

- dle rozdělovníku -

Váš dopis zn./ze dne:

Č. j.:

MHMP 38497/2019

Sp. zn.:

S-MHMP 1599625/2018 OCP

Vyřizuje/tel.:

Ing. Zlata Jarkovská

236 004 322

Počet listů/příloh: **12/0**

Datum:

08.01.2019

Rozhodnutí - Závěr zjišťovacího řízení

Výroková část:

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

Záměr „Elektrifikace Bus linky 140“ nepodléhá posouzení podle zákona.

1. Název záměru

Elektrifikace Bus linky 140

2. Oznamovatel:

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, IČO: 00005886, sídlo: Sokolovská 217/42; oprávněný zástupce oznamovatele: Mgr. Michal Andelek

3. Oznámení:

zpracovatel: Ing. Olga Šambergerová – PUDIS a. s., držitelka platné autorizace pro oblast posuzování vlivů na životní prostředí; datum zpracování: září 2018

4. Zařazení záměru dle přílohy č. 1 zákona:

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

5. Kapacita (rozsah) záměru:

Předmětem oznámení je zavedení trolejbusové stopy v části stávající trasy autobusové linky č. 140 v úseku Palmovka (ul. Na Žertvách) – Čakovice (zastávky OC Čakovice v ul. Kostelecká). Realizací trolejového vedení dojde k úplné náhradě autobusových linek č. 140 elektrobusy.

Záměr představuje realizaci trolejového vedení pro bateriový trolejbus, což zahrnuje instalaci napájecích a zpětných kabelů pro novou část trakčního vedení (TV), úpravu stávající kontejnerové měničny v Prosecké ul. pro trvalý provoz, výstavbu nové kontejnerové měničny v areálu garáže Klíčov a úpravu bývalé trolejbusové měničny v Příborské ul. (objekt DPP). Součástí stavby bude i realizace trolejbusové smyčky v terminálu Letňany vč. vybudování kusé stopy pro dobíjení E-busů. Dále budou realizovány nabíjecí stopy pro 18 stání na ploše stávajících autobusových odstavů garáže Klíčov. V případě potřeby také přeložky inženýrských sítí.

Přehled stavebních úseků:

	Úsek	Délka úseku výstavby trakčního vedení v m
1	1 Prosecká - Čuprova – Na Žertvách – Zenklova – Prosecká (okruh s výjezdem na Prosecké) - (trakční trolejové vedení)	2 674 (z toho 1 430 m je uvažováno na komunikaci, po které v současné době linka 140 neprojíždí)
2	Prosecká (trakční trolejové vedení a úprava stávající kontejnerové měničny v Prosecké ulici))	1 550 (od zastávky Kundratka po zastávku Prosecká
3	Garáže Klíčov (nová kontejnerová měnična a 18 dobíjecích míst)	54
4	Letňany terminál metro (trolejbusová smyčka pro dobíjení)	472
5	Letňany – Čakovice (trakční trolejové vedení)	3 370
6	Letňany (úprava stávající kontejnerové měničny v Příborské ulici)	-
	Celkem	8 120

6. Umístění záměru:

kraj: hlavní město Praha
obec: hlavní město Praha
městská část: Praha 8
Praha 9
Praha 18

katastrální území: Libeň
Prosek
Vysočany
Letňany
Čakovice

Trasa trolejbusu (linky bus – MHD 140) už v daném území v současné době jezdí, vyjma oblasti Zenklovy ulice. Zástavba v okolí trasy linky č. 140 je vedena v současné době po veřejných městských komunikacích na území městských částí Prahy - Libně, Proseku, Letňan, Čakovic a Míškovic. Jedná se o zastavěné území. Zástavba v okolí Palmovky – Zenklovy a Prosecké je převážně obytná. Činžovní domy jsou 3 až 6 NP. V okolí ul. Prosecké mezi Zenklovou a ul. Na Vyhlídce je zástavba spíše rozptýlená. Nachází se zde zástavba rodinných domů v zahradách, řadových domů se 2 až 3 NP a mezi touto zástavbou se nachází drobné provozovny. Zástavba je situována na svahu nad údolím Rokytky. Od ul. Na Vyhlídce se ulice Prosecká dostává na rovinaté území, kde se nachází panelová zástavba sídliště Prosek I až III, která je doplněna novými obytnými domy. Tato zástavba je převážně situována vlevo od ulice Prosecké (ve směru k ulici Kbelské) a pokračuje až k ul. Kbelské (součást Pražského průmyslového polookruhu). Vpravo od ul. Prosecké se nachází mezi ul. Vysočanskou a Kbelskou stavby a areály spíše komerčního charakteru. Za ul. Kbelskou, kterou ul. Prosecká kříží na mostě, se nachází Terminál Letňany, odkud trasa pokračuje po ul. Tupolevově, která je vedena po SZ okraji zástavby sídliště Letňany. Jedná se o panelovou zástavbu z 80. let minulého století, která je doplněna novou zástavbou a komerčními areály (OC Letňany atp.). Komunikace Tupolevova končí v okružní křižovatce s ul. Kosteleckou v Čakovících, kde se nachází OC Čakovice. Trasa dále pokračuje ul. Cukrarskou, kde se nachází převážně zástavba rodinných domů, která je střídána komerčními areály – drobné provozovny. Od ul. Ke Stadionu je trasa vedena převážně obytnou zástavbou Čakovic. Jsou zde rodinné domy v zahradách a obytné domy ze 60. let minulého století – bytové domy se 2 až 3 NP. Dále trasa pokračuje ulicí Polabskou do Míškovic, kde je trasa linky č. 140 ukončena. V okolí se nachází převážně zástavba rodinných domů v zahradách.

Trasa záměru v ul. Zenklova prochází nefunkčním lokálním biokoridorem L4/255 Rokytka tvořený potokem Rokytka.

7. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Předmětem záměru je realizace trolejového vedení pro bateriový trolejbus, což představuje instalaci napájecích a zpětných kabelů pro novou část trakčního vedení (TV), úpravu stávající kontejnerové měřírny v Prosecké ul. pro trvalý provoz, výstavbu nové kontejnerové měřírny v areálu garáže Klíčov a úpravu bývalé trolejbusové měřírny v Příborské ul. (objekt DPP). Součástí stavby bude i realizace trolejbusové smyčky v terminálu Letňany včetně vybudování kusé stopy pro dobíjení E-busů. Dále budou realizovány nabíjecí stopy pro 18 stání na ploše stávajících autobusových odstavů garáže Klíčov. V případě potřeby také přeložky inženýrských sítí.

Charakter záměru představuje příspěvek k dalšímu rozvoji moderní elektrické a ekologické elektrifikované veřejné dopravy v Praze. Realizací trakčního trolejového vedení dojde k úplné náhradě autobusových linek č. 140 elektrobusy.

Stavba počítá s využitím stávajících trakčních stožárů v trvalých polohách v ul. Prosecké, které byly realizovány v rámci pilotního projektu dynamického nabíjení v Prosecké ul. Obecně platí pro celou stavbu, že v maximální možné míře budou realizovány sdružené sloupy trakčního vedení a veřejného osvětlení s využitím stávajících míst sloupů veřejného osvětlení (VO).

Další záměry dopravního charakteru v řešeném území nebyly v tuto chvíli identifikovány.

Kumulace s dalšími záměry není předpokládána. Výstavba budov v oblasti Palmovky bude mít pravděpodobně vliv na výsledné vedení trolejbusové linky. Proto jsou a budou oba projekty koordinovány. Kumulaci vlivů obou staveb se nepředpokládá.

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

Záměr je posuzován v jedné variantě.

Stavba je rozdělena na dvě základní skupiny, a to trakční trolejové vedení (trakční stožáry, troleje, napájecí kabely) a měřírny (technologie, napájecí kabely).

První část stavby začíná v ul. Prosecká, kde bude v zastávce Kundratka DC navazovat na již realizované trakční trolejové vedení v Prosecké ul. Dále bude pokračovat v ul. Čuprova (mezi křižovatkami s ul. Prosecká a Na Žertvách), v ul. Na Žertvách (mezi křižovatkami s ul. Čuprova a Zenklova) a v ul. Zenklova od křižovatky s ul. Na Žertvách po přemostění ul. Povltavské, před kterým bude předpokládáno trakčního trolejové vedení ukončeno. V uvedeném úseku se předpokládá realizace trakčního trolejového vedení pouze jednosměrně ve směru Prosecká,

Čuprova, Na Žertvách, Zenklova. Od přemostění Povltavské ulice pojedou trolejbusy v režimu na baterii až do ul. Prosecká k zastávce Kundratka, kde se opět připojí na instalované trakční trolejové vedení.

Druhá část stavby se nachází v ul. Prosecká od zastávky Kundratka po zastávku Prosecká. Část trolejové trasy mezi zastávkami Kundratka a Kelerka byla již zrealizována v rámci pilotního projektu dynamického nabíjení v Prosecké ul. Nový úsek trakčního trolejového vedení navazuje na stávající (realizovanou) trolejovou stopu v zastávkách Kelerka a pokračuje dále k zastávkám Prosecká v Prosecké ul. (u křižovatky s Trmickou ul.).

Napájení první a druhé části stavby bude provedeno z kontejnerové měničny, postavené v rámci stavby pilotního projektu dynamického nabíjení v Prosecké ul. u křižovatky s Hejtmánkovou ul. Z měničny budou položeny nové napájecí a zpětné kabely. Kabely budou ukládány do země do chodníků, pod komunikaci případně volného terénu podél vozovek.

Třetí část stavby se nachází v areálu stávajících garáží Klíčov (vymezeno ul. Prosecká, Letňanská, Čakovická a Kbelská), na ploše autobusových odstavů, kde budou realizovány nabíjecí stopy pro dobíjení baterií 18 bateriových trolejbusů. Rovněž zde bude nově umístěna kontejnerová měnična.

Čtvrtá část stavby se nachází na ploše autobusových odstavů terminálu Letňany vymezeného ul. Listova, Beladova a Prosecká.

Pátá část stavby se nachází v ul. Listova (od výjezdu z terminálu Letňany ke křižovatce s ul. Beladova), v ul. Beladova (od křižovatky s ul. Listova po křižovatku s ul. Prosecká), dále v ul. Tupolevova (od křižovatky s ul. Prosecká po okružní křižovatku s ul. Kostelecká) a krátký úsek v ul. Kostelecká od okružní křižovatky s ul. Tupolevova k zastávce Obchodní centrum Čakovice DC. Ve směru do Miškovice trolejbus stáhne sběrače již v ul. Tupolevova před okružní křižovatkou ul. Tupolevova a Kostelecká. Ve směru na Palmovku proběhne natrolejení sběračů v zastávce OC Čakovice.

Poslední část stavby se nachází v areálu bývalé trolejbusové měničny (objekt DPP) v ul. Příborská 674, Praha 18 - Letňany. Tato měnična bude sloužit k napájení čtvrté a páté části stavby. Kabely pro napájení trakčního trolejového vedení a ovládání odpojovačů budou vedeny z měničny do ul. Příborské ke křižovatce s ul. Chlebovická a dále prostorem mezi budovou školy a obytnými domy do ul. Dobratická na Tupolevovu ul. Podél Tupolevovy ul. budou kabely vedeny na jednotlivé napájecí body a úsekové děliče.

Pro položení dráhových kabelů budou vykopány rýhy. Na začátku bude provedeno v případě živých povrchů řezání spár a odstranění živého krytu a betonového podkladu, u

dlážděných bude provedeno rozebrání dlažby a její uskladnění na vhodném místě pro opětovné použití. V případě výkopu v zeleni, bude provedeno sejmutí drnu a uložení podél výkopu. Následné výkopy budou prováděny ručně, z důvodu přítomnosti ostatních sítí. Před uložením kabelů bude na dno výkopu nasypána vrstva písku, která bude zhutněna a následně ukládány kabely (při větším počtu po vrstvách) a obsypávány pískem. Následně budou kabely zakryty cihlami (betonovými krycími deskami) a proveden zásyp zeminou a její zhutnění. Hutnění bude prováděno po vrstvách. Poté bude provedena obnova povrchu. Typ povrchů a jejich rozsah nebude měněn.

Pro trolejové vedení budou osazeny nové stožáry. V maximální míře bude provedena výměna stávajících stožárů VO za nové kombinované stožáry trakce a VO a případně doplněny samostatnými stožáry trakce. Obdobně jako u výkopů pro kabely bude nejdříve provedeno v případě živichých povrchů řezání spár a odstranění živichého krytu a betonového podkladu, u dlážděných bude provedeno rozebrání dlažby a její uskladnění na vhodném místě pro opětovné použití. V případě výkopu v zeleni, bude provedeno sejmutí drnu a uložení u výkopu. Poté bude proveden výkop pro základ a betonáž. V základu bude vytvořen pomocí jádra, nebo zabetonované trubky otvor pro osazení stožáru. Do základu budou osazeny chráničky pro zavedení kabelů VO. Po vytvrdnutí betonu bude jeřábem usazen stožár do vytvořeného otvoru, zaklínován a obnoven povrch do původního stavu. Na stožáry budou následně osazeny za pomoci jeřábu a pracovních plošin výložníky, nebo převěsy a na ně upevněny trolejové vodiče. V případě výměny stávajícího trakčního nebo kombinovaného stožáru za nový s vyšší únosností bude po dobu demontáže stávajícího stožáru a stavby nového provedeno převěšení trolejového vedení na provizorní stožár s povrchovým základem. Ten bude po dokončení nového stožáru a převěšením trolejového vedení demontován a odvezen.

Měniřna Prosecká

Ve stávající kontejnerové měniřně v ul. Prosecká bude provedena úprava a doplnění technologického vybavení měniřny. Tyto úpravy budou probíhat ve vnitřním prostoru měniřny. Dále bude provedeno zavedení nových dráhových kabelů (viz popis výše) a provedena telefonní/datová přípojka.

Měniřna garáže Klíčov

Pro napájení dobíjecích stání v garážích Klíčov bude osazena nová kontejnerová měniřna. Pro její osazení bude provedena úprava povrchu vyrovnáním povrchu (šterkodrtí/pískem) případně výkopem pro zapuštění do terénu, dle požadavků kontejnerů, do kterých bude měniřna osazena. Dále bude provedeno uzemnění, uložení zemnicích pásků, nebo tyčí, dle požadavků technologie a dle místních půdních podmínek. Bude provedena také telefonní/datová přípojka.

Měničrna Letňany

V ul. Příborská bude provedena oprava objektu stávající měničrny. Hlavní a největší část prací bude prováděna ve vnitřních částech objektu, kde budou provedeny stavební úpravy pro osazení nového technologického vybavení. Vně objektu bude provedeno nové uzemnění (uzemňovací síť, pomocné uzemnění a ochrana proti blesku) – budou uloženy zemní pásky, nebo zemní tyče dle požadavků technologie a místních půdních podmínek. Dále budou do měničrny zataženy dráhové kabely (popsány výše) a telefonní/datová přípojka. Dále bude provedeno zhodnocení stavu vnějšího pláště objektu a v případě potřeby bude provedena jeho oprava.

Výkopy u všech měření pro telefonní/datové přípojky a uzemnění, budou prováděny stejným způsobem jako pro dráhové kabely, které jsou popsány výše. Překopy vozovek budou realizovány po částech, takže bude vždy zachován provoz v části vozovky, dále budou provedena krátkodobá omezení na vozovkách pro montáž zařízení – např. při montáži stožárů, výložníků, převěsů a trolejového vedení. V místě omezení dopravy bude osazeno příslušné dopravní značení. Konkrétní osazení provizorního dopravního značení bude určeno v dalším stupni projektové dokumentace. Stavební činnosti produkující zvýšený hluk (vibrace, otřesy, rozbíjení betonu) budou prováděny od 8:00 - 12:00 hod a od 13:00 -16:00 hod. Stavební práce budou probíhat pouze v době mezi 7:00 – 21:00 hod.

Základní hodnota návrhové rychlosti trolejového vedení je $v_n = 50$ km/h. Dotčené zastávky jsou Palmovka (výstupní, sdružená s tramvají v ul. Na Žertvách), Palmovka (nástupní, sdružená s tramvají v ul. Zenklova), Libeňský zámek (pouze směr Miškovice, sdružená s tramvají v ul. Zenklova), Kundratka, Kelerka, Prosecká, Letňany, Výstaviště Letňany, Dobratická, Tupolevova, Fryčovická, Trutnovská a OC Čakovice (pouze ve směru Palmovka).

Trolejové vedení trolejbusové trati v uvedených ulicích včetně kusé stopy v terminálu Letňany a nabíjecích stop na ploše autobusových odstavů garáže Klíčov bude provedeno v dvojité izolaci. Celý systém není zdrojem bludných proudů. Pro zavěšení trolejového vedení budou využity trakční stožáry, v ulicích budou v maximální míře vyměněny stávající stožáry VO za nové kombinované trakční stožáry s VO, případně budou doplněny nové trakční stožáry (např. v křižovatkách). V části ulice Na Žertvách a v Zenklově ulici bude provoz trolejbusů v souběhu s tramvajovou tratí, přičemž zde budou využity stávající trakční stožáry a kotvy na budovách. V Čuprově ulici budou trakční stožáry umístěné podél ulice v zeleném pásu mezi chodníkem a vozovkou. V Čuprově ulici bude trolejové vedení provedeno tak, aby byl umožněn průjezd trolejbusů po stávajícím mostě. V ul. Na Žertvách, v úseku mimo tramvajovou trať, budou trakční stožáry umístěné v chodnících.

V části ul. Na Žertvách, kde bude trolejbus pojíždět těleso tramvajové trati, bude trolejové vedení realizováno na stávajících tramvajových trakčních stožárech. Obdobně v Zenklově ul. V Prosecké ul., v úseku, kde bude realizováno nové trolejové vedení, budou trakční stožáry umístěné v chodnících. Stávající mobilní trakční stožáry (4 ks) budou nahrazeny trvalými v definitivních polohách. V areálu stávající garáže Klíčov budou nabíjecí stopy realizovány

formou konstrukce brány s body pro nabíjení trolejbusu, která bude umístěná přímo na betonové ploše venkovních odstavů. Trakční stožáry v terminálu Letňany budou umístěné na betonové ploše odstavů (jihozápadní hrana terminálu) případně v zeleném pásu mezi chodníkem a plochou odstavů (severovýchodní a severozápadní hrana terminálu).

V ul. Beladova, Tupolevova a Kostelecká budou trakční stožáry umístěné v zeleném pásu podél vozovky. V některých úsecích (zejména v prostoru zastávek) budou trakční stožáry umístěné v chodníku. Technologická zařízení (měnírny) budou umístěny buď ve stávajících objektech DPP – kontejnerová měnírna v Prosecké ul. a objekt bývalé měnírny v Příborské ul.. Nová kontejnerová měnírna realizovaná v areálu garáže Klíčov bude umístěna částečně na betonové ploše a částečně v zeleni, přimknutá k severní hraně stávajícího objektu garáže.

Napájecí, zpětné a ovládací kabely budou vedeny v chodnicích a zeleni podél komunikací. V případě potřeby dojde k přeložení inženýrských sítí.

Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů jsou uvedena v oznámení na str. 17 – 18.

Odůvodnění:

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

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

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

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

Předmětem stavby je realizace trolejového vedení pro bateriový trolejbus, což představuje instalaci napájecích zpětných kabelů pro novou část trakčního vedení, úpravu stávající kontejnerové měniřny v Prosecké ul. pro trvalý provoz, výstavbu nové kontejnerové měniřny v areálu garáže Klíčov a úpravu bývalé trolejbusové měniřny v Příborské ul. (objekt DPP). Součástí stavby bude i realizace trolejbusové smyčky v terminálu Letňany včetně vybudování kusé stopy pro dobíjení E-busů. Dále budou realizovány nabíjecí stopy pro 18 stání na ploše stávajících autobusových odstavů garáže Klíčov. V případě potřeby také přeložky inženýrských sítí.

Podle platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy schváleného usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 10/06 ze dne 9.9.1999, který nabyl účinnosti dne 1.1.2000, včetně platných změn i změny Z 1000/00 vydané usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 30/86 dne 22.10.2009 formou opatření obecné povahy č. 6/2009 s účinností od 12.11.2009, předložený záměr respektuje trasu, která se nachází v zastavitelném území, v plochách s funkčním využitím SV – všeobecně smíšené, S1 – nadřazené sběrné komunikace celoměstského významu, S2 - sběrné komunikace městského významu, S4 - ostatní dopravně významné komunikace a DH - plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R, a dále v území nezastavitelném, v plochách s funkčním využitím DU - urbanisticky významné plochy a dopravní spojení a IZ – izolační zeleň.

Dále se záměr nachází v těchto závazných a směrných prvcích územního plánu:

- hranice území se zákazem výškových staveb,
- stávající nadřazené sběrné komunikace celoměstského,
- stávající sběrné komunikace městského významu,
- stávající ostatní dopravně významné komunikace,
- návrh cyklostezky,
- stávající trasa metra se stanicí,
- stávající depo metra,
- zachovávané nádraží pro autobusovou dopravu,
- stávající tramvajová trať,
- návrh tramvajové tratě,
- stávající zatrubněný vodní tok,
- stávající kanalizační stoka,
- stávající vodovod s užitkovou vodou,
- stávající tepelný napaječ,
- návrh tepelného napaječe,
- stávající VTL plynovod,
- stávající optický kabel v metru,
- stávající optický kabel v kabelovodu,
- stávající radioreléová trasa,

- stávající optický kabel úložný nebo uložený v kolektoru 3. řádu,
- VPS 8|DK|8 a 8|DK|9 - Praha 8 a Praha 9 - Městský okruh Jarov - Pelc Tyrolka – Nerealizováno,
- VPS 2|TI|8 - Praha 8 - optický kabel Mělník – realizováno,
- VPS 38|DK|8 - Praha 8 - Pobřežní IV – nerealizováno,
- VPS 18|DK|8 - Praha 8 - Libeňská spojka – nerealizováno,
- VPS 22|DK|33 - Praha 18 - páteřní komunikace Výstaviště v Letňanech (včetně MÚK s Průmyslovým poloookruhem) – částečně realizováno,
- VPS 23|DK|33 - Praha 18 - komunikační propojení Tupolevova – Mladoboleslavská – Realizováno,
- VPS 4|DM|33 - Praha 18 - trasa IV. C2 Ládví - Praha 18 – realizováno,
- VPS 73|DK|19 - Čakovice - rekonstrukce ul. Kostelecké včetně podjezdu pod tratí ČD v ul. Cukrovarské v Čakovicích – nerealizováno,
- záplavové území kategorie A – určenou k ochraně.

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

- ochranném pásmu drah celostátních a regionálních (ve smyslu zákona č. 266/1994 Sb.)
- ochranném pásmu metra (speciální dráhy ve smyslu zákona č. 266/1994 Sb.)
- záplavovém území (ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb.)
- bezpečnostním pásmu VTL plynovodu (ve smyslu zákona č. 458/2000 Sb.).

Umístění části záměru do záplavového území kategorie A1 – pro Q2002 zajišťovaná městem je přípustné, jelikož je daný záměr v souladu s funkčním využitím dané plochy a je umístěn v území, kde již proběhla realizace protipovodňových opatření.

Část záměru se nachází v ploše stavební uzávěry pro stavbu č. 8313, Libeňská spojka, ve znění rozhodnutí o stavební uzávěře Odboru výstavby ÚMČ Praha 8, č. j. OV/P8/2007/0059/Bau/4 ze dne 29. 08. 2007. Povolení výjimky ze stavební uzávěry uděluje Rada hl. m. Prahy.

Část záměru se nachází v ploše velkého rozvojového území VRÚ: Letňany – Kbely (vymezené vyhláškou č. 33/1999 Sb. hl. m. Prahy, o stavební uzávěře ve velkých rozvojových územích hlavního města Prahy, ve znění pozdějších předpisů, vydané dne 26. 10. 1999), kde byla stavební uzávěra zrušena rozhodnutím Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 02. 2012.

Jak vyplývá z výše uvedeného, vybudování nového trolejového vedení, které se nachází v zastavitelných funkčních plochách S1, S2 a S4 a v nezastavitelné funkční ploše DU, je v souladu s jejich doplňkovým funkčním využitím.

Část trolejového vedení, umístění kontejnerových měření a dobíjecího místa zasahuje do zastavitelných funkčních ploch SV a DH, kde jsou rovněž v souladu s jejich doplňkovým funkčním využitím. Jedná se o nezbytná plošná zařízení a plochy liniového vedení technické infrastruktury. Do plochy DH zasahují také odstavné plochy, které jsou v souladu s funkčním využitím.

Umístění kontejnerové měřírny, která zasahuje do nezastavitelné funkční plochy IZ, je v souladu s jejím doplňkovým funkčním využitím. Jedná se o nezbytné plošné zařízení sloužící k transformaci a usměrnění vysokého napětí do nově vybudovaného trolejového vedení. Při realizaci záměru navíc bude zachován dominantní podíl zeleně.

Realizací záměru bude zdroj znečištění ovzduší převeden na elektrickou trakci (bateriový trolejbus), která není zdrojem emisí.

Dle hodnot pětiletých průměrů v čtvercové síti o velikosti 1 km² lze hodnotit stávající imisní situaci v předmětném území jako mírně znečištěnou. V části předmětného území je překračován imisní limit pro průměrné roční koncentrace B(a)P. Imisní limity pro ostatní sledované škodliviny jsou v celém předmětném území splňovány.

Průměrné roční koncentrace škodliviny NO₂, vypočtené jako 5-letý průměr za uplynulé období, jsou v místě trasy záměru na úrovni 20,7 – 31,9 µg/m³, tedy na úrovni do cca 80 % imisního limitu 40 µg/m³. Pro maximální hodinové koncentrace nejsou hodnoty tímto způsobem stanoveny.

Průměrné roční koncentrace škodliviny PM₁₀ v předmětné lokalitě, vypočtené jako 5-letý průměr za uplynulé období, jsou v místě trasy záměru na úrovni 22,1 – 24,2 µg/m³, tedy na úrovni do cca 61 % imisního limitu 40 µg/m³. Nejvyšší vypočtená průměrná denní koncentrace PM₁₀ by měla pro vymezení OZKO (oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší) dosahovat hodnot nejvýše 50 µg/m³. Nejvyšší koncentrace pro vyhodnocení stávajícího stavu dosahují v místě trasy záměru hodnot na úrovni 42,1 µg/m³.

Průměrné roční koncentrace škodliviny PM_{2,5} v předmětné lokalitě, vypočtené jako 5-letý průměr za uplynulé období, jsou v místě trasy záměru na úrovni 15,4 – 17 µg/m³, tedy na úrovni do 68 % imisního limitu 25 µg/m³ platného dle stávající legislativy.

Průměrné roční koncentrace škodliviny benzen v předmětné lokalitě, vypočtené jako 5-letý průměr za uplynulé období, jsou v místě trasy záměru na úrovni 1,2 – 1,4 µg/m³, tedy na úrovni do 28 % imisního limitu 5 µg/m³.

Průměrné roční koncentrace škodliviny B(a)P v předmětné lokalitě, vypočtené jako 5-letý průměr za uplynulé období, jsou v místě trasy záměru na úrovni 0,93 – 1,12 ng/m³, tedy na úrovni do 112 % imisního limitu 1 ng/m³.

K nadlimitním koncentracím B(a)P lze konstatovat, že k překračování imisního limitu dochází na většině území hlavního města Prahy.

4. nejvyšší vypočtená denní koncentrace SO₂ by měla pro vymezení OZKO dosahovat hodnot nejvýše 125 µg/m³. Nejvyšší koncentrace pro vyhodnocení stávajícího stavu dosahují v místě trasy záměru hodnot na úrovni 17,3 µg/m³.

Samotná výstavba trolejbusové tratě bude dočasně zdrojem zvýšené prašnosti v místech stavby, zdrojem emisí ze spalování nafty zejména stavebními mechanismy aj. Přeprava materiálu bude prováděna nákladními automobily. Předpokládá se používání nákladních vozidel s objemem korby 10 m³ až 12 m³, v počtu max. 5 automobilů za den. Celkový objem zemin z výkopů bude na úrovni cca 150 m³. Část výkopových zemin bude použita pro terénní úpravy přímo v místě stavby, přebytečná zemina bude odvezena na příslušné skládky, příp. použita pro terénní úpravy v jiných částech území. Celkové emise TZL vznikající při výkopových pracích a terénních úpravách a při pojezdech vozidel a strojů po plochách staveniště jsou uvedeny v oznámení v tabulce na str. 37. Kromě sekundární prašnosti vznikají při výstavbě v prostoru staveniště i emise z jednotlivých mechanismů podílející se na stavbě. Jedná se především o emise ze spotřeby nafty stavebními mechanismy. Přesná spotřeba nafty bude závislá na konkrétním nasazení jednotlivých strojů. Vzhledem k neznalosti konkrétního nasazení strojů je ve výpočtovém modelu uvažováno s nejnepříznivější situací, tzn. nasazení všech strojů ve sledované fázi současně a se souběžným průběhem prací. Z obdobných staveb lze předpokládat, že celková roční spotřeba nafty u těchto mechanismů nebude vyšší než 100 m³ za rok.

Vliv výstavby záměru bude minimální, krátkodobého trvání s postupným posunem v trase linky 140. Výkopy zeminy budou prováděny manuálně, těžká technika bude použita pro osazení sloupů trakčního vedení a bude časově omezena

Realizací záměru dojde ke snížení emisního a imisního zatížení z liniových zdrojů znečišťování ovzduší, protože realizací záměru bude převedena linka městské hromadné dopravy z PHM na elektrickou trakci (bateriový trolejbus). Součástí oznámení je propočtení emisí, ze kterého vyplývá, že realizací záměru dojde k výraznému snížení emisního, potažmo i imisního zatížení v zájmové oblasti. Celkové roční emise se dle tohoto propočtu v případě NO_x sníží cca o 135 t, CO o 82 t, tuhých látek PM₁₀ o cca 6 t (PM_{2,5} o 4,9 t) a B(a)P o 1 kg.

Významné ovlivnění nebylo identifikováno.

Záměr nemůže mít významný negativní vliv na ovzduší a na klima.

Pro vyhodnocení vlivu výstavby a provozu záměru na akustickou situaci v lokalitě byla předložena akustická studie (Ing. Michaela Vrdlovcová; září 2018).

Dle provedeného orientačního měření (viz příloha oznámení – hluková studie) se v řešeném území pohybuje ekvivalentní hladina akustického tlaku ve dne a zejména v noci při hranici hygienického limitu pokud by bylo možné využít korekci pro starou hlukovou zátěž (den = 70

dB, noc = 60 dB). Pokud ne, pak jsou překročeny jak ve dne, tak v noci hygienické limity (den = 60 dB), noc = 50 dB) pro hluk z automobilové dopravy.

V zájmovém území byla pro potřeby ověření výpočtového modelu provedena dvě 24hodinová měření. 24hodinové měření hluku bylo provedeno ve dnech 15. – 16. 8. 2018 v době mezi 12:00 hod až 12:00 hod (Prosecká 52/71 – místo měření M1) a 21. – 22. 8. 2018 v době mezi 12:00 až 12:00 (Na Žertvách 559/27 – místo měření M2). Současně bylo provedeno sčítání dopravy v ul. Prosecká a Na Žertvách. Měřicí místo M1 bylo zvoleno 2 m před fasádou, ve výšce 3,5 m nad terénem, 4 m od osy nejbližšího jízdního pruhu ulice Prosecká. Měřicí místo M2 bylo zvoleno 2 m před fasádou, ve výšce 7 m nad terénem, 4 m od osy nejbližšího jízdního pruhu ul. Na Žertvách. Měření hluku proběhlo za běžných podmínek silničního provozu. Meteorologické podmínky v době měření byly standardní, pro danou oblast reprezentativní. Podmínky provozu zdroje hluku, tj., provozu na ul. Prosecká a Na Žertvách, jsou charakterizovány dopravně inženýrským průzkumem, který proběhl v době měření. Doprava byla sčítána ručně obousměrně s diverzifikací skladby dopravy (motocykly, osobní vozidla, lehká a střední nákladní vozidla, těžká vozidla) v jednom profilu.

Autobusová doprava MHD je výrazným zdrojem hluku ve svém okolí. Je to dáno především velkým počtem spojů během dne. Nejhorší situace je v relativně úzkých ulicích s obytnou zástavbou. Převedením linky č. 140 na trolejbusy dojde na sledované trase ke snížení počtu autobusů o 60 - 225 spojů (v závislosti na úseku komunikace), které však jsou nahrazeny trolejbusy, dojde k poklesu ekvivalentních hladin akustického tlaku. Tento pokles se předpokládá mezi 0,4 až 6,9 dB. Pokles je závislý na počtu spojů na sledované komunikaci a podílu trolejbusů z počtu spojů.

Ekvivalentní hladiny akustického tlaku vyvolané provozem trolejbusů se v okolí trasy linky č. 140 pohybují mezi 32,4 až 53,1 dB v denní době a v noční době mezi 26,4 až 46,2 dB. Vyvolané ekvivalentní hladiny akustického tlaku v denní i noční době nepřekračují hygienický limit pro denní dobu $L_{Aeq,16h} = 55$ dB a pro noční dobu $L_{Aeq,8h} = 45$ dB. Pouze ve výpočtovém bodě 10 dům v Prosecké ulici 55/73, který je veden v KN jako rodinný dům, je v noční době překročen hygienický limit o 1,6 dB. V domě je však hostel a prádelna s čistírnou.

V současné době nejsou k dispozici podklady pro výpočty hluku ze stavební činnosti, tj. harmonogram, projekt organizace výstavby a nasazení a stavebních strojů. S ohledem na skutečnost, že ve venkovním prostoru budou probíhat pouze výkopy pro uložení kabelů, a to ručně a dále instalace stožárů trakčního vedení, nejedná se o rozsáhlé stavební práce s nasazením hlučných strojů. Na stavbě budou frézy na asfalt a hutní stroje – malé na zásypy rýh. Dále budou autojeřáby. Ovlivnění chráněné zástavby bude řádově ve dnech, vždy v blízkosti prováděných prací. Rovněž vyvolaná mimostaveništní doprava nezatíží sledované komunikace v území. Bude se jednat o několik nákladních vozů zajišťující dovoz materiálu. Práce budou

probíhat za provozu na sledovaných komunikacích pouze s omezením průjezdního profilu. Lze předpokládat, že hluk ze stavební činnosti na realizaci záměru, nepřekročí hygienický limit pro dobu mezi 7:00 – 21:00 hod $L_{Aeq,S} = 65$ dB. Práce v noční době se nepředpokládají.

Záměr nemůže mít významný negativní vliv na akustickou situaci.

Po realizaci záměru (plné nahrazení linky 140 autobusů elektrobusem) dojde k mírnému zlepšení kvality bydlení v okolí trasy záměru vzhledem k nižším emisím hluku i škodlivinám emitovaným do ovzduší.

Záměr nemůže mít významný negativní vliv na veřejné zdraví, resp. obyvatelstvo.

Předpokládá se, že záměr nebude mít nároky na zábor půdy ZPF, ačkoli se parcely ZPF v trase linky nacházejí. K novým trvalým záborům může dojít v případě, že bude potřeba umístit nové sloupky trakčního vedení na tyto pozemky. Dočasné zábory do jednoho roku budou kvalitativně i kvantitativně podrobněji definovány v dalším stupni projektové dokumentace. Vzhledem k tomu, že v současné době neexistuje přesné zaměření pro potřeby stavby, není možné určit rozsah interakce s těmito plochami. Bude snaha se pozemkům ZPF úplně vyhnout.

S ohledem na uvedené lze konstatovat, že se nejedná o významně negativní vliv na ZPF.

Nedojde k záboru PUPFL. Trasa záměru je navržena ve vzdálenosti cca 45 m od okraje lesního pozemku parc. č. 2576/1, k.ú. Libeň.

Záměr nemůže mít významný negativní vliv na půdu a PUPFL.

Přírodovědný průzkum zpracován nebyl z důvodu, že trasa záměru zůstane stejná, jakou má stávající linka autobusu 140. Záměr nemá žádné nároky na zábor nových biotopů a neovlivní je ani změnou autobusů za trolejbusy.

V trase záměru se nenachází žádné plochy s výskytem chráněných druhů rostlin. V trase záměru se nenachází žádné plochy s výskytem chráněných druhů živočichů. V blízkosti záměru se nachází národní přírodní památka, která je zároveň evropsky významnou lokalitou letiště Letňany z důvodu výskytu sysla obecného. Podle příslušného orgánu ochrany přírody záměr nemůže mít významný vliv na evropsky významné lokality ani na ptačí oblasti (viz stanovisko OCP MHMP ze dne 07.09.2018 č. j. MHMP 1389352/2018).

Území dotčené realizací záměru není součástí přírodního parku. Tato území se v okolí záměru ovlivnitelném výstavbou a provozem záměru nenacházejí.

Součástí oznámení byl dendrologický průzkum (Ing. František Moravec, září 2018). V dotčeném území bylo zaznamenáno 115 hodnocených dřevin a plochy keřů. Rozsah kácení bude stanoven v další fázi projektové dokumentace. Shodně dojde k vytipování jedinců, u nichž bude nutné provést např. ořez větví, aby bylo možné natáhnout trolejové vedení.

Biologická rozmanitost nebude realizací záměru oproti současnému stavu území nijak pozměněna

Záměr kříží lokální biokoridor L4/255 Rokytky tvořeným potokem Rokytky (VKP). Realizací záměru nevznikají nové zábory či nároky na zásah do prvků ÚSES, trasa současné linky autobusu č. 140 tento lokální biokoridor kříží i v současné době. Realizace záměru neovlivní prvky ÚSES ani prvky VKP.

Záměr je umístěn v urbanizovaném prostředí. Trasa linky trolejbusu vede zastavěným územím, které v převážné míře tvoří obytné domy. Trasa linky trolejbusu zůstane ve většině své trasy stejná, jako byla doposud až na úsek v ul. Na Žertvách a Zenklova. I v tomto úseku bude procházet územím s několikapatrovými domy.

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

Území patří do mezinárodní oblasti povodí Labe, povodí Dolní Vltavy. Trasa záměru prochází těmito hydrologickými povodími 4. řádu č.: 1-12-01-0350-0-00 povodí Rokytky, 1-05-04-0060-0-00 povodí Vinořského potoka a 1-05-04-0220-0-00 povodí Mratínského potoka.

Záměr se z nenachází na území chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) a nezasahuje do ochranného pásma vodního zdroje. V oblasti toku Rokytky záměr kříží tok, na kterém je vyhlášeno záplavové území.

Dešťové vody z komunikací, které bude elektrobus pojíždět, budou sváděny do stávající dešťové kanalizace. Nedojde ke změně jejich množství, ani ke změně jejich kvality. Záměr je umístěn na stávající komunikaci – nebudou prováděny žádné významné terénní úpravy, které by mohly ovlivnit výši hladiny podzemní vody anebo jejich kvalitu. Pro odvodnění plochy staveniště budou využity stávající uliční vpusti. Srážkové vody budou odváděny do stávající dešťové kanalizace. K zamezení splachů bude využito standardních opatření.

Záměr nemůže mít významný negativní vliv na vodu.

V území dotčeném stavbou ani jeho blízkosti nejsou známy staré ekologické zátěže.

Realizací záměru nedojde k dotčení ložisek, dobývacích prostor a chráněných ložiskových území.

Záměr svým charakterem (náhrada stávající autobusové linky trolejbusem, který bude využívat stávající komunikace, včetně výstavby sloupů trakčního vedení a měřičů) neovlivní horninové prostředí ani přírodní zdroje.

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

Záměr nemůže mít významný negativní vliv na přírodní zdroje.

S ohledem na konfiguraci terénu v zájmovém území pro realizaci záměru a v jeho okolí a také s ohledem na výšky a tvary připravovaného záměru se nepředpokládá ovlivnění klimatických charakteristik zájmového území. Vzhledem k charakteru provozu záměru a jeho velikosti (významu) nedojde oproti stávajícímu stavu k hodnotitelnému ovlivnění klimatu.

Záměr nebude mít významný negativní vliv na klima

Část trasy záměru zasahuje do ochranného pásma Památkové rezervace v hl. m. Praze. V okolí trasy se nacházejí kulturní památky. V zájmovém území se nacházejí území archeologických nálezů 1. (prokázaný výskyt) i 2. (předpokládaný výskyt – pravděpodobnost 51–100 %) stupně. Ochrana těchto památek bude řešena v navazujících povolovacích řízeních ve spolupráci s příslušným orgánem památkové péče.

Součástí záměru bude ve většině případů výměna sloupů stávajícího veřejného osvětlení za sloupy trakčního vedení s veřejným osvětlením a rekonstrukce stávající měřičny. V neposlední řadě může dojít k přeložce inženýrských sítí.

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

Výstavba ani provoz záměru nepředstavuje významný rizikový faktor vzniku havárií. Rizika jsou omezena na běžně přijímaná rizika stavebních činností. Na stavbě se nepředpokládá vznik nebezpečných odpadů, k jejich vzniku by mohlo dojít pouze v případě havárie (rozlité ropné látky, odpadní oleje, absorpční čidla). Výpadek dodávky elektrické energie vzhledem k charakteru záměru nebude mít zásadní problém s možnými důsledky na životní prostředí.

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

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

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

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

2. Úkony před vydáním rozhodnutí:

Dne 08.10.2018 obdržel OCP MHMP oznámení záměru. Z obsahu oznámení vyplynulo, že se jedná o záměr naplňující ust. § 4 odst. 1 písm. c) zákona, a to ve vztahu k bodu 46 kategorie II přílohy č. 1 k zákonu. Tyto záměry podléhají 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 15.10.2018 zahájení zjišťovacího řízení. Dále podle § 16 zákona zajistil zveřejnění informace o oznámení a o tom, kdy a kde je možno do něj nahlížet na úředních deskách dotčených územních samosprávných celků a na internetu. Elektronická podoba oznámení byla zveřejněna v Informačním systému EIA (www.cenia.cz/eia) pod kódem PHA1081. Současně zaslal příslušný úřad oznámení, popřípadě informaci o něm spolu s žádostí o vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům.

Informace o oznámení byla na úřední desce Magistrátu hlavního města Prahy zveřejněna dne 15.10.2018. Veřejnost, dotčená veřejnost, dotčené orgány a dotčené územní samosprávné celky mohly zaslat písemné vyjádření k oznámení příslušnému úřadu do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o oznámení. Za den zveřejnění se přitom považuje ten den, kdy došlo k vyvěšení informace o oznámení na úřední desce dotčeného kraje. V daném případě tak bylo možné zasílat vyjádření příslušnému úřadu do 14.11.2018. Podle § 6 odst. 8 k vyjádřením zasláným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží.

3. Podklady pro vydání rozhodnutí:

Příslušný úřad při vydání rozhodnutí vycházel zejména z předloženého oznámení zpracovaného podle přílohy č. 3 k zákonu. To bylo zpracováno v září 2018 společností PUDIS a. s., pod vedením Ing. Olgy Šambergerové. Ta je držitelkou platné autorizace v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí. Oznámení se zabývá vymezením a posouzením předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí. K oznámení jsou kromě povinných příloh přiloženy následující samostatné odborné studie a materiály:

- hluková studie (Ing. Michaela Vrdlovcová; září 2018),
- dendrologický průzkum (Ing. František Moravec; září 2018),
- výkresové přílohy.

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

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

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

- Hlavní město Praha
(vyjádření č. j. MHMP1811163/2018 ze dne 08.11.2018),
- městská část Praha 9 – radní městské části
(vyjádření č. j. MC09/053865/2018/2 ze dne 08.11.2018),
- Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze
(vyjádření č. j. HSHMP 56865/2018 ze dne 12.11.2018),
- Magistrát hlavního města Prahy - odbor ochrany prostředí
(vyjádření č. j. MHMP 1848889/2018 ze dne 14.11.2018),
- Česká inspekce životního prostředí - oblastní inspektorát Praha
(vyjádření zn. ČIŽP/41/2018/12385 ze dne 30.10.2018),
- Magistrát hlavního města Prahy - odbor rozvoje a financování dopravy
(vyjádření sp. zn. MHMP 1647081/2018 ze dne 26.10.2018),

5. Vypořádání vyjádření obdržných v průběhu zjišťovacího řízení:

Příslušný úřad obdržel v průběhu zjišťovacího řízení celkem 6 vyjádření. Dále je shrnuta podstata těchto vyjádření. Vypořádání příslušným úřadem je v textu odlišeno kurzívou.

Hlavní město Praha z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí hlavní město Praha, jako územně samosprávný celek, s předloženým záměrem, který podléhá posouzení dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění, souhlasí s níže uvedenými výhradami a nepožaduje další posouzení záměru dle příslušného zákona:

- 1) V textové části se v kapitole B.I.6.2. Technické parametry záměru, na str. 15 uvádí, že v Čuprově ul. bude realizováno trolejové vedení jednosměrně (do centra) a trakční stožáry budou umístěny do travnatého pásu mezi chodníkem a vozovkou. Žádný takový pás se v dotčeném úseku ve směru do centra nenachází. V Čuprově ulici nesmí být v žádném případě trakční stožáry umístěny do chodníku v úzkém úseku podél opěrné zdi, v místě výjezdových ramp z cyklistického podjezdu pod silnicí. Chodník v současnosti slouží jako nenahraditelný úsek páteřní cyklotrasy A26 podél Rokytky a už dnes je svou šířkou na hranici použitelnosti.
- 2) V navazujících fázích přípravy budeme trvat na co nedůslednějším dodržování principu sdružování stožárů VO a trakčního vedení a využití stávajících trakčních stožárů v místech souběhu s tramvajovou tratí. Při umístění stožárů v chodnících budeme požadovat co nejdůslednější dodržování minimálního odstupu od vozovkové obruby a co nejširší volný průchozí profil chodníku.
- 3) Upozorňujeme, že posuzovaný záměr prochází oblastí Balabenka – U Kříže, pro kterou se momentálně připravuje změna platného ÚP hl. m. Prahy Z3125, jež má vymezit upřesněné řešení severovýchodní části Městského okruhu v rozsahu Pelc-Tyrolka – Balabenka - Rybníčky. Dokumentaci s návrhem prostorového řešení východní části Městského okruhu, která bude podkladem pro změnu ÚP, zajišťuje Odbor strategických investic Magistrátu hl. m. Prahy.

Ad 1) V textové části v kapitole B.I.6.2. byl nepřesně uveden zelený pás mezi vozovkou a chodníkem. Umístění trakčních stožárů mimo uvedený chodník lze řešit v rámci další projektové přípravy.

Ad 2) Při realizaci trolejového vedení v předmětném záměru je počítáno se slučováním stožárů TV a VO v maximální možné míře, za tímto účelem je záměr koordinován mezi příslušnými aktéry na straně HMP. V místech souběhu s tramvajovou tratí je rovněž počítáno s využitím již realizovaných trakčních stožárů.

Ad 3) Záměr je připravován s ohledem na platnou územně-plánovací dokumentaci v souladu se všemi povinnostmi a podmínkami vyplývajícími z příslušné legislativy a stanovisek dotčených orgánů státní správy a samosprávy.

Podle příslušného úřadu jsou ve vyjádření Hlavního města Prahy upozornění pro další stupně přípravy stavby. Z vyjádření Hlavního města Prahy nevyplývá nutnost záměr posoudit, navíc ani toto není tímto samosprávným orgánem požadováno.

Městská část Praha 9 konstatuje, že předložený záměr byl zpracován dostatečně, a to jak z hlediska akustické, rozptylové studie, ale i z hlediska biologického, dendrologického a geologického průzkumu a s předloženým záměrem souhlasí. Záměr nepředpokládá změnu intenzity dopravy, linka bude nadále provozována stejným způsobem a se stejným počtem jízd. Z hlediska stavebních úprav nemá námitek. Vzhledem k výše uvedenému, Městská část Praha 9 nepožaduje veřejné projednání EIA a posuzování tohoto záměru podle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění.

Podle příslušného úřadu z vyjádření městské části Praha 9 nevyplývá nutnost záměr posoudit, navíc toto ani není požadováno.

Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze konstatuje, že dokumentace k zahájení zjišťovacího řízení předmětného záměru je zpracována v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí z hlediska ochrany veřejného zdraví. V rámci řešeného území není dle předložené dokumentace předpoklad negativního vlivu záměru na veřejné zdraví (hlukové imise jsou pod hygienickými limity, znečištění ovzduší prakticky beze změny). Hygienická stanice hlavního města Prahy nepožaduje podrobit záměr dalšímu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

Podle příslušného úřadu z vyjádření Hygienické stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze nevyplývá nutnost záměr posoudit, navíc toto ani není požadováno.

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

Z hlediska zemědělského půdního fondu konstatuje, že záměrem bude dotčen zemědělský půdní fond, pravděpodobně ale půjde pouze o dočasný zábor. Chráněné zájmy tedy nejsou dotčeny.

Z hlediska lesů, lesního hospodářství a myslivosti konstatuje, že část trasy záměru mezi zastávkami Kundratka a Kelerka, která se nachází ve vzdálenosti do 50 m od okraje lesních pozemků parc.č. 2584, 2576/1, 2576/4, 2576/20, vše k.ú. Libeň, byla již realizována v rámci pilotního projektu dynamického nabíjení v Prosecké ulici. K tomuto záměru již OCP jako orgán

státní správy lesů vydal závazné stanovisko č.j. MHMP 52426/2017 (Sp. zn. S-MHMP 2120722/2016 OCP) ze dne 12. 1. 2017. Nová navazující trasa je dále navržena ve vzdálenosti cca 45 m od okraje lesního pozemku parc.č. 2455/1 k.ú. Libeň.

Posuzovaný záměr v předložené podobě nepředstavuje riziko újmy na lesních pozemcích ani porostech a nemá k němu připomínky. Projednávání záměru v dalších stupních procesu EIA nepožaduje.

Z hlediska nakládání s odpady upozorňuje, že v souvislosti se změnou č. 169/2013 Sb. zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, která nabyla účinnosti 01.10.2013, dle § 16 odst. 3 shromažďování (krátkodobé soustředování v místě vzniku) a přeprava nebezpečných odpadů nepodléhají souhlasu.

Z hlediska ochrany ovzduší shrnuje výsledky provedených hodnocení. V této souvislosti považuje navržený záměr, který nese výrazný potenciál na zlepšení kvality ovzduší v dané lokalitě, za akceptovatelný. Z hlediska zájmů chráněných zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, správní orgán ochrany ovzduší považuje předložené oznámení záměru za dostatečné a nepožaduje pokračování v procesu podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů.

Z hlediska ochrany vod sděluje, že v oblasti toku Rokytka kříží záměr tento vodní tok.

Z vodohospodářského hlediska nemá k oznámení připomínky a projednávání záměru v dalších stupních procesu EIA nepožaduje.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny nemá připomínky. Dále sděluje, že řešené území není součástí zvláště chráněných území, ani se jej nedotýkají kterékoli z dalších faktorů chráněných dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Oznámení záměru „Elektrifikace BUS linky 140“ zpracovaného společností PUDIS, a.s. v září 2018 se případným výskytem zvláště chráněných rostlinných nebo živočišných druhů nezabývá. Vzhledem k charakteru stavby (realizace trolejového vedení pro bateriový trolejbus ve stávajících komunikacích) odbor ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy nepředpokládá, že by došlo realizací stavby ke škodlivému zásahu do přirozeného vývoje zvláště chráněných druhů.

Záměr křížuje vodní tok Rokytka, který je ale v místě kolize zatrubněný. Chráněné zájmy nejsou dotčeny.

Podle příslušného úřadu z vyjádření odboru ochrany prostředí MHMP nevyplývá nutnost záměr posoudit, navíc ani toto není tímto dotčeným orgánem požadováno. Odbor ochrany prostředí MHMP potvrzuje závěry oznámení o přijatelnosti záměru nebo upozorňuje na povinnosti vyplývající z platných právních předpisů, aniž by to mělo dopad na výsledky hodnocení. Z vyjádření odboru ochrany prostředí MHMP neplyne, že by záměr mohl významně negativně ovlivnit životní prostředí.

Oblastní inspektorát Praha České inspekce životního prostředí nemá k oznámení připomínky a nepožaduje záměr posoudit podle zákona.

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

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

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

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)
 - Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9, IDDS: fhidrk6
- 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 8, k rukám starosty, Zenklova 1/35, 180 00 Praha 8, IDDS: g5ybpd2
 - Městská část Praha 9, k rukám starosty, Sokolovská 14/324, 180 49 Praha 9, IDDS: nddbppc
 - Městská část Praha 18, k rukám starosty, Bechyňská 639, 199 00 Praha 9, IDDS: 87ubtf2
 - Městská část Praha-Čakovice, k rukám starosty, nám. 25. března 121/1, 196 00 Praha 9, IDDS: 3pybpw9
 -
- Na vědomí
 - hlavní město Praha, Ing. Petr Hlubuček – náměstek primátora, 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
 - Úřad městské části Praha 8, odbor životního prostředí, IDDS: g5ybpd2
 - Úřad městské části Praha 9, odbor životního prostředí a dopravy, IDDS: nddbppc

- Úřad městské části Praha 18, odbor dopravy a životního prostředí, IDDS: 87ubtf2
 - Úřad městské části Praha-Čakovice, odbor životního prostředí a majetkoprávní, IDDS: 3pybpw9
 - Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace, IDDS: c2zmahu
-
- Spis