními panely s plechovým povrchem.

V rámci druhé etapy budou provedeny úpravy (SO 703) ve stávající hale myčky (objekt č. 101) a soustruhu (objekt č. 102). Vzhledem k tomu, že je nová hala vozovny navrhována na parametry nízkoenergetického standardu, bude obálka haly myčky zateplena. Dojde k zateplení celé fasády haly, výměně vrat v severní i jižní stěně, zateplení střešní konstrukce i výměně všech sedmi střešních světlíků.

V rámci druhé etapy dojde k úpravě stávající provozní budovy A (SO 704), kde budou zrušeny dosavadní byty a druhé nadzemní podlaží přestavěno pro potřeby provozu. Dále budou odstraněny přístavby v severní části budovy tak, aby bylo možno objekt provozně propojit s novou provozní budovou B. Objekt bude napojen na vodovodní přípojku z ulice Kbelská. V objektu je navržena oddílná kanalizace - dešťové vody budou odváděny do vsakovací galerie, splaškové odpadní vody budou svedeny do stávající revizní šachty, která bude společná i pro provozní budovu B, a následně do veřejné kanalizace v ulici Kbelská.

Dále dojde k výstavbě nové provozní budovy B (SO 705) v jihovýchodní části areálu, v přímé návaznosti na stávající provozní budovu A (SO 704). Stavbu bude tvořit ocelová hala garáže a navazující dvoupodlažní podsklepený objekt, který bude kontaktně zateplen. Podzemní podlaží bude ze železobetonu, nadzemní části budou zděné s železobetonovými stropy, sloupy a trámy. Objekt bude napojen na stávající vodovodní přípojku z ulice Kbelská, společnou s provozní budovou A (SO 704). V objektu bude oddílná kanalizace - dešťové vody budou odváděny do vsakovací galerie společné i pro provozní budovu A (SO 704), splaškové odpadní vody budou svedeny do stávající revizní šachty společné i pro provozní budovu A (SO 704) a následně do kanalizace v ul. Kbelská.

Obě provozní budovy budou propojeny proskleným spojovacím krčkem s komunikačním jádrem a výtahem. Fasády obou budov budou sjednoceny kontaktním zateplením a šedou barvou omítky.

Dále dojde k úpravě budovy horní vrátnice (SO 706). Obvodový plášť budovy bude zateplen. V rámci úpravy vrátnice budou nově řešeny rozvody vody a kanalizace. Dešťové vody ze střechy horní vrátnice budou svedeny do areálové dešťové kanalizace. Vytápění bude zajištěno elektrickými přímotopnými konvektory.

V rámci této etapy dojde též k úpravě kolejíště a trolejového vedení v rámci areálu. Nová remízovací hala bude propojena s kolejemi stávající kolejové harfy. Část stávající kolejové harfy

před novou halou oprav bude upravena. Kromě toho bude vybudováno nové kolejiště za novou halou oprav a podél západní stěny vně nové remízovací haly. Stávající systém odvodnění bude doplněn o 6 nových kalových jímek v místech nového kolejiště mimo stávající kolejovou harfu. Jímky budou napojeny na stávající areálové kanalizace, v prostoru úprav kolejové harfy bude využito stávajícího systému kalových jímek.

V rámci druhé etapy budou vybudovány nové komunikace a chodníky v areálu vozovny. V prostoru kolejové harfy v jižní části areálu budou mít komunikace povrch betonový. Na objízdné koleji a na nově navrženém rozvětvení je uvažována kamenná dlažba v prostoru mezi kolejnicemi a do vzdálenosti 1,75 m od osy koleje (tato vzdálenost odpovídá průjezdnému průřezu). Na zbylých plochách v okolí kolejí je navržen asfaltový povrch. V dalších částech areálu budou vybudovány komunikace s asfaltovým povrchem o minimální šíři 7,00 m. Komunikace vedoucí od objektu energocentra do oblasti skladů bude mít povrch štěrkový. V oblasti jižní vrátnice bude obnoven povrch z betonové dlažby.

V západní části areálu bude vybudováno nové parkoviště osobních automobilů zaměstnanců s asfaltovým povrchem o kapacitě 13 stání. Obnovena budou stání pro vozy zaměstnanců v jižní části areálu, jejichž počet mírně vzroste na 70 stání. Parkoviště nákladních služebních automobilů s kapacitou 27 vozů a stání plasser budou umístěna v severní části areálu. Parkoviště služebních vozů o kapacitě 46 vozidel bude vybudováno ve východní části areálu.

Propojení inženýrských sítí mezi objekty nové měřírny a energocentra a novou halou tramvajů bude zajištěno pomocí kolektoru. Železobetonový kolektor o rozměrech cca 2 m x 2,2 m bude veden pod úroveň terénu v místě tramvajové tratě.

Ve třetí etapě budou upraveny plochy v ochranném pásmu vzdušného vedení VVN 110 kV v západní části areálu, určené jako otevřené skladovací plochy pro provoz vozovny a údržby kolejových tratí. Na těchto plochách nebudou skladovány žádné jemnozrnné materiály.

Ve čtvrté etapě dojde v severní části areálu k výstavbě nového společného objektu, který bude zahrnovat halu dopravy (SO 707), halu vrchní stavby a výměny (SO 708) a provozní budovu C (SO 709) a dále k vybudování komunikací a parkovací plochy pro potřeby služeb údržby kolejových tratí. Krajiní haly budou řešeny jako ocelové skelety se sendvičovým opláštěním. Haly budou jednopodlažní se světlou výškou 5 m. Střední část objektu (provozní budova C) bude dvoupodlažní podsklepený objekt obdélníkového půdorysu 5Ř x 12 metrů. Suterén bude železobetonový. V 1. nadzemní podlaží budou železobetonové sloupy s trámy z důvodu volnější dispozice skladů. 2. nadzemní podlaží bude zděné. Nad tímto podlažím bude železobetonový strop a nad ním skladba zelené střechy s mocností vegetačního souvrství 0,5 m. Celý objekt bude od Kolbenovy ulice oddělen záporovým pažením a bude částečně zakopán. Zdrojem tepla pro společný objekt haly dopravy (SO 707), haly vrchní stavby a výměny (SO 708) a provozní budovu C (SO 709) bude tepelné čerpadlo systému vzduch-voda o instalovaném jmenovitém tepelném výkonu 50 kW. Jako doplňkový a záložní zdroj tepla bude instalován

plynový kotel o instalovaném výkonu 80 kW. Vytápění prostor bude zajišťováno částečně otopnou soustavou s topnými tělesy, částečně teplovzdušnými vzduchotechnickými rekuperačními jednotkami.

Součástí záměru je rekonstrukce sadových úprav v rámci celého areálu. Kromě nezbytného kácení bude provedena nová výsadba, zahrnující založení nových trávnickových ploch, vysazení stromů i keřů. Objekty haly dopravy (SO 707), haly vrchní stavby a výměn (SO 708) a provozní budova C (SO 709) budou mít podpěrnou konstrukci pro popínavé rostliny, které zde budou vysazeny. Na střeše provozní budovy C (SO 709) bude zřízena polointenzivní zelená střecha.

V průběhu realizace stavebního záměru bude přemanimulováno cca 28,3 tis. m³ zemin.

Při východní straně areálu je navržen stavební dvůr o výměře 925 m². V současné době je na ploše umístěna hala, která slouží jako sklad. Tento objekt bude před zahájením stavby odstraněn. Plocha bude sloužit pro odstavení stavební mechanizace a pro umístění několika mobilních objektů zařízení staveniště.

Pro potřeby stavby je navržená samostatná vodovodní přípojka a pro odvod splaškových vod ze zařízení staveniště samostatná kanalizační přípojka. Obě přípojky budou napojeny na areálové rozvody. Jako zdroj elektrické energie pro stavbu bude sloužit nová staveništní přípojka vysokého napětí. Na staveništi bude osazena transformátorová stanice 630 kVA.

Termín zahájení stavby nebyl dosud stanoven. Předpokládá se zahájení v červenci 2019 a ukončení během roku 2021.

Popis technického a technologického řešení je podrobně uveden na stranách 18 - 29 oznámení.

Odůvodnění:

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

Podle § 7 odst. 2 zákona je cílem zjišťovacího řízení u záměrů a jejich změn uvedených v § 4 odst. 1 písm. b) až f) zjištění, zda mohou mít významný vliv na životní prostředí, případně zda mohou samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významně ovlivnit území evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, a zda budou posuzovány podle zákona. Zjišťovací řízení se zahajuje na podkladě oznámení a provádí se podle zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu. Při určování, zda záměr nebo jeho změna může mít významné vlivy na životní prostředí, přihlíží příslušný úřad vždy k povaze a rozsahu záměru, k jeho umístění, k obdržným vyjádřením a k okolnostem, zda záměr nebo jeho změna dosahuje svou kapacitou limitních hodnot uvedených v příloze č. 1 k zákonu u záměrů příslušného druhu kategorie II.

Příslušný úřad na podkladě oznámení, vyjádření k němu obdržných, po ohledání místa samého a podle hledisek a měřítek uvedených v příloze č. 2 k zákonu došel k následujícím závěrům:

Vozovna Hloubětín byla uvedena do provozu v roce 1951. K remízovací hale byly postupně v dalších letech přistavovány jednotlivé objekty. Remízovací hala má pět lodí a doplňují ji různé přístavky. V 90. letech byla postavena hala myčky (objekt č. 101) a v roce 2012 hala soustruhu (objekt č. 102). Od roku 2013 jsou v skořepinové stropní konstrukci remízovací haly pozorovány deformace. Na základě provedených studií stavebního stavu stropní konstrukce remízovací haly a dalších objektů bylo přijato rozhodnutí o demolici většiny objektů a výstavbě nové remízovací haly s halou údržby a s navazujícími dílenským, sociálním a technologickým zázemím, včetně nové měnirny a distribuční trafostanice. Cílem záměru je též výstavba objektů a zařízení splňujících moderní požadavky z hlediska úspornosti a využití moderních technologií, šetrných k životnímu prostředí

Stavební záměr bude realizován ve stávající vozovně Hloubětín. Stavbou dotčené pozemky jsou v katastru nemovitostí evidovány jako ostatní plocha. Nedojde tak k záboru pozemků, které jsou součástí zemědělského půdního fondu. Záměrem nebudou dotčeny pozemky určené k plnění funkcí lesa, ani 50m pásmo okolo nich.

Záměr nemůže mít významný negativní vliv na půdu.

Záměr nemůže ovlivnit žádná zvláště chráněná území, resp. předmět jejich ochrany, ani významné krajinné prvky. Záměr není lokalizován do žádného přírodního parku a vzhledem k tomu, že se jedná záměr uvnitř městského prostředí, nemůže ani ovlivnit krajinný ráz. V blízkosti záměru není žádný památný strom. Dotčené území je silně antropogenně ovlivněno, k dotčení jakéhokoliv prvku územního systému ekologické stability nedojde.

Z hlediska fauny a flóry je lokalita záměru územím s velmi nízkým přírodovědným potenciálem, neboť zde nejsou splněny základní podmínky pro významnější rozvoj společenstev. Lokalita je industriálním areálem, provozovaným od roku 1951. V lokalitě je možno zastihnout běžné synantropní druhy a nelze důvodně předpokládat pravidelný výskyt vzácných nebo ohrožených druhů.

V dotčeném území bylo provedeno podrobné dendrologické a arboristické posouzení (METROPROJEKT Praha a.s., Ecological Consulting a.s.; 2017), jehož výsledky jsou přílohou oznámení. Na lokalitě byl zjištěn výskyt celkem 135 jednotlivých dřevin (96 stromů a 29 keřů) a 43 zapojených porostů dřevin (2 porosty stromů a 41 keřových porostů). Z důvodu snížené provozní bezpečnosti (nevyhovující zdravotní stav nebo významné deformací kmene či koruny) bylo v rámci arboristického posouzení navrženo ke kácení celkem 21 jednotlivých dřevin (18 stromů a 3 keře) a 5 zapojených porostů dřevin (celkem o výměře 111 m²). Součástí záměru je nová výsadba, která bude kompenzovat kácení. Rozsah sadových úprav je podrobně uveden v kapitole B.I.6 oznámení.

Podle příslušného orgánu ochrany přírody záměr nemůže mít významný vliv na evropsky významné lokality ani na ptačí oblasti (viz stanovisko OCP MHMP ze dne 13. 7. 2017 č. j. MHMP 1094033/2017).

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

Záměr nezasahuje do žádné vodohospodářsky významné oblasti vyžadující zvláštní ochranu vod. Zájmové území leží mimo záplavová či zátopová území. Stavební záměr je umístěn na ploše stávající vozovny. Realizací záměru dojde ke zlepšení odtokových poměrů v areálu díky přijatým opatřením, kterými jsou retence srážkových voda a jejich využití jako užitkové vody k mytí tramvají, řízené zasakování srážkových vod a řízené vypouštění přebytečných srážkových vod do dešťové kanalizace. Záměr nemá významné nároky na spotřebu či produkci vod. Ochrana kvality vod bude zajištěna aplikací opatření, která jsou specifikována v oznámení (kapitola D.4.).

Záměr nemůže mít významný negativní vliv na vodu.

Výstavba bude probíhat na povrchu, případně v malých hloubkách, horninové prostředí tedy nemůže být významněji ovlivněno. Ložiska nerostných surovin se v zájmovém území ani jeho nejbližším okolí nenalézají. Přírodní zdroje vlivem navrhované výstavby nebudou ovlivněny, protože se v ovlivnitelné vzdálenosti žádné nenacházejí. Vlastní záměr nemá významné požadavky na využívání přírodních zdrojů, ani s ním není spojena významnější produkce odpadů. S odpady bude nakládáno v souladu s platnou legislativou a nevzniká obava, že by mohlo dojít k významným negativním vlivům na životní prostředí. V území dotčeném stavbou nebyly zjištěny žádné skládky.

V rámci průzkumných prací byl proveden předběžný průzkum kontaminace horninového prostředí (G-servis Praha, 2017). Průzkumem nebyla zjištěna, s jedinou níže popsanou výjimkou, žádná významná kontaminace horninového prostředí závadnými látkami. V jediném případě byla zjištěna omezená kontaminace horninového prostředí ropnými látkami (C₁₀-C₄₀) v sousedství jímky na transformátorové oleje. Zdrojem kontaminace bylo vlastní těleso jímky a sediment v jímcce. Průnik kontaminace byl zjištěn v severním sousedství jímky do hloubky více jak 4 m pod úroveň terénu. Objem kontaminované zeminy byl odhadnut na nejvýše 70 m³ s odhadovaným hloubkovým dosahem do 6 m pod úroveň terénu. Jedná se o lokální ohnisko bez projevu v podzemních vodách - ve vzorcích podzemních vod na nátok i odtoku z areálu vozovny Hloubětín nebyly zaznamenány žádné zvýšené koncentrace sledovaných polutantů. V průběhu výstavby je předpokládána demolice výše uvedené jímky transformátorových olejů a odtěžení kontaminovaných zemín na úroveň základové spáry. Kontaminovaná zemina bude zlikvidována jako nebezpečný odpad.

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

Mezi rizika spojená s výstavbou záměru lze uvést únik pohonných či stavebních hmot do půdy, případně do vody a jejich kontaminace. Tomu bude zabráněno technologickou kázní dodavatele stavby (viz kapitola D.4. oznámení).

Přímo v zájmovém území posuzovaného záměru ani v jeho okolí se nenacházejí žádné kulturní památky, k jejich dotčení nedojde. Dotčené nemovitosti leží mimo památkově chráněná území. Záměr je však zamýšlen na území s archeologickými nálezy. Ochrana těchto nálezů je zajištěna povinnostmi vyplývajícími z ustanovení § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění.

Realizací záměru nedojde k nepříznivému ovlivnění hmotného majetku.

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

Přílohou oznámení je hluková studie (ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o. - Ing. Josef Martinovský; červenec 2017).

V akustické studii je posuzován hluk v areálu vozovny. Pojezd tramvají po objízdné trase vozovny představuje hluk z provozu na dráze s limitem 60 dB v denní a 50 dB v noční dobu v ochranném pásmu dráhy a limitem 55 dB v denní a 45 dB v noční dobu mimo ochranné pásmo. Hladiny akustického tlaku z tramvajové dopravy v areálu záměru lze ve výpočtových bodech v okolí vozovny u stávající i navrhované zástavby očekávat do 36,3 dB v denní dobu a do 36,4 dB v noční dobu. Hygienické limity budou s velkou rezervou splněny.

Ve vyhodnocení byl posouzen dále hluk z provozu stacionárních zdrojů a hluk z provozu na neveřejných komunikacích (silniční a tramvajová doprava). Z hodnocení vyplývá, že při plném provozu všech zdrojů hluku bude hygienický limit o hodnotě 50 dB ve dne a 40 dB v noci na hranici chráněného venkovního prostoru domů vně vozovny splněn.

Ve studii bylo provedeno také vyhodnocení vlivů hluku ze stavební činnosti. Na základě provedených výpočtů lze konstatovat, že hygienický limit bude v průběhu stavebních prací u objektů mimo vozovnu zajištěn. Jedná se o předběžné výsledky, neboť zatím není znám dodavatel stavby. V dalších stupních projektové dokumentace bude po upřesnění zásad organizace výstavby akustická studie v případě požadavku orgánu ochrany veřejného zdraví aktualizována. Součástí záměru jsou již nyní protihluková opatření (viz kapitola D.4. oznámení a kapitola 7.4. akustické studie).

Na základě výsledků akustického vyhodnocení lze konstatovat, že záměr v průběhu výstavby a v době svého provozu bude plnit požadované hygienické limity. U objektu Kbelská 102/2 je poté nutné postupovat podle aktuálního využití objektu. Pokud bude objekt i nadále využíván pro bydlení, bude nutné zajistit plnění hygienických limitů jak v průběhu rekonstrukce vozovny, tak po zprovoznění záměru v době standardního provozu vozovny.

Záměr nemůže mít významný negativní vliv na akustickou situaci.

Podle zpracovatele oznámení nedojde v území z pohledu vibrací k žádné výrazné změně.

Hala vozovny bude demolována pomocí jednorázového odstřelu. Dle posouzení možných seismických účinků odstřelu budou nejbližší obytné domy seismicky zatíženy na max. 3 % normovaného zatížení a autobusy pražského metra na 1,9 % normovaného zatížení. Vzhledem ke vzdálenosti nejbližších obytných budov od areálu vozovny Hloubětín a charakteru demoličních a stavebních prací lze negativní účinky vibrací jak na lidské zdraví, tak i na budovy při výstavbě vozovny Hloubětín vyloučit.

Dle údajů map klouzavých pětiletých průměrů imisních koncentrací, publikovaných Českým hydrometeorologickým ústavem (pětiletý průměr 2011 - 2015) dosahují v lokalitě průměrné roční imisní koncentrace u oxidu dusičitého (NO₂) 33,7 μg m⁻³, u polévatého prachu frakce PM₁₀ 24,9 μg m⁻³, u benzenu 1,4 μg m⁻³ a u benzo[a]pyrenu (dále též „B[a]P“) 1,1 ng m⁻³. U průměrných 24hodinových imisních koncentrací PM₁₀ je 36. nejvyšší hodnota na úrovni 44,5 μg m⁻³. V rámci modelových výpočtů ATEM, aktualizace 2014, byly v uvedeném území jako požadové hodnoty vyhodnoceny maximální hodinové koncentrace NO₂ ve výši 104 μg m⁻³. Z uvedených údajů vyplývá, že v předmětném území dochází k překračování imisního limitu pouze u ročních koncentrací B[a]P. K požadovým nadlimitním koncentracím B[a]P lze konstatovat, že k překračování imisního limitu dochází na většině území hlavního města Prahy. Překračování imisního limitu této škodliviny je způsobováno silným zatížením území automobilovou dopravou a výskytem lokálních topenišť s pevnými palivy.

Během provozu nebude záměr představovat významný zdroj emisí do ovzduší. Jako hlavní zdroj tepla pro naprostou většinu objektů budou sloužit tepelná čerpadla (celkový instalovaný výkon 310 kW), pouze v obou vrátnicích bude elektrické vytápění. Jako doplňkový zdroj bude sloužit dálkový přenos tepla, případně elektrická energie. Pouze ve společného objektu haly dopravy (SO 707), haly vrchní stavby (SO 708) a provozní budovy C (SO 709) bude jako doplňkový a záložní zdroj tepla sloužit plynový kotel o instalovaném výkonu 80 kW. K záměru byl vypracován energetický posudek dle vyhlášky č. 480/2012 Sb., ve znění pozdějších předpisů (METROPROJEKT Praha a.s. - Ing. Richard Beber; evidenční číslo posudku 112365.0). Podle energetického specialisty posuzovaný projekt splňuje kritéria ekonomické nepřijatelnosti zdroje tepla ve variantě soustava zásobování tepelnou energií (CZT) oproti v oznámení navržené variantě zdroje tepla. V hale odstavné a údržby tramvají (SO 702) se předpokládá umístění malého lakovacího zařízení na lakování náhradních dílů a malých oprav skříní. Předpokládá se, že celková plocha lakovaných povrchů ročně nepřesáhne 400 m² a spotřeba organických rozpouštědel nepřesáhne 50 kg. Pro menší opravy tramvají budou používány mobilní svařovací agregáty (větší opravy nebudou ve vozovně prováděny). Menší díly budou svařovány na odsávaném stole, který bude vybaven systémem zachytávání větších částic. Objem svařování bude do 500 hodin ročně. Vlivy záměru na kvalitu ovzduší během provozu jsou zpracovatelem oznámení hodnoceny jako málo významné.

Přílohou oznámení je rozptylová studie (ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o. - Ing. Josef Martinovský; únor 2017), která se zabývá hodnocením etapy výstavby. Imisní příspěvky průměrných denních koncentrací prachových částic PM₁₀ dosahují nejvyšších hodnot u demolice

objektů ve východní a jižní části areálu - max. $11,5 \mu\text{g m}^{-3}$, příspěvky maximálních hodinových koncentrací oxidu dusičitého dosahují nejvyšších hodnot při demolici objektů v severní části areálu - max. $72,1 \mu\text{g m}^{-3}$. Vzhledem k tomu, že se krátkodobé hodnoty imisních koncentrací (NO_2 a PM_{10}) měly vyskytovat v daném místě pouze za nejméně příznivých emisních a rozptylových podmínek a nelze je přímo sčítat s krátkodobými hodnotami imisního pozadí, neočekává se, že by mělo docházet k překračování limitních hranic stanovených imisních koncentrací. S ohledem na povolený počet překračování těchto limitních hranic lze konstatovat, že v uvedeném území nebude docházet k překračování krátkodobých imisních limitů sledovaných škodlivin. Součástí záměru jsou opatření ke snížení prašnosti (viz kapitola D.4. oznámení a kapitola 7 rozptylové studie).

Nový areál vozovny Hloubětín zahrnuje opatření na zmírnění dopadů klimatické změny. Jedná se například o vybudování zelené střechy na provozní budově C, osázení zdí popínavými rostlinami, retence srážkových vod a jejich využití jako šedých vod k mytí tramvají, resp. jejich řízené zasakování a řízené vypouštění přebytků do nové dešťové kanalizace.

Záměr nemůže mít významný negativní vliv na ovzduší či klima.

Potenciální vlivy záměru budou omezeny na nejbližší okolí lokality záměru. Areál vozovny Hloubětín v současnosti sousedí s obytnou výstavbou na protilehlé straně Kbelské ulici (východně od lokality záměru), která je však od areálu částečně oddělena protihlukovou stěnou, která odděluje tzv. „Malou Kbelskou ulici“ od čtyřproudové Kbelské ulice. V době předpokládané realizace záměru již bude v provozu část nové rezidenční čtvrti Suomi Hloubětín, která se bude nacházet západně od lokality záměru. Rezidenční čtvrt' Suomi Hloubětín bude od lokality záměru oddělena zeleným pásem celopražského systému zeleně. Na jihu se nejbližší obytná zástavba nachází ve vzdálenosti cca 100 m od hranice areálu vozovny (v ulicích Konzumní a Na Obrátce). Tato zástavba je od lokality záměru oddělena porosty vzrostlých dřevin.

Se zřetelem k charakteru záměru, jeho lokalizaci a na výsledky hodnocení vlivů na akustickou situaci a kvalitu ovzduší lze konstatovat, že záměr nebude mít významný negativní vliv na veřejné zdraví.

Negativní vlivy spojené s výstavbou a provozem záměru, které by mohly snížit pohodu obyvatelstva (hluk, prašnost), jsou s ohledem na výsledky výše citovaných odborných studií, dobu stavebních prací a na navržená opatření přijatelné.

S ohledem na výše uvedené nelze očekávat významné negativní vlivy na veřejné zdraví a obyvatelstvo.

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

Oznámení, které bylo zpracováno osobou s platnou autorizací v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí, se dostatečně věnuje posouzení vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví a vlivů na životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, biologickou rozmanitost, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky (dědictví) a na jejich vzájemné působení a souvislosti. Z oznámení vyplývá, že záměr lze akceptovat.

Připomínky dotčených územních samosprávných celků a správních úřadů byly příslušným úřadem vzaty plně v úvahu s tím, že jejich vypořádání je uvedeno v bodě 5 tohoto závěru zjišťovacího řízení.

Příslušný úřad po provedeném zjišťovacím řízení došel k závěru, že záměr nemůže významně negativně ovlivnit životní prostředí, a proto záměr není nutno posuzovat podle zákona.

2. Úkony před vydáním rozhodnutí:

Dne 25. 8. 2017 obdržel OCP MHMP od společnosti METROPROJEKT Praha a.s. oznámení záměru. Tato společnost je podle předložené plné moci oprávněným zástupcem oznamovatele, kterým je Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost. Z obsahu oznámení vyplynulo, že se jedná o záměr naplňující ust. § 4 odst. 1 písm. c) zákona, a to jako významná změna stávajícího záměru ve vztahu k bodu 10.6 kategorie II přílohy č. 1 k zákonu (viz vyjádření Ministerstva životního prostředí č. j. 23686/ENV/17 ze dne 2. 6. 2017). Tyto záměry podléhají posuzování, pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení. Příslušným úřadem k provedení zjišťovacího řízení je v daném případě Magistrát hlavního města Prahy.

Protože oznámení splňovalo náležitosti podle § 6 odst. 4 zákona, oznámil příslušný úřad dne 5. 9. 2017 zahájení zjišťovacího řízení. Dále podle § 16 zákona zajistil zveřejnění informace o oznámení a o tom, kdy a kde je možno do něj nahlížet na úředních deskách dotčených územních samosprávných celků a na internetu. Elektronická podoba oznámení byla v souladu s § 6 odst. 6 zákona zveřejněna na internetu v Informačním systému EIA (www.cenia.cz/eia) pod kódem PHA1057. Současně zaslal příslušný úřad kopii oznámení spolu s žádostí o vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a správním úřadům.

Informace o oznámení byla na úřední desce Magistrátu hlavního města Prahy zveřejněna dne 5. 9. 2017. Veřejnost, dotčená veřejnost, dotčené správní úřady a dotčené územní samosprávné celky mohly zaslat písemné vyjádření k oznámení příslušnému úřadu do 20 dnů ode dne zveřejnění informace o oznámení, v daném případě do 25. 9. 2017. Podle § 6 odst. 7 k vyjádřením zaslaným po lhůtě nemusí příslušný úřad přihlížet. OCP MHMP však přihlížel ke všem doručeným vyjádřením, tedy i k vyjádřením zaslaným po lhůtě.

3. Podklady pro vydání rozhodnutí:

Příslušný úřad při vydání rozhodnutí vycházel zejména z předloženého oznámení podle přílohy č. 3 k zákonu. To bylo zpracováno v srpnu 2017 společností Ecological Consulting a.s. pod vedením RNDr. Bc. Jaroslava Bosáka, MBA. Ten je držitelem platné autorizace pro oblast posuzování vlivů na životní prostředí. Oznámení se zabývá vymezením a posouzením předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo. K oznámení jsou přiloženy následující samostatné odborné studie a materiály:

- mapa širších vztahů (Ecological Consulting a.s.; 2017),
- ortofotomapa s umístěním záměru (Ecological Consulting a.s.; 2017),
- stanovisko OCP MHMP k ovlivnění evropsky významných lokalit a ptačích oblastí (č. j. MHMP 1094033/2017; 13. 7. 2017),
- vyjádření odboru výstavby a územního rozvoje Úřadu městské části Praha 9 k souladu s územně plánovací dokumentací (č. j. P09 009435/2017/OVÚR/Sk; 14. 2. 2017),
- vyjádření odboru výstavby a územního rozvoje Úřadu městské části Praha 9 k souladu s územně plánovací dokumentací (č. j. P09 035387/2017/OVÚR/Sk; 26. 6. 2017),
- vyjádření odboru územního rozvoje Magistrátu hlavního města Prahy z hlediska uplatňování záměrů územního plánování (č. j. MHMP 1011908/2017; 22. 6. 2017),
- vyjádření odboru územního rozvoje Magistrátu hlavního města Prahy z hlediska uplatňování záměrů územního plánování (č. j. MHMP 1041585/2017; 4. 7. 2017),
- vyhodnocení vlivů stavebních prací na kvalitu ovzduší (ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o. - Ing. Josef Martinovský; únor 2017),
- akustická studie (ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o. - Ing. Josef Martinovský; červenec 2017),
- dendrologické a arboristické posouzení - výtah (METROPROJEKT Praha a.s., Ecological Consulting a.s.; 2017),
- situace areálu vozovny - provozně technologické řešení - stávající stav (METROPROJEKT Praha a.s. - Ing. Langmaierová; leden 2017),
- situace areálu vozovny - provozně technologické řešení - nový stav - provozní situace (METROPROJEKT Praha a.s. - Ing. Langmaierová; květen 2017),
- vizualizace nového řešení - pohledy od severozápadu a od jihozápadu

- koordinační situace - II., III. a IV. etapa (METROPROJEKT Praha a.s. - Ing. Dana Hrdinová; květen 2017).

Příslušný úřad dále přihlížel ke všem vyjádřením doručeným v průběhu zjišťovacího řízení. Jejich seznam je uveden níže.

Stejně tak OCP MHMP při vydání tohoto rozhodnutí přihlížel k písemným reakcím zástupce oznamovatele na obdržená vyjádření, která byla příslušnému úřadu doručena dne 3. 10. 2017, resp. 6. 10. 2017 a 18. 10. 2017.

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

- hlavní město Praha
(č. j. MHMP 1489779/2017 ze dne 25. 9. 2017),
- městská část Praha 14
(č. j. UMCP14/17/36732 /KS-OUR/Leb ze dne 20. 9. 2017),
- Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze
(vyjádření č. j. HSHMP 46117 /2017 ze dne 25. 9. 2017),
- Česká inspekce životního prostředí - oblastní inspektorát Praha
(vyjádření č. j. ČIŽP/41/2017/2402 ze dne 21. 9. 2017),
- Magistrát hlavního města Prahy - odbor ochrany prostředí
(vyjádření č. j. MHMP 1502338/2017 ze dne 25. 9. 2017),
- Magistrát hlavního města Prahy - odbor dopravních agend
(vyjádření č. j. MHMP-1547465/2017/O4/Kj ze dne 3. 10. 2017),
- Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace
(vyjádření č. j. 11494/2017 ze dne 25. 9. 2017).

5. Vypořádání vyjádření obdržných v průběhu zjišťovacího řízení:

Hlavní město Praha nepožaduje záměru posuzovat.

Pro další přípravu záměru má následující upozornění, resp. požadavky:

Záměr je třeba koordinovat se všemi relevantními projekty na ul. Kbelská, zejména s přestavbou křižovatek Kbelská - Kolbenova a Kbelská - Poděbradská na mimoúrovňové a související změnou nivelety ul. Kbelské.

Pro vyhodnocení souladu záměru s nařízením č. 10/2016 Sb. HMP, kterým se stanovují obecné požadavky na využívání území a technické požadavky na stavby v hlavním městě Praze (pražské stavební předpisy), je třeba doložit bilanční nároky záměru na dopravu v klidu.

Pro ověření souladu záměru se směrnou částí územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy je třeba doložit výpočet koeficientu zeleně.

Podle příslušného úřadu z vyjádření hlavního města Prahy nevyplývá nutnost záměr posuzovat, navíc toto ani není tímto dotčeným územním samosprávným celkem požadováno.

Z vyjádření společnosti METROPROJEKT Praha a.s. vyplývá, že požadované informace budou doloženy v rámci dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby.

Záměr je a bude s citovanými stavbami koordinován (viz též str. 15 - 16 oznámení).

Návrh řešení dopravy v klidu a průkaz splnění obecných požadavků na využívání území a technických požadavků na stavby (požadavků pražských stavebních předpisů) je povinným obsahem dokumentací k žádostem o vydání rozhodnutí o umístění stavby (viz příloha č. 1 k vyhlášce č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, ve znění pozdějších předpisů). Soulad stavby s těmito požadavky pak posuzuje v územním řízení příslušný stavební úřad (viz § 90 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů). Pro zjišťovací řízení je dostačující uvedení informace o uvažovaném řešení dopravy v klidu a vyhodnocení jeho možných vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. To bylo v daném případě učiněno.

Stejně tak je úkolem stavebního úřadu ověřit v územním řízení soulad záměru s vydanou územně plánovací dokumentací (viz též § 90 stavebního zákona, ve znění pozdějších předpisů). Navíc, podle vyjádření odboru výstavby a územního rozvoje Úřadu městské části Praha 9 a odboru územního rozvoje Magistrátu hlavního města Prahy (viz přílohová část oznámení) je záměr v souladu s územním plánem sídelního útvaru hlavního města Prahy, včetně požadavků na minimální podíl započítatelných ploch zeleně (koeficient zeleně).

Podle příslušného úřadu z vyjádření hlavního města Prahy neplatí, že by záměr mohl významně ovlivnit životní prostředí.

Městská část Praha 14 nepožaduje záměr posuzovat.

Nesouhlasí však s vedením staveništní dopravy přes ul. na Obrátce.

V dalším stupni projektové dokumentace požaduje:

- podrobněji řešit intenzitu nákladní dopravy zejména v první etapě (souběh demoličních a realizačních prací) a její časové rozvržení,

- doplnit plochy zeleně zejména ve východní části areálu o novou výsadbu dřevin a posílit její funkci nejen uvnitř, ale i přesahem vně areálu,
- dodržet opatření, která jsou uvedena v kapitole 7 vyhodnocení vlivů stavebních prací na kvalitu ovzduší (ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o. - Ing. Josef Martinovský; únor 2017),
- dodržet opatření, která jsou uvedena v kapitole 7.4 akustické studie (ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o. - Ing. Josef Martinovský; červenec 2017).

Podle příslušného úřadu z vyjádření městské části Praha 14 nevyplývá nutnost záměr posuzovat, navíc toto ani není tímto dotčeným územním samosprávným celkem požadováno.

Z vyjádření společnosti METROPROJEKT Praha a.s. vyplývá, že uvedené požadavky budou řešeny v souladu s vyjádřením městské části Praha 14 v dalším stupni projektové dokumentace.

Záměr uvažuje pouze s vedením 10 % staveništní dopravy jižní branou a ulicí Na Obrátce, a to v nezbytných případech. Vlivy ve fázi výstavby jsou v oznámení posouzeny a jsou hodnoceny jako přijatelné. Možnost vyloučení vedení staveništní dopravy touto ulicí bude ještě prověřena.

Plochy zeleně ve východní části areálu budou doplněny. Plocha za oplocením mimo areál při ulici Kbelská bude řešena v rámci stavby č. 42126 Kbelská (není součástí tohoto záměru).

Navrhovaná opatření pro omezení vlivů stavebních prací na kvalitu ovzduší a protihluková opatření jsou součástí záměru a budou dodržena.

Podle příslušného úřadu z vyjádření městské části Praha 14 neplyne, že by záměr mohl významně ovlivnit životní prostředí.

Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze konstatuje, že oznámení je zpracováno v dostatečném rozsahu z hlediska ochrany veřejného zdraví. V rámci řešeného území se nepředpokládá žádný výrazný negativní vliv záměru na veřejné zdraví. V odůvodnění svého vyjádření pak shrnuje výsledky provedených hodnocení.

Podle příslušného úřadu z vyjádření Hygienické stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze neplyne, že by záměr mohl významně ovlivnit životní prostředí či veřejné zdraví. Orgán ochrany veřejného zdraví potvrzuje výše uvedené závěry.

Oblastní inspektorát Praha České inspekce životního prostředí nepožaduje záměr posuzovat.

Z hlediska ochrany přírody upozorňuje, že ve výčtu navazujících rozhodnutí (kapitola B.I.9 oznámení) není uvedeno povolení orgánu ochrany přírody ke kácení dřevin, přestože vydání takového rozhodnutí je podle § 8 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, nezbytné.

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

Podle příslušného úřadu z vyjádření Česká inspekce životního prostředí nevyplývá nutnost záměr posuzovat, navíc toto ani není tímto dotčeným správním úřadem požadováno.

Zákon o ochraně přírody a krajiny je závazným právním předpisem, tudíž musí být postupováno v souladu s ním. Navíc, povolení orgánu ochrany přírody není rozhodnutím v navazujících řízeních. Těmi jsou podle § 3 písm. g) zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, pouze ta řízení, ve kterých se vydává rozhodnutí podle zvláštních právních předpisů, které povoluje umístění nebo provedení záměru. V citovaném ustanovení je dále odkazováno na příkladný výčet zvláštních právních předpisů, přičemž zákon o ochraně přírody a krajiny zde uveden není.

Podle příslušného úřadu z vyjádření České inspekce životního prostředí neplatí, že by záměr mohl významně ovlivnit životní prostředí.

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy jako dotčený správní úřad nepožaduje záměr posuzovat.

Z hlediska ochrany ovzduší OCP MHMP shrnuje výsledky provedených hodnocení. Konstatuje, že výstavbu nové vozovny Hloubětín považuje za přijatelnou. Podle oznámení dojde z převážné části k náhradě stávajícího zdroje tepla ze soustavy zásobování tepelnou energií za tepelná čerpadla, která rovněž nejsou stacionárními zdroji znečišťování ovzduší. Pouze u nového objektu, určeného pro službu údržby kolejových tratí (SO 707, SO 708 a SO 709), bude jako doplňkový a záložní zdroj tepla k tepelnému čerpadlu použit plynový kotel o tepelném příkonu 80 kW. Instalací tohoto spalovacího zdroje dochází k odpojení od soustavy zásobování tepelnou energií. Orgán ochrany ovzduší upozorňuje, že odpojení od soustavy zásobování tepelnou energií je dle ustanovení § 16 odst. 7 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, možné pouze při prokázání ekonomické nepřijatelnosti stávajícího řešení dodávky tepla do objektu, přičemž správní orgány při rozhodování o této problematice zohledňují mimo jiné i skutečnost, že ekonomicky nevýhodné řešení neznamena vždy pro povinnou osobu řešení ekonomicky nepřijatelné. Pro úplnost je třeba uvést, že prokázání ekonomické nepřijatelnosti stávajícího řešení dodávky tepla do objektu je možné prokázat pouze energetickým posudkem zpracovaným dle zákona č. 406/2000 Sb., o hospodaření energií, ve znění pozdějších předpisů, vyhlášky č. 480/2012 Sb., o energetickém auditu a energetickém posudku, ve znění pozdějších předpisů, a Metodickou pomůckou odboru ochrany ovzduší Ministerstva životního prostředí k hodnocení ekonomické přijatelnosti využití tepla ze soustavy zásobování tepelnou energií nebo zdroje energie, který není stacionárním zdrojem (viz Věstník Ministerstva životního prostředí - leden 2017).

Z hlediska ochrany přírody a krajiny nemá OCP MHMP připomínky, pouze konstatuje, že biologický průzkum nebyl proveden. Považuje se však za reálné obstarat jej v dalších fázích přípravy.

Z hlediska ochrany vod se poukazuje na skutečnost, že z oznámení není zřejmé, zda v nově vybudované měničně bude nainstalován distribuční transformátor v suchém provedení či s náplní transformátorového oleje. Dále se upozorňuje na obecné povinnosti vyplývající z platných právních předpisů.

Z hlediska nakládání s odpady se upozorňuje na obecné povinnosti vyplývající z platných právních předpisů.

Z hlediska ochrany ZPF, lesů, lesního hospodářství a myslivosti nemá OCP MHMP připomínky.

Podle příslušného úřadu z vyjádření OCP MHMP nevyplývá nutnost záměr posuzovat, navíc toto ani není tímto dotčeným správním úřadem požadováno. Z vyjádření OCP MHMP neplyne, že by záměr mohl významně negativně ovlivnit životní prostředí.

Orgán ochrany ovzduší OCP MHMP potvrzuje závěry oznámení o přijatelnosti záměru. Energetický posudek dle vyhlášky č. 480/2012 Sb., ve znění pozdějších předpisů, byl zpracován (METROPROJEKT Praha a.s. - Ing. Richard Beber; evidenční číslo posudku 112365.0) a byl příslušnému úřadu předložen. Podle energetického specialisty posuzovaný projekt splňuje kritéria ekonomické nepřijatelnosti zdroje tepla ve variantě soustava zásobování tepelnou energií (CZT) oproti v oznámení navržené variantě zdroje tepla. Dopady uvažovaného způsobu vytápění na kvalitu ovzduší jsou v oznámení vyhodnoceny a jsou považovány za přijatelné.

Připomínka orgánu ochrany přírody OCP MHMP bude podle společnosti METROPROJEKT Praha a.s. v další fázi přípravy záměru zohledněn.

V případě nového transformátoru se bude jednat o olejový hermetizovaný distribuční transformátor, který bude splňovat nařízení Komise (EU) č. 548/2014 ze dne 21. května 2014, kterým se provádí směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/125/ES, pokud jde o malé, střední a velké výkonové transformátory.

Z ostatních hledisek nemá OCP MHMP připomínky nebo upozorňuje na povinnosti vyplývající z platných právních předpisů.

Odbor dopravních agend Magistrátu hlavního města Prahy jako silniční a drážní správní úřad nemá k záměru námitek.

Podle příslušného úřadu z vyjádření odboru dopravních agend Magistrátu hlavního města Prahy neplyne, že by záměr mohl významně ovlivnit životní prostředí.

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace souhlasí se záměrem za předpokladu jeho koordinace s dalšími fázemi dokumentace stavby č. 42126 Kbelská (viz též jeho vyjádření k dokumentaci pro vydání územního rozhodnutí č. j. 7336/2017 a 8132/2017 ze dne 25. 9. 2017).

Podle příslušného úřadu z vyjádření Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvkové organizace nevyplývá nutnost záměr posuzovat, navíc toto ani není tímto dotčeným správním úřadem požadováno.

Záměr bude s citovanou stavbou koordinován. Požadavek Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvkové organizace, který je účastníkem územního řízení, je oznamovateli znám a bude zohledněn v dalších fázích přípravy záměru.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí mohou oznamovatel a dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2 zákona podat odvolání k Ministerstvu životního prostředí, a to podáním učiněným u OCP MHMP. Odvolací lhůta činí 15 dnů ode dne oznámení rozhodnutí. Odvoláním lze napadnout výrokovou část rozhodnutí, odvolání jen proti odůvodnění rozhodnutí je 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 (oprávněný zástupce)
 - METROPROJEKT Praha a.s., IDDS: ejde68g
- Dotčená veřejnost veřejnou vyhláškou vyvěšením na úřední desce Magistrátu hlavního města Prahy po dobu 15 dnů, přičemž patnáctým dnem od vyvěšení se písemnost považuje za doručenou

První den zveřejnění:

Poslední den zveřejnění:

- Dotčené územní samosprávné celky ke zveřejnění na úřední desce pod dobu nejméně 15 dnů podle § 16 zákona (OCP MHMP žádá o zaslání dokladu o vyvěšení a sejmutí)
 - městská část Praha 9, Ing. Jan Jarolím - starosta, IDDS: nddbppe
 - městská část Praha 14, Mgr. Radek Vondra - starosta, IDDS: pmabtfa
- Ministerstvo životního prostředí k souhrnné evidenci
 - Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, IDDS: 9gsaax4
- Na vědomí
 - hlavní město Praha, RNDr. Jana Plamínková - radní, Mariánské náměstí 2/2, 110 01 Praha 1
 - Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze, IDDS: zpqai2i
 - Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha, IDDS: 4dkdzty
 - Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
 - Magistrát hlavního města Prahy, odbor památkové péče, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
 - Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravních agend, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
 - Magistrát hlavního města Prahy, odbor rozvoje a financování dopravy, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
 - Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace, IDDS: c2zmahu
- Spis