

P O S U D E K

o vlivech záměru

„TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“

na životní prostředí

**podle 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 předpisů**

(říjen 2020)

P O S U D E K

o vlivech záměru

„TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“

na životní prostředí
podle 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 předpisů

zpracovatel posudku:

RNDr. Tomáš Bajer, CSc.

držitel osvědčení odborné způsobilosti ke zpracování dokumentací a posudků dle zákona č.100/2001 Sb., č. osvědčení
2719/4343/OEP/92/93, autorizace prodloužena rozhodnutím č. j. 52153/ENV/15

spolupráce:

Ing. Jana Bajerová

Ing. Martin Šára

(říjen 2020)

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

Prohlášení

Posudek o vlivech záměru „Tramvajová trať Kobylisy - Zdiby“ na životní prostředí jsem zpracoval podle požadavků vyplývajících z § 9 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 předpisů, (dále jen „zákon č. 100/2001 Sb.“), jako držitel osvědčení o odborné způsobilosti č. j. 2719/4343/92/93, vydaného dne 28. 1. 1993 Ministerstvem životního prostředí České republiky v dohodě s Ministerstvem zdravotnictví České republiky. Autorizace prodloužena rozhodnutím č. j. 52153/ENV/15.

Datum: 04. 10. 2020

Podpis:



POSUDEK

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

OBSAH:

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	6
I. 1. Název záměru	6
I. 2. Kapacita (rozsah) záměru	6
I. 3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)	6
I. 4. Obchodní firma oznamovatele	6
I. 5. IČ oznamovatele	6
I. 6. Sídlo (bydliště) oznamovatele	6
II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE	7
II. 1. Úplnost dokumentace	7
II. 2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení	10
A. Údaje o oznamovateli	10
B. Údaje o záměru	10
B.I. Základní údaje	10
B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č.1	10
B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru	10
B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)	11
B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry	11
B.I.5. Zdůvodnění umístění záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí	11
B.I.6. 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	12
B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení	13
B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků	13
B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9 odst. 3 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat ..	14
B.II. Údaje o vstupech	15
B.II.1. Půda	15
B.II.2. Voda	15
B.II.3. Ostatní přírodní zdroje (například surovinové zdroje)	15
B.II.4. Energetické zdroje	15
B.II.5. Biologická rozmanitost	16
B.II.6. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu	16
B.III. Údaje o výstupech	17
B.III.1. Znečištění ovzduší, vody, půdy a půdního prostředí	17
B.III.2. Odpadní vody	17
B.III.3. Odpady	19
B.III.4. Ostatní emise a rezidua	19
B.III.5. Doplňující údaje	20
C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území	21
C.I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území	21
C.II. Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny	21
C.II.1. Ovzduší a klima	21
C.II.2. Voda	21
C.II.3. Půda	22
C.II.4. Přírodní zdroje	22
C.II.5. Krajinný ráz	22
C.II.6. Biologická rozmanitost	23
C.II.7. Zvláště chráněná území, prvky systému NATURA 2000, ÚSES, významné krajinné prvky, památné stromy ...	24
C.II.8. Obyvatelstvo a veřejné zdraví	25
C.II.9. Hmotný majetek, kulturní dědictví, archeologické lokality	25
C.III. Celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení a předpoklad jeho pravděpodobného vývoje v případě neprovedení záměru, je-li možné jej na základě dostupných informací o životním prostředí a vědeckých poznatků posoudit	26
D. Komplexní charakteristika a hodnocení možných významných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví ..	27
D.I. Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru	27
D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví	27
D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima	30
D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci a event. další a fyzikální a biologické charakteristiky	33

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

D.I.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody	36
D.I.5 Vlivy na půdu	40
D.I.6 Vlivy na přírodní zdroje.....	42
D.I.7 Vlivy na biologickou rozmanitost.....	42
D.I.8 Vlivy na krajinu a její ekologické funkce	44
D.I.9 Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů	45
D.II. Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích	46
D.III. Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části D bodů I a II z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů	47
D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví	48
D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí.....	53
D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace a hlavních nejistot z nich plynoucích	53
E. Porovnání variant řešení záměru	54
F. Závěr	54
G. Všeobecné srozumitelné shrnutí netechnického charakteru	55
H. Přílohy	55
II.3. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí	56
II.4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice.....	56
III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ	56
IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCÍ, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACÍ NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A K JEJICH MONITOROVÁNÍ.....	57
V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDŘZENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI	61
VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ.	105
VII. NÁVRH ZÁVAZNÉHO STANOVISKA K POSOUZENÍ VLIVŮ PŘEVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	106

Přílohy:

Příloha 1 – Vyjádření k dokumentaci

Příloha 2 – Vyžádaný doplňující podklad podle §9 zák. č.100/2001 Sb. v platném znění

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

I. 1. Název záměru

„Tramvajová trať Kobylisy - Zdiby“

I. 2. Kapacita (rozsah) záměru

Záměr lze specifikovat následujícími charakteristikami:

- Tramvajová trať o délce 5,445 km
- Terminál Zdiby (U Celnice) – parkoviště s parkovacím domem o celkové kapacitě 420 parkovacích stání pro osobní automobily
- Terminál Sedlec – tramvajová smyčka + parkovací dům o celkové kapacitě 840 parkovacích stání pro osobní automobily

I. 3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)

kraj: hlavní město Praha

obec: hlavní město Praha

městská část: Praha – 8, Praha – Dolní Chabry

katastrální území: Kobylisy, Dolní Chabry

kraj: Středočeský kraj

obec: Zdiby, Sedlec u Líbeznic

katastrální území: Zdiby, Sedlec u Líbeznic

I. 4. Obchodní firma oznamovatele

Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace

I. 5. IČ oznamovatele

00066001

I. 6. Sídlo (bydliště) oznamovatele

Zborovská 81/11

150 21 Praha 5 - Smíchov

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedená kapitola obsahuje všechny potřebné informace; ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

POSUDEK

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE

II. 1. Úplnost dokumentace

Dokumentace záměru je zpracována v členění podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění, a z tohoto pohledu odpovídá požadavkům citovaného zákona.

Dokumentace vlivů záměru na životní prostředí v rozsahu Přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění byla zpracována oprávněnou osobou Mgr. Radomírem Mužíkem, který je držitelem osvědčení odborné způsobilosti autorizace č. j. 39738/ENV/10, autorizace prodloužena č. j. 80105/ENV/14.

Pokud jde o vlastní obsah a rozsah dokumentace, je podle názoru zpracovatele posudku vzhledem k charakteru záměru a jeho lokalizaci tato akceptovatelná k možnosti posoudit vlivy předloženého záměru na životní prostředí a ukončit proces posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.

Vlastní dokumentace v části A – Údaje o oznamovateli - charakterizuje základní údaje o oznamovateli předkládaného záměru. Údaje jsou předloženy odpovídajícím a dostatečným způsobem.

Část B – Údaje o záměru – popisuje základní charakteristiky stavby a splňuje po formální stránce požadavky přílohy číslo 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění. Z hlediska věcné náplně je tato kapitola komentována v další části předkládaného posudku.

Z hlediska části C – Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území lze označit ve vztahu k uvažovanému záměru za postačující.

Část D – Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí – obsahuje téměř všechny kapitoly této části dokumentace:

- ❖ Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru, které vyplývají z výstavby a existence záměru, použitých technologií a látek, emisí znečišťujících látek a nakládání s odpady, kumulace záměru s jinými stávajícími nebo povolenými záměry se zohledněním požadavků jiných právních předpisů na ochranu životního prostředí
- ❖ Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích
- ❖ Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části D bodů I a II z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů
- ❖ Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné, popřípadě opatření k monitorování možných negativních vlivů na životní prostředí, které se vztahují k fázi výstavby a provozu záměru, včetně opatření týkajících se připravenosti na mimořádné situace podle kapitoly II a reakcí na ně
- ❖ Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí

POSUDEK

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

- ❖ Charakteristika všech obtíží, které se vyskytly při zpracování dokumentace, a hlavních nejistot z nich plynoucích

Část E - Porovnání variant řešení záměru

Dokumentace uvádí, že v aktualizaci technické studie bylo zvažováno celkem 5 různých variant řešení tramvajové trati a uspořádání jízdních pruhů v dotčeném úseku. Na základě došlých vyjádření v rámci zjišťovacího řízení, na základě požadavků vznesených v průběhu zpracování aktualizace technické studie a na základě celkové koncepce řešení dopravy na území města Prahy a navazujícího území byly do procesu posuzování vlivů na životní prostředí zařazeny následující dvě varianty:

Varianta 1: uspořádání jízdních pruhů 1+1 s tramvajovým pásem šířky 7,5-8,0 m ve středu komunikace, s lokálními rozšířeními před křižovatkami na 2+1/1+2.

Varianta 2: uspořádání jízdních pruhů v úsecích, kde je to možné, 2+1 / 1+2 s tramvajovým pásem šířky 7,5-8,0 m ve středu komunikace, s lokálními rozšířeními před křižovatkami na 2+2

Dokumentace uvádí, že zcela zásadní při hodnocení posuzovaných variant je však vliv jednotlivých variant na akustickou situaci v území. Ve výhledových stavech v roce 2025 a 2050 dochází ve variantě V2 k nárůstu hodnot ekvivalentní hladiny akustického tlaku ($L_{Aeq,T}$) v nadlimitně zatíženém území, a to i při zohlednění kompenzačního opatření v obci Zdiby (pokládka nízkohlučného asfaltu v rozsahu km 3,805–4,000 ve směru na Prahu a ve staničení km 4,000–4,255 v obou směrech).

Naopak ve variantě V1 nebude ve výhledových stavech v roce 2025 a 2050 docházet ve stavech se záměrem oproti stavům bez záměru k nárůstu hodnot $L_{Aeq,T}$ v nadlimitně zatíženém území. V případě varianty V1 lze konstatovat, že realizací záměru ve variantě V1 dojde k částečnému zlepšení akustické situace v relativně hustě obydleném území podél komunikace II/608 v Praze 8 – Kobylisích, Praze – Dolních Chabrech a v obci Zdiby.

Na základě výše uvedeného dokumentace konstatuje, že:

- **varianta V1** je z hlediska hodnocení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí akceptovatelná a **realizovatelná**
- **varianta V2** je z důvodu hlukového zatížení území nad míru přípustnou stávajícími platnými předpisy vyhodnocena jako **k realizaci nevhodná**.

Předložená dokumentace dále obsahuje požadované kapitoly F. Závěr, G. Všeobecné srozumitelné shrnutí netechnického charakteru a H. Přílohy.

Součástí posuzované Dokumentace EIA jsou dále následující přílohy:

1. Mapové podklady (převzato z technické studie, listopad 2019)
2. Akustické posouzení, březen 2020
3. Rozptylová studie, březen 2020
4. Hodnocení vlivů na veřejné zdraví, březen 2020
5. Biologický průzkum, březen 2020
6. Hydrogeologický posudek, prosinec 2018 (převzato z oznámení EIA)

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

7. Předběžný geotechnický průzkum, říjen 2019 (v tištěné podobě pouze textová část, v digitální podobě včetně grafických příloh)
8. Dopravně inženýrské podklady
9. Orientační posouzení kapacity křižovatek, únor 2020
10. Doklady

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku po formální stránce pokládá dokumentaci za akceptovatelnou.

*Na základě předaných vyjádření však zpracovatel posudku pro objektivní vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví požádal podle §9 zák. č.100/2001 Sb. v platném znění o doplňující podklad týkající se problematiky nakládání s dešťovými vodami s odkazem na vyjádření Hlavního města Prahy (Ing. Petr Hlubuček, náměstek primátora pro oblast ŽP, infrastruktury, technické vybavenosti a bezpečnosti). Uvedený doplňující podklad je doložen v **Příloze č. 2** předkládaného posudku.*

Ve vztahu k vyjádřením uvedeným v příloze č. 10 dokumentace, týkající se souladu stavby s územními plány lze ze strany zpracovatele posudku konstatovat, že dosažení tohoto souladu je věcí oznamovatele, nikoliv hodnocení vlivů na životní prostředí, a proto podmínky uváděné v dokumentaci ve vztahu k územnímu plánu nejsou zapracovány do podmínek návrhu závazného stanoviska.

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRAT' KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

II.2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení

Úplnost dokumentace ve vztahu k vlivům záměru „Tramvajová trať Kobylisy - Zdiby“ na životní prostředí považuje zpracovatel posudku za akceptovatelnou k možnosti posoudit vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatelstva jakož i formulovat návrh závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (dále jen „stanovisko“) pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor ochrany prostředí a ukončit proces posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění vydáním závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí. Rozsah a podrobnost přiložených odborných studií odpovídá stupni projektové přípravy s tím, že požadavek zpracovatele posudku na doplnění je doložený v **Příloze č. 2** předkládaného posudku.

A. Údaje o oznamovateli

V této kapitole jsou uvedeny základní údaje o oznamovateli: obchodní firma, IČ, jméno a příjmení oznamovatele.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek. Kapitola naplňuje informace požadované zákonem.

B. Údaje o záměru

B.I. Základní údaje

Kapitola je rozdělena na dílčí kapitoly, jejichž názvy odpovídají požadavkům uvedeným v zákoně.

B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č.1

Dle dokumentace předmětem předkládaného posudku je posouzení záměru „Tramvajová trať Kobylisy - Zdiby“. Dle dokumentace záměr odpovídá následujícím bodům:

- bod č. 46 – tramvajové, trolejbusové, nadzemní a podzemní dráhy, visuté dráhy nebo podobné dráhy zvláštního typu sloužící výhradně nebo zvláště k přepravě lidí
- bod č. 109 – Parkoviště nebo garáže s kapacitou od stanoveného limitu parkovacích stání v součtu pro celou stavbu

Příslušným úřadem je Magistrát hl. m. Prahy, odbor ochrany prostředí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska zařazení záměru ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Záměr lze specifikovat následujícími charakteristikami:

- Tramvajová trať o délce 5,445 km
- Terminál Zdiby (U Celnice) – parkoviště s parkovacím domem o celkové kapacitě 420 parkovacích stání pro osobní automobily
- Terminál Sedlec – tramvajová smyčka + parkovací dům o celkové kapacitě 840 parkovacích stání pro osobní automobily

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

Stanovisko zpracovatele posudku:

K popisu kapacity a rozsahu záměru ze strany zpracovatele posudku bez zásadnějších připomínek.

V souladu s Metodickým sdělením MŽP, odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence č.j.18130/ENV/15 jsou základní opatření projednaná s oznamovatelem a projektantem záměru chápána jako opatření, která jsou součástí záměru a s jejichž naplněním se automaticky počítá.

B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)

kraj: hlavní město Praha

obec: hlavní město Praha

městská část: Praha – 8, Praha – Dolní Chabry

katastrální území: Kobylisy, Dolní Chabry

kraj: Středočeský kraj

obec: Zdiby, Sedlec u Líbeznic

katastrální území: Zdiby, Sedlec u Líbeznic

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska lokalizace záměru jsou prezentované údaje v příslušné kapitole posuzované dokumentace ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

Dokumentace v této kapitole uvádí, že v řešeném území nebo v jeho bezprostřední blízkosti se nachází několik lokalit, ve kterých v současné době existují některé stavební záměry v různé fázi rozpracovanosti. Přehled plánovaných záměrů v řešeném území s možnými synergickými a kumulativními vlivy je doložen v tabulce č. 1 posuzované dokumentace.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Jak je patrné z Přílohy č. 8 posuzované dokumentace, rozhodující záměry, které mohou na komunikačním systému generovat novou automobilovou dopravu, jsou v modelu dopravy zohledněny.

B.I.5. Zdůvodnění umístění záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí

Dle dokumentace je cílem záměru zefektivnění, zatraktivnění a především zkapacitnění veřejné dopravy v severní oblasti středočeského regionu na rozhraní hlavního města Prahy a Středočeského kraje, kdy současné autobusové spoje již kapacitně nedostačují. Dalším důvodem připravované výstavby trati je omezení počtu automobilů jedoucích ze Středočeského kraje do Prahy a jejich zachycení již na periferii na novém parkovišti P+R u dálnice D8 v katastru obce Sedlec. Parkoviště je modulární a umožňuje dodatečné navyšování kapacity.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

B.I.6. 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

Tramvajová trať

Nově navržená tramvajová trať začíná v ulici Klapkova v současné manipulační zastávce Vozovna Kobylisy (km 0,000). Z křižovatky ulic Klapkova, Horňátecká, Maškova a Ústecká pokračuje trať severně přímo po ul. Ústecká. V ulici Ústecká je tramvajová trať vedena přibližně v její ose. V předkládaném návrhu jsou v ulici Ústecká navrženy zastávky Kobyliská (km 0,820), Pruněrovská (km 1,420) a V Rybníčkách (km 2,004). V navazujícím úseku v katastru obce Zdiby, již v ulici Pražská se nacházejí zastávky U Celnice (km 3,371), U Kostela (km 4,132) a Stará pošta (cca km 4,8) v blízkosti okružní křižovatky II/608xI/9. Konečná zastávka Sedlec (km 5,500) se nachází na opačné straně dálnice D8 v katastru Sedlec u Líbeznic. Pro navrženou tramvajovou trať v délce cca 5,5 km všeobecně platí tyto technické parametry:

- maximální podélný sklon do 70 ‰
- minimální výškový zakružovací poloměr 800 m
- délka nástupišť zastávek 67 m (pro dvě soupravy)
- minimální poloměr směrového oblouku v širé trati $R = 95 \text{ m}$
- minimální poloměr směrového oblouku ve smyčce a v kolejových konstrukcích $R = 30 \text{ m}$
- výhybek o poloměru $R = 50 \text{ m}$

V navrhovaném stavu se na trati nacházejí celkem 4 mostní objekty, z nichž zásadní se nachází před koncem trati, přibližně mezi km 4,67 – 5,17. Tramvajová trať po tomto mostě překonává křižovatku D8 x I/9 x II/608. Most je navržen společně s lávkou pro chodce a cyklisty, aby i pro pěší a cyklistickou dopravu vzniklo komfortní bezkolizní propojení obcí Zdiby a Sedlec. Součástí tramvajové tratě bude i výstavba sedmi zastávek. Jejich umístění je patrné z obrázku č. 3 hodnocené dokumentace.

Z předchozích akustických výpočtů vyplynula potřeba realizovat na povrchu silnice II/608 kompenzační opatření v podobě akusticky příznivějšího povrchu (tzv. nízkohlučný asfalt). Předpokládaný rozsah instalace je uvažován v rozsahu km 3,805–4,000 ve směru na Prahu a ve staničení km 4,000–4,255 v obou směrech.

Terminál P+R Zdiby, U Celnice

P+R Zdiby se bude nacházet přibližně v prostoru mezi Pražským okruhem a stávající celnicí na okraji zastavěného území obce Zdiby, cca 3,3 km od počátku trasy. Areál parkoviště P+R bude na základě požadavků samosprávy obce Zdiby navržen s parkovacím domem, a je též vybaven místy pro odstavování linkových autobusů. Protože areál parkoviště P+R je situován v blízkosti křižovatky silnice II/608 s Pražským okruhem, je navrženo 420 parkovacích míst systému P+R. Dokumentace zdůrazňuje, že kapacita parkoviště je odhadnuta na základě předpokládané poptávky a dopravního modelu, a že se počet parkovacích míst může v rámci dalších stupňů dokumentace dále zpřesňovat.

Terminál P+R Sedlec u Líbeznic

Smyčka a terminál P+R Sedlec se bude nacházet v prostoru za dálniční křižovatkou D8 x I/9 x II/608. Samotný terminál a smyčka budou bezprostředně navazovat na

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

objekt parkovacího domu, který by zde měl vzniknout. Trať se do vymezeného prostoru severně od silnice I/9 dostane po cca 500 m dlouhém mostě přes dálniční křižovatku D8 x I/9 x II/608 s tím, že smyčka bude umístěna v úrovni prvního nadzemního podlaží parkovacího domu. Celková kapacita parkovacích míst v terminálu pro systém P+R je navržena na 840.

Přemostění dálniční křižovatky D8 x I/9 x II/608

Přemostění prostoru křižovatky D8 x I/9 x II/608 je navrženo tak, aby vyhovělo požadavkům uspořádání větví dálniční křižovatky při současném stavu pouze s minimálními úpravami, i všem dalším etapám v průběhu postupné rekonstrukce a zkapacitnění křižovatky i dálnice D8. Kromě samotného tramvajového mostu je souběžně navrhována i lávka pro pěší a cyklisty.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez podstatnějších připomínek. Lze pouze upozornit, že v situačním výkresu P01 – 03 není v uváděném km 3,3 zakreslen terminál, ale „Parkoviště Zdiby“. Za podstatné lze označit skutečnost, že dle upřesnění zpracovatele dokumentace jsou oba terminály (Terminál P+R Zdiby a Terminál P+R Sedlec) navrženy jako modulární, což znamená, že počet parkovacích stání je možné na základě potřeby v budoucnosti navyšovat. Protože kapacita terminálů byla diskutována i v rámci veřejného projednání, je tento aspekt formulován do podmínek návrhu závazného stanoviska.

B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení

Dokumentace uvádí následující předpokládané termíny:

Termín zahájení realizace stavby: 2024

Termín dokončení stavby: 2025

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Splnění uvedených termínů bude závislé na postupu dalšího projednání záměru v rámci územního a stavebního řízení.

B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Kraj: Hlavní město Praha

Město/obce: MČ Praha 8

Kraj: Středočeský kraj

Město/obec: Zdiby, Sedlec

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9 odst. 3 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat

Výčet navazujících rozhodnutí je v dokumentaci uveden.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K uvažované kapitole bez připomínek s tím, že navazující rozhodnutí, která nejsou v dokumentaci EIA uvedena, nesouvisí přímo se zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí, protože bezprostředně souvisí s příslušnými složkovými zákony, a proto jejich výčet nijak nemůže ovlivnit závěr procesu posuzování vlivů na životní prostředí v rámci posuzovaného záměru.

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

B.II. Údaje o vstupech

B.II.1 Půda

Dokumentace konstatuje, že posuzovaná tramvajová trať je od začátku posuzovaného úseku navržena na v současné době zpevněných pozemcích (silnice II/608), mimoúrovňově překonává dálnici D8 a následně je v prvním patře zaústěna do parkovacího domu Sedlec.

Dokumentace dále uvádí, že ačkoliv je tramvajová trať vedena v převážné většině svého úseku po stávajících zpevněných plochách, část estakády mezi MÚK Zdiby a P+R Sedlec si vyžádá omezený trvalý zábor zemědělského půdního fondu (ZPF), konkrétně na BPEJ 2.01.00. Celkový trvalý zábor ZPF celého záměru bude cca 7,3 ha a celý se bude odehrávat na půdě klasifikované dle BPEJ 2.01.00 v I. třídě ochrany.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k charakteru veřejně prospěšné stavby ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

B.II.2 Voda

Při výstavbě bude potřeba omezené množství pitné vody. Pitná voda bude na stavenišťe dovážena, zásobování si zajistí dodavatel stavby.

Dokumentace uvádí, že pro provoz záměru se předpokládá spotřeba vody cca 7 377,5 m³. Dokumentace uzavírá, že výstavba i provoz posuzovaného záměru budou mít standardní nároky na potřebu pitné a užitkové vody. Tyto nároky budou kryty ze stávajících zdrojů vody v oblasti. Nebude vyvolána potřeba zřízení nových zdrojů vody.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

B.II.3 Ostatní přírodní zdroje (například surovinové zdroje)

Dokumentace uvádí, že při výstavbě budou potřeba stavební materiály a pohonné hmoty a mazadla pro stavební mechanismy a nákladní automobily. Dokumentace uzavírá, že na základě zkušeností s podobnými stavbami je možné konstatovat, že budou využívány obvyklé stavební materiály - beton, ocel, dřevo atd. Nezávadnost použitých materiálů z hlediska zdraví obyvatel a životního prostředí musí doložit dodavatel stavby a bude prověřena v kolaudačním řízení.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

B.II.4 Energetické zdroje

Tramvajová trať při svém provozu spotřebovává elektrickou energii. Roční spotřeba elektrické energie pro posuzovaný záměr bude dle dokumentace činit cca 1 900 MWh.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

B.II.5 Biologická rozmanitost

Dokumentace uvádí, že posuzovaná trasa tramvajové trati je umístěna do stávající komunikace, parkovací domy pak do zemědělsky intenzivně využívaných ploch, navíc v bezprostřední blízkosti stávající obytné nebo průmyslové zástavby. Dotčené území je tak typickou příměstskou krajinou s malým podílem přirozených nebo polopřirozených ekosystémů, s nízkou druhovou diverzitou.

Dále dokumentace uvádí, že druhy a ekosystémy, které se nacházejí v území, jsou popsány v samostatném biologickém průzkumu, který je součástí dokumentace EIA jako příloha č. 5. Výstupy z průzkumů jsou pak následně převzaty do kapitoly dokumentace C.2.5. Biologická rozmanitost.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K uvedené kapitole ze strany zpracovatele posudku bez podstatnějších připomínek. Biologický průzkum je komentován v další části předkládaného posudku.

B.II.6 Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Dokumentace uvádí, že během výstavby bude probíhat relativně intenzivní přeprava stavebních a výkopových materiálů. Stavební materiál bude dopravován odjinud na staveniště, výkopový materiál bude převážen po plochách staveniště.

Návrh tras pro přepravu sutí z demoličních prací a jiné staveništní dopravy je znázorněn na obr. č. 5 posuzované dokumentace. Dle dokumentace se předpokládá, že všechny jízdy nákladních automobilů v nejvytíženější etapě (odvoz sutí) budou realizovány od posuzované stavby směrem na sever po komunikacích D8, II/608 a III/0083.

Předpokládaný reálný rozsah nasazení stavební techniky je spolu s uvedením předpokládaného denního nasazení uveden v tabulce č.3 posuzované dokumentace.

Ve vztahu k etapě provozu dokumentace uvádí, že posuzovaná stavba bude sloužit jako součást dopravní infrastruktury. Zavedením tramvajové linky a výstavbou parkovacích objektů se změní dopravní vztahy v lokalitě, proto byly zpracovány dopravně inženýrské podklady pro rok 2025 (uvedení záměru do provozu) a pro rok 2050 (naplnění územního plánu hlavního města Praha), které jsou doloženy v Příloze č. 8 posuzované dokumentace.

V tabulce č. 4 posuzované dokumentace jsou uvedeny intenzity tramvajové dopravy pro současný a výhledový stav. Počty tramvají zajišťujících na tramvajovou smyčku a do Vozovny Kobylisy byly upřesněny na základě podkladů Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s. Pro výhledové stavy v roce 2025 a 2050 jsou ve variantách se záměrem uvažovány totožné intenzity dopravy.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez podstatnějších připomínek.

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

B.III. Údaje o výstupech

B.III.1 Znečištění ovzduší, vody, půdy a půdního prostředí

Ve vztahu k uvedené kapitole dokumentace uvádí, že v etapě výstavby budou dočasnými zdroji znečištění vlastní staveniště na silnici II/608 a pojezdy nákladních automobilů nebo jiných stavebních strojů.

Na ploše staveniště bude docházet zejména ke znovuzvření usazených prachových částic, k produkci tzv. sekundární prašnosti. Množství emitovaných znečišťujících látek během výstavby bude nezbytné minimalizovat odpovídajícími opatřeními. Dokumentace uvádí, že celková rozloha dočasného plošného zdroje bude přibližně shodná s rozlohou staveniště. Tento zdroj emisí bude působit pouze v období výstavby tramvajové trati a parkovacích ploch, přesný časový harmonogram prací není v současné době znám.

Dokumentace EIA uvádí, že uvedením záměru do provozu lze obecně očekávat nárůst emisí v okolí terminálů a v okolí navazujících úseků komunikací D8 a I/9 (zpravidla mimo oblasti s obytnou zástavbou, případně v okrajových částech zástavby), naopak pokles emisí byl zpravidla vypočten podél ulice Ústecká, podél které se nachází obytná zástavba.

Na základě očekávaných dopravních intenzit na navazujících komunikacích, jejichž dopravní proudy budou realizací záměru ovlivněny, a z odpovídajících emisních faktorů byly pro výhledový rok 2025 a rok 2050 pomocí programu MEFA 13 vypočteny hodnoty ročních emisí znečišťujících látek, které jsou uvedeny v tabulkách č.6 až 8 posuzované dokumentace.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Bilance emisí byla zpracována s využitím aktuálního programu MEFA v 13.

Aspekty znečištění vody, půdy a půdního prostředí jsou komentovány v jiných částech předkládaného posudku.

B.III.2 Odpadní vody

Výstavba

Dle dokumentace při výstavbě posuzovaného záměru nebudou vznikat odpadní vody ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb. o vodách ve znění pozdějších předpisů. Pouze v sociálních zařízeních staveniště budou vznikat splaškové odpadní vody. Množství těchto vod bude záviset na počtu pracovníků na staveništi a nelze je tak v současné době stanovit.

Provoz

Splaškové vody: V sociálním zázemí terminálu Sedlec budou vznikat splaškové vody. Je navrženo jejich odvádění do nově vybudované malé ČOV nebo případně do veřejné kanalizace obce Sedlec. Objem vznikajících splaškových vod se odhaduje na stejné úrovni jako spotřeba pitné vody, tj. cca 7 377,5 m³ ročně.

Srážkové vody: Dokumentace uvádí, že potenciálně znečištěné srážkové vody z povrchu komunikací budou vnitroareálovým odvodňovacím systémem svedeny do odlučovače ropných látek (lapol).

POSUDEK

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

Srážkové vody ze střechy parkovacího domu Zdiby a z povrchu komunikací budou příčnými sklony vyspádovány do úžlabí při silničních obrubách mezi parkovací a sousední plochou. Na konci linie odvodňovacího žlabu bude osazena odtoková vpust, která bude zaústěna do lapače organických látek, a následně budou přečištěné srážkové vody zaústěny do stávající dešťové kanalizace pod ulicí Ústecká, která v rámci výstavby tramvajové tratě projde rekonstrukcí.

Neznečištěné srážkové vody ze střechy parkovacího domu Sedlec a přečištěné srážkové vody z lapolu budou odváděny přes retenční nádrže se škrtkovými ventily do příkopu silnice I/9 a dále do vodoteče Líbeznický potok. Alternativně je v technické studii uvažováno využití vodoteče na úpatí zalesněného svahu mezi obcí Sedlec a silnicí I/9 (pod lokalitou „Amerika“ dle katastrální mapy). Situování retenčních nádrží (viz příloha č. 1 dokumentace EIA – Situace variant) je navrženo tak, aby bylo případně možné využít obě vodoteče.

Objem retenčních nádrží u parkovacího domu Sedlec je navržen 260 m³ a 310 m³. Tato skutečnost je v dokumentaci EIA uvedena v kapitole B.1.6.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k odpadním vodám vznikajícím v etapě výstavby ze strany zpracovatele posudku bez připomínek, protože zneškodňování těchto odpadních vod bude probíhat v souladu s Nařízením vlády o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech č. 401/2015 Sb., ve znění pozdějších předpisů; s největší pravděpodobností budou použita chemická WC v zařízeních stavenišť.

Ve vztahu k odpadním vodám vznikajícím v etapě provozu z hlediska bilance splaškových vod bez připomínek. Otázka jejich likvidace (buď na nově vybudované malé ČOV nebo odváděním do veřejné kanalizace obce Sedlec) je komentována v další části předkládaného posudku.

Ve vztahu k uváděným bilancím vznikajícím srážkových vod ze strany zpracovatele posudku s určitými připomínkami, vyplývajícími z navrženého technického řešení nakládání s těmito vodami s odkazem na §1 odst. 1 a §5 odst. 3 vodního zákona - v co největší možné míře upřednostnit vsakování nebo zadržování srážkových vod před jejich odváděním do vodotečí a aby k případnému odvádění srážkových vod do vodotečí bylo přistoupeno jen v odůvodněných případech.

Z doložených podkladů dokumentace EIA je patrné, že podmínky pro zasakování vod v prostorech navrhovaných P+R Terminálů nejsou vhodné. Proto u parkovacího domu Sedlec je navrženo odvádění srážkových vod do vodoteče přes retence o objemech 260 m³ a 310 m³.

*Na základě vyjádření hl. m. Prahy byl oznamovatel požádán podle §9 zák. č.100/2001 Sb. v platném znění o doplňující podklad týkající se problematiky nakládání s dešťovými vodami. Tento vyžádaný doplňující podklad je doložen v **Příloze č.2** předkládaného posudku, kde v Aktualizované technické studii je doložen výpočet srážkových vod pro parkovací dům Sedlec.*

U parkovacího domu Zdiby je uváděno, že po předčištění budou tyto vody odváděny do stávající dešťové kanalizace – tedy přímo, bez návrhu retence. Zpracovatel posudku doporučuje po konzultaci se zpracovatelem dokumentace možnost

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

prověření realizace retenční nádrže i u parkovacího domu Zdiby, jak je komentováno v další části předkládaného posudku.

Z obdržených vyjádření, která jsou komentována v další části posudku, vyplynuly i návrhy na využití vody z retencí pro zálivku v rámci navrhovaných sadových úprav, což je opět zohledněno v další části předkládaného posudku.

Všechny výše uvedené aspekty jsou komentovány v rámci další části posudku včetně formulování podmínek do návrhu závazného stanoviska.

B.III.3 Odpady

Dokumentace konstatuje, že při výstavbě budou vznikat obvyklé druhy odpadů typické pro výstavbu dopravních staveb. Na základě zkušeností s výstavbou komunikací lze předpovědět především vznik odpadů ze skupiny 17 *Stavební a demoliční odpady* dle kategorizace ve vyhlášce MŽP ČR č. 381/2001 Sb.

Provozem tramvajové linky nebudou dle dokumentace vznikat žádné odpady, určité množství odpadů bude vznikat v rámci její údržby. Druh odpadů vznikajících z provozu posuzovaných úseků tramvajových trakcí bude stejný jako u ostatních tramvajových trakcí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k odpadům v etapě výstavby a etapě v provozu ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Nakládání s odpady se bude řídit platnou legislativou v odpadovém hospodářství, a to bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí. Lze pouze upozornit, že dokumentace odkazuje na již neplatnou vyhlášku č. 381/2001 Sb.

B.III.4 Ostatní emise a rezidua

Hluk

Tramvajová a automobilová doprava je významným zdrojem hluku. Zdrojem hluku jsou motorová i drážní vozidla, pohybující se po komunikaci. Hluk z dopravy vzniká nejprve při výstavbě (časově omezené působení) a posléze po uvedení záměru do provozu jako důsledek běžného provozu vozidel (trvalé působení).

Hluk z výstavby posuzovaného záměru je kvantitativně vyhodnocen v akustické studii, kterou zpracoval Ing. Petr Matoušek, DiS., EKOLA group, spol. s r.o. v březnu 2020 a která je součástí dokumentace EIA jako Příloha č. 2.

V akustickém posouzení pro etapu provozu je vyhodnocena počáteční akustickou situace a výhledový stav v roce 2025 před a po realizaci plánované stavby. Součástí vyhodnocení je i stav horizontu naplnění ÚP hl. m. Prahy v roce 2050.

Vibrace

Dokumentace uvádí, že zdrojem vibrací bude následný provoz nové tramvajové trati. Vibrace se budou přenášet z kolejnic přes podloží do okolí a do okolních konstrukcí. Dále dokumentace uvádí, že v rámci dokumentace pro stavební povolení budou navržena a realizována taková opatření, která minimalizují vznik a přenos vibrací z posuzované stavby na takovou úroveň, aby nedocházelo k překračování platných hygienických limitů (např. instalace odpružených desek nebo pásů, které se vloží pod konstrukci trati, čímž sníží přenos vibrací do podloží).

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

Dokumentace dále uvádí, že po realizaci stavby bude v rámci zkušebního provozu provedeno měření vibrací, které doloží dodržení platných hygienických limitů.

Záření

Dokumentace uvádí, že elektromagnetické záření mimo tramvajovou soupravu bude zanedbatelné.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Hluk

Z hlediska údajů týkajících se zdrojů hluku z etapy výstavby i etapy provozu ze strany zpracovatele posudku bez zásadnějších připomínek; metodicky lze pouze upozornit, že závěry akustického posouzení měly být komentovány v jiné části dokumentace. Každopádně je zřejmé, jak již bylo uvedeno v předcházející části posudku, že varianta V1 je z hlediska hodnocení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí akceptovatelná a realizovatelná; naproti tomu varianta V2 je z důvodu hlukového zatížení území nad míru přípustnou stávajícími platnými předpisy vyhodnocena jako k realizaci nevhodná.

V tomto smyslu je formulován i návrh závazného stanoviska příslušnému úřadu ve smyslu sledování V1 v rámci další projektové přípravy záměru.

Vibrace

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

V návrhu závazného stanoviska je formulován požadavek pro dokumentaci ke stavebnímu povolení zpracovat studii řešící problematiku vlivu vibrací; součástí studie bude i pasportizace nejbližších objektů obytné zástavby respektive kulturních památek včetně návrhu monitoringu těchto objektů ve vztahu k přenosům vibrací.

Záření

K uváděným informacím k elektromagnetickému záření ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

B.III.5 Doplnující údaje

Dokumentace konstatuje, že s realizací a provozem předkládaného záměru nejsou očekávány žádné další výstupy, které by mohly významně ovlivnit životní prostředí. Dále dokumentace uvádí, že během výstavby budou provedeny terénní úpravy v prostoru parkovacích domů. Součástí zemních prací je sejmutí humózních vrstev, které budou využity pro finální úpravy okolí parkovacího domu, případně budou využity na zemědělských plochách.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K uváděným informacím ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území

C.I Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

Výčet základních environmentálních charakteristik ploch pro umístění a výstavbu záměru a dotčeného území je popsán v dokumentaci v kapitole C.1. formou tabulky č.15.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku k této kapitole bez připomínek s tím, že uváděné environmentální charakteristiky specifikované v této kapitole jsou dále rozvedeny v kapitole C.II.

C.II Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny

C.II.1 Ovzduší a klima

Dle dokumentace se dotčené území podle Quitta nachází v teplé klimatické oblasti T2. Pro vyhodnocení imisního pozadí byla použita data zveřejněná Českým hydrometeorologickým ústavem na webovém portálu www.chmi.cz. Jedná se o průměr imisního pozadí vybraných znečišťujících látek za období 2014-2018, který je stanoven na základě modelování z dostupných dat o emisích zdrojů a z dat imisního monitoringu. Vzhledem k charakteru záměru dokumentace nepředpokládá vlivy na klima.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

C.II.2 Voda

Povrchové vody

Z hlediska povrchových vod dokumentace konstatuje, že posuzovaná tramvajová trať kříží v km 3,77 začátek Přemyšlenského potoka. Do jiných vodních toků nezasahuje. Posuzovaný záměr dle dokumentace přímo nezasahuje do žádné vodní plochy. V blízkosti posuzovaného záměru se nenachází žádný vodní tok, který by byl dle vyhlášky MZe č. 178/2012 Sb. klasifikován jako významný vodní tok. Zájmové území nespadá do žádného ochranného pásma zdrojů podzemních a povrchových vod (OPVZ), chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) nebo jiného státem chráněného územního celku.

Podzemní vody

Dle dokumentace je posuzovaný záměr situován v hydrogeologickém rajonu 4510 Křída severně od Prahy a 6250 Proterozoikum a paleozoikum v povodí přítoků Vltavy v útvaru podzemních vod 45100 a 62500. Základní informace o dokumentovaných jímacích objektech (archivní sondy, archivní a domovní studny) v blízkosti navržené trasy jsou uvedeny v Hydrogeologickém posudku, který zpracoval Mgr. Jan Soukup v prosinci 2018 a které jsou součástí dokumentace EIA jako příloha č. 6.

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Doporučení v podobě podmínek pro další projektovou přípravu záměru jsou formulována v další části předkládaného posudku.

C.II.3 Půda

Z pedologického hlediska lze v místě průběhu trasy nalézt dle dokumentace především hnědé půdy (kambizemě) se surovými půdami (litozemě). Na začátku úseku se nachází kambizemě s rankery a litozeměmi, na konci úseku v prostoru parkovacího domu Sedlec pak černoze. Celkový trvalý zábor ZPF celého záměru je dle dokumentace 73 040 m² a celý se bude odehrávat na půdě klasifikované dle BPEJ 2.01.00 v 1. třídě ochrany.

Pozemky určené k plnění funkce lesa nebudou záměrem dotčeny.

Staré ekologické zátěže nebyly dle dokumentace v území potenciálně dotčeném posuzovaným záměrem zjištěny.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku z hlediska popisu dotčených hlavních půdních jednotek a tříd ochrany bez zásadnějších připomínek.

C.II.4 Přírodní zdroje

Dokumentace uvádí základní informace o geologické stavbě území. Dle dokumentace navržený záměr neprochází, ani se nepřibližuje k žádnému chráněnému ložiskovému území nebo oblasti výskytu prognózních zdrojů surovin, v jeho blízkosti nejsou dokumentována žádná poddolovaná území. V zájmovém území nejsou evidovány žádné sesuvy a svahové deformace. Nejbližším ložiskem nerostných surovin je ložisko štěrkopísků Klíčany cca 2,5 km severně od P+R Sedlec. Ostatní známé zdroje surovin se nachází ve větší vzdálenosti.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

C.II.5 Krajinový ráz

Dokumentace uvádí, že linie záměru se nachází v silně urbanizovaném prostředí okraje velkoměsta s mnohými technickými stavbami. Typická je silná absence lesa a vodních ploch. Typický je neustálý dopravní ruch, hluk a světelné znečištění centrální části dotčeného krajinového prostoru. Obě související stavby dvou terminálů jsou projektovány na orné půdě. V těsné blízkosti projektovaného terminálu P+R Sedlec u Líbeznice se nachází vysílač Sedlec, za ním dálnice D8. V sousedství plánovaného terminálu P+R Zdiby, U Celnice se nachází několikapatrové budovy celního a logistického centra, betonové, šedé nebo bílé, s rovnou střechou.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

C.II.6 Biologická rozmanitost

Dokumentace uvádí, že podle regionálně fytogeografického členění se linie silnice mezi Kobylisy a Zdiby nachází ve fytogeografické oblasti termofytikum, obvodu České termofytikum, na pomezí fytogeografických okresů Dolní Povolaví a Pražská plošina (podokres Jenštejnská tabule). Z dokumentace vyplývá, že během terénního průzkumu nebyl zaznamenán výskyt žádného zvláště chráněného druhu rostlin dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny a jeho výskyt lze vzhledem k charakteru lokality prakticky vyloučit.

Ve vztahu k zoologickému průzkumu obratlovců dokumentace uvádí, že terénní průzkum byl proveden v roce 2018 (červen - říjen) a aktualizován v roce 2019 (květen - listopad). Průzkum byl zaměřen zejména na zjištění přítomnosti živočichů uvedených v seznamu zvláště chráněných druhů dle přílohy č.III vyhlášky MŽP ČR č. 395/1992 Sb. k zákonu ČNR č. 114/1992 Sb. a existenci jejich potenciálních rozmnožišť. Celkem bylo zaznamenáno 45 druhů obratlovců, z nichž 6 druhů patří mezi zvláště chráněné dle zákona č.114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů (KO - luňák červený, SO – křeček polní, O – slavík obecný, ťuhák obecný, vlaštovka obecná, rorýs obecný). Tři ze zaznamenaných druhů jsou uvedeny v příloze I směrnice o ochraně volně žijících ptáků 2009/147/ES nebo v přílohách II a IV směrnice o stanovištích 92/43/EHS (luňák červený, křeček polní, ťuhák obecný).

Terénní průzkum bezobratlých živočichů provedl Doc. RNDr. Jaroslav Boháč, DrSc. z Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích během vegetačního období roku 2018. V roce 2019 byl průzkum bezobratlých aktualizován. V trase výstavby nebyl zaznamenán žádný zvláště chráněný druh bezobratlých ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. I v nepatrných fragmentech nepolních biotopů se vyskytují výhradně ubikvistní a eurytopní druhy schopné osidlovat silně ovlivněnou antropogenní krajinu.

Území posuzovaného záměru nezasahuje do žádného migračního koridoru.

Krajina, do které je umístěn posuzovaný záměr, je silně urbanizovaná okrajová část hlavního města Prahy. Vlastní těleso tramvajové trati je umístěno na stávající komunikaci, při jejímž okraji dominuje antropogenní vegetace. V místě plánovaných parkovacích ploch P+R se nachází intenzivně využívané zemědělské plochy. Lze tedy konstatovat, že záměr je umístěn na plochách nejnižšího stupně ekologické stability.

Na začátku posuzovaného úseku tramvajové tratě se přibližuje k ochrannému pásmu lesa (2C2 – vysychavá buková doubrava lipnicová). Parkovací dům Sedlec na konci posuzovaného úseku tramvajové trati rovněž zasahuje do ochranného pásma lesa (1B2-bohatá habrová doubrava svízelová), vlastní lesní celek však nebude realizací záměru dotčen.

Stanovisko zpracovatele posudku:

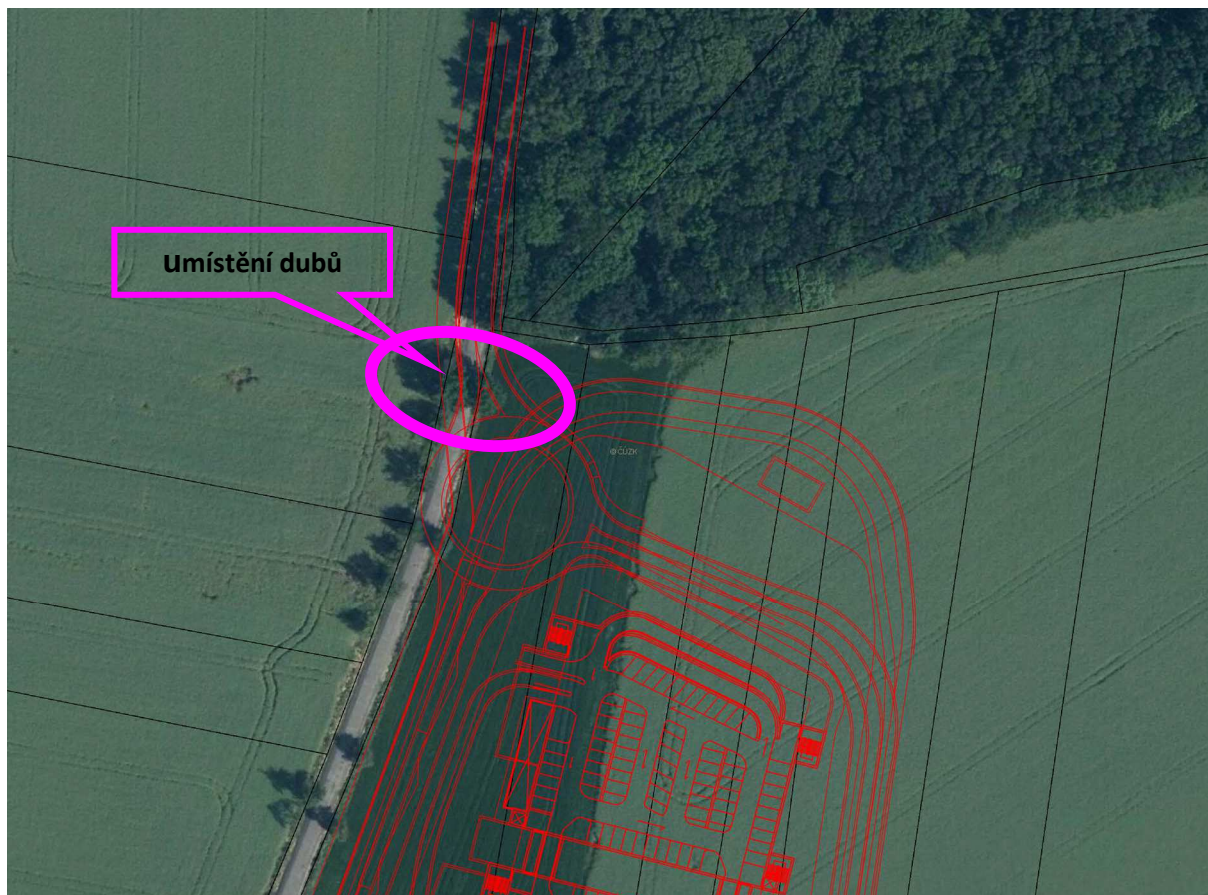
Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez zásadnějších připomínek.

Lze pouze upozornit, že na straně 172 dokumentace je uvedeno, že dojde ke kácení několika starých ovocných stromů podél cesty na Sedlec. V biologickém průzkumu (strana 9 a strana 31), který je přílohou dokumentace EIA jsou však zmiňovány 2 duby, u kterých nelze vyloučit jejich pokácení a současně jako opáření č.19 v dokumentaci EIA v kapitole D.IV. je formulován požadavek na prověření možnosti

POSUDEK

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRÁŤ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

zachování dvou dubů u silnice na Sedlec. Jejich lokalizace je patrná z následujícího obrázku:



Ve vztahu k biologickému průzkumu lze pro upřesnění konstatovat, že na straně 131 posuzované dokumentace je odkazováno na obrázky č.7 a č.16, jejichž název však neodpovídá obsahu těchto obrázků v dokumentaci EIA. Obdobě se tato připomínka týká i obrázků k migraci v rámci biologického průzkumu. Je však patrné, že se jedná pouze o písařskou chybu – správné odkazy na obrázky jsou patrné v biologickém průzkumu, který je součástí posuzované dokumentace.

Vzhledem k obvyklému prodlení mezi přípravou stavby a případným vydáním stavebního povolení, i vzhledem k mobilitě většiny živočišných druhů, je obvyklým standardem takovýchto staveb aktualizace zoologického průzkumu před zahájením stavby. Proto je další částí předkládaného posudku doporučeno, aby v jarním období roku uvažované výstavby byla provedena aktualizace zoologického průzkumu zájmového území formou ověření výskytu ochranně významných druhů živočichů včetně vyhodnocení zásahu do biotopů těchto druhů; výsledky průzkumů je třeba následně promítnout do prováděcí dokumentace stavby a uplatňovat je formou ekologického dozoru odborně způsobilou osobou.

C.II.7 Zvláště chráněná území, prvky systému NATURA 2000, ÚSES, významné krajinné prvky, památné stromy

Posuzovaný záměr nezasahuje do žádného zvláště chráněného území ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů.

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

Posuzovaný záměr nezasahuje do žádné evropsky významné lokality podle směrnice Rady Evropských společenství č. 92/43/EHS o stanovištích ani neleží v její bezprostřední blízkosti.

Posuzovaný záměr nezasahuje do žádného biocentra nadregionální, regionální nebo lokální úrovně.

Trasa posuzované tramvajové trati včetně navazujících staveb nekříží žádný nadregionální biokoridor. Záměr kříží jeden regionální biokoridor a čtyři lokální biokoridory (všechny nefunkční).

Umístění jednotlivých prvků ÚSES ve vztahu k posuzovanému záměru je patrné z obrázku č. 22 posuzované dokumentace.

Trasa posuzované stavby nezasahuje do žádného registrovaného významného krajinného prvku.

Trasa stávající silnice a posuzované tramvajové trati zasahuje do jednoho významného krajinného prvku ze zákona - posuzovaný záměr kříží v km 3,77 začátek Přemyšlenského potoka. Do jiných VKP ze zákona stavba nezasahuje.

V ploše posuzovaného záměru ani v jeho bezprostřední blízkosti neroste žádný památný strom evidovaný ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku k této kapitole bez připomínek.

C.II.8 Obyvatelstvo a veřejné zdraví

Dokumentace udává základní informace o obyvatelstvu. Posuzovaný záměr nezasahuje do ploch určených územním plánem k výstavbě obytných anebo rekreačních objektů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku k popisu této složky životního prostředí bez připomínek.

C.II.9 Hmotný majetek, kulturní dědictví, archeologické lokality

Dokumentace uvádí, že v lokalitě ani v dosahu vlivu záměru se nenacházejí historické, archeologické nebo kulturní památky, které by mohly být negativně ovlivněny realizací záměru.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku k popisu této složky životního prostředí bez připomínek. Teoretické riziko vibrací ve vztahu k zástavbě, respektive kulturním památkám je komentováno v příslušných částech předkládaného posudku.

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

C.III Celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení a předpoklad jeho pravděpodobného vývoje v případě neprovedení záměru, je-li možné jej na základě dostupných informací o životním prostředí a vědeckých poznatků posoudit

Kvalita životního prostředí v zájmové oblasti dle dokumentace vyplývá z jednotlivých podkapitol kapitoly C.2. *Charakteristika současného stavu životního prostředí*. Kvalita jednotlivých složek životního prostředí je různá, je ovlivněna především blízkostí hlavního města.

Dokumentace uvádí, že z hlediska únosného zatížení je možné konstatovat, že realizace a provoz navrhované tramvajové trati a obou parkovacích domů nebude pro zájmové území představovat citelné zhoršení situace z hlediska únosného zatížení životního prostředí. Při hodnocení je třeba vycházet ze skutečnosti, že posuzovaným záměrem je podpora veřejné hromadné dopravy a snaha o systematické zklidňování lokality postupným snižováním počtu vozidel individuální automobilové dopravy v lokalitě.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku k popisu této složky životního prostředí bez připomínek.

POSUDEK

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

D. Komplexní charakteristika a hodnocení možných významných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví

D.I. Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru

D.I.1 Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Dokumentace uvádí, že posuzovaný záměr je situován na rozhraní severní části města Praha a Středočeského kraje. Silnice II/608, na které bude tramvajová trať umístěna, prochází částečně obytanou zástavbou městských částí Prahy (Praha 8 a Praha-Dolní Chabry) a východním okrajem obce Zdiby. Koncový terminál spolu s parkovacím domem je umístěn cca 350 metrů jižně od zástavby obce Sedlec.

Vliv na veřejné zdraví je vyhodnocen v samostatném „Hodnocení vlivů na veřejné zdraví“, které zpracoval Mgr. Robert Polák (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o., Praha) v březnu 2020 a které je součástí předkládané dokumentace jako příloha č. 4.

Z hodnocení vlivů na veřejné zdraví z hlediska vlivů na ovzduší vyplývá, že celkově dojde vlivem záměru ke snížení míry zdravotního rizika, a to ve všech hodnocených variantách. V případě kojenecké úmrtnosti (imisní zátěž PM_{10}) se bude celkový pokles míry rizika pohybovat v řádu stotisícin nového případu v dotčené populaci. V lokalitách s nárůstem míry zdravotního rizika byly vypočteny změny v řádu miliontin nového případu. U úmrtnosti u dospělých nad 30 let (imisní zátěž $PM_{2,5}$) se celkový pokles míry rizika bude pohybovat v řádu tisícín nového případu. V lokalitách s nárůstem imisní zátěže bude zvýšení míry rizika nejvýše v řádu stotisícin nového případu. Jedná se tedy pouze o statistické změny v míře rizika pouze statistické, a to výrazně pod hranicí nového případu. I další hodnocené ukazatele jsou pod statistickou hranicí jednoho nového případu, pouze v případě dnů s omezenou aktivitou a dnů pracovní neschopnosti se vypočtený celkový pokles pohybuje v řádu několika dnů v celé dotčené populaci.

V lokalitách s nárůstem zdravotního rizika byl nárůst zaznamenán pod hranicí jednoho dne. V obou případech se jedná o stanovení účinků na základě vztahů zařazených projektem HRAPIE do skupiny B, tzn. o vztahy s vyšší nejistotou výpočtu. Jak lze očekávat, změny v úrovni zdravotního rizika vlivem provozu záměru budou i v nejvíce dotčené obytné zástavbě nevýznamné ve smyslu ohrožení zdraví a budou převáženy jinými faktory, jako jsou životní styl (například kouření) nebo expozice dalším zdrojům znečišťování.

Z hlediska porovnání variant je možné konstatovat, že pro rok 2025 je z celkového pohledu mírně příznivější varianta 1, pro rok 2050 pak spíše varianta 2. Ovšem rozdíly jsou jen málo významné a toto kritérium není potřeba považovat za rozhodující.

Z hodnocení vlivů na veřejné zdraví vyplývá z hlediska vlivů na akustickou situaci, že v dotčené části zástavby je možné očekávat ve všech výchozích stavech počet hlukem obtěžovaných a při spánku rušených obyvatel v řádu tisíců. Počet případů infarktu myokardu se pak pohybuje na úrovni do 50 případů.

Vlivem záměru byl vypočten sumární pokles počtu obtěžovaných i při spánku

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

rušených obyvatel, a to na úrovni desítek osob, v některých variantách i přes sto osob. V ojedinělých případech dojde k nárůstu, celkově se jedná statisticky nejvýše o jednotky obyvatel, a to jak v roce 2025, tak i v roce 2050. V případě rizika výskytu infarktu myokardu lze očekávat snížení vlivem hlukové zátěže statisticky v řádu setin, přičemž k nárůstu rizika dojde pouze v několika základních sídelních jednotkách, a to v řádu tisícín nového případu. Lze tedy konstatovat, že v hodnocené části zástavby není třeba očekávat reálné zvýšení výskytu infarktu myokardu.

Z hlediska porovnání variant se ukazuje, že ve všech výhledových stavech jsou z hlediska vlivů hlukové zátěže příznivější řešené stavy ve variantě 1.

Kumulativní vlivy

Dokumentace konstatuje, že v rámci hodnocení vlivů na životní prostředí byla zpracovaná hluková a rozptylová studie. Tyto studie s určitou mírou pravděpodobnosti na základě dostupných údajů stanovily obecnou zátěž hlukem a imisemi v území. Vzhledem k tomu, že hluková a rozptylová studie byly zpracovány vždy pro stav zahrnující společné působení všech relevantních zdrojů v území (v případě hluku jde o silniční a kolejovou dopravu, v případě ovzduší o všechny zdroje emisí), odrážejí výsledky uvedených studií nej přesněji kumulativní vliv modelovaných zdrojů zátěže daných složek životního prostředí. Na rozptylovou a hlukovou studii navázalo hodnocení zdravotních rizik, které postihlo i společné působení uvedených faktorů na zdraví obyvatel. Výsledky těchto studií tak představují komplexní vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů hluku z dopravy a emisí do ovzduší v řešeném území.

Zavedením tramvajové linky a výstavbou parkovacích objektů se změní dopravní vztahy v lokalitě, proto byly zpracovány dopravně inženýrské podklady pro rok 2025 (uvedení záměru do provozu) a pro rok 2050 (naplnění územního plánu hlavního města Praha). Dále je v hlukové studii vždy zpracována varianta s uvažováním rozvoje Letiště Vodochody a MÚK Odolena Voda a bez těchto staveb.

Kumulativní a synergické vlivy posuzovaného záměru „Tramvajová trať Kobylisy – Zdiby“ s ostatními záměry v území mohou nastat v období výstavby (hluk, emise). Rozsah případných kumulativních vlivů nelze v současné fázi přípravy stanovit, pro každou stavbu však bude v dalších fázích přípravy záměru zpracován harmonogram stavebních prací, do kterého budou v případě souběhu stavebních prací zahrnuta opatření ke snížení rizika kumulací z negativních vlivů z výstavby.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska vlivů na akustickou a imisní situaci ve vztahu k vlivům na veřejné zdraví jakož i k popisu kumulativních vlivů ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

V etapě výstavby z hlediska generované dopravy nelze vyloučit případné negativní dopady ve vztahu k faktorům pohody a majetku (jak obcí, tak soukromého majetku). Ve vztahu k vlivům na faktory pohody jsou v návrhu závazného stanoviska formulována následující doporučení pro další přípravu záměru:

- *investor stavby zajistí, že po celou dobu přípravy a výstavby bude zajištěn kontakt s veřejností v oblasti komunikace a informování o průběhu přípravy a realizace projektu a jeho potenciálních dopadech na okolí, včetně operativního reagování na vznesené podněty a dotazy; budou stanoveny kontaktní osoby, na kterou by se občané mohli obracet s případnými dotazy*
- *investor stavby zajistí, že před zahájením stavby bude provedeno místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací a pasportizace stavu obytných objektů a jiného*

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

soukromého majetku podél těchto komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením staveníšť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby, vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno uvedením příjezdových komunikací ke stavbě do původního stavu; obdobně po ukončení stavebních prací budou vyhodnoceny případné škody na obytných objektech a jiném soukromém majetku, který bude ovlivněn etapou výstavby; následně budou provedeny příslušné opravy nebo přijata odpovídající kompenzační opatření za způsobené škody na náklady investora; vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno provedením příslušných oprav nebo realizací kompenzačních opatření

Z hlediska celkové koncepce navrhovaného řešení zpracovatel posudku konstatuje, že vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů vychází z navrženého řešení záměru; je proto nezbytné, dle názoru zpracovatele posudku, pro další přípravu záměru formulovat do návrhu závazného stanoviska následující doporučení:

- v rámci každé žádosti o stanovisko pro navazující řízení dle §9a odstavce 6 zákona bude k zákonem stanoveným podkladům rovněž odbor ochrany přírody Magistrátu hl. m. Prahy doloženo plnění podmínek tohoto závazného stanoviska*

Podmínka je stanovena zpracovatelem posudku a zabezpečuje realizaci záměru v podobě předložené do procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

D.1.2 Vlivy na ovzduší a klima

Vlivy na ovzduší

Součástí posuzované dokumentace je rozptylová studie, zpracovaná Mgr. Robertem Polákem, který je držitelem autorizace pro zpracování rozptylových studií.

Etapa výstavby

Dokumentace konstatuje, že v období výstavby bude dočasným zdrojem znečišťování ovzduší vlastní prostor staveniště, kde bude docházet k produkci znečišťujících látek z provozu stavebních strojů a ke vzniku sekundární prašnosti z pohybu stavebních mechanismů a při nakládání se sypkými materiály. Dalším zdrojem znečišťování budou pohyby nákladních aut po okolních komunikacích.

Etapa provozu

Dokumentace konstatuje, že provoz parkovacích domů P+R Sedlec a Zdiby bude zdrojem emisí znečišťujících látek do ovzduší. Stejně tak je, a i nadále bude, zdrojem znečišťování stávající dopravní síť, která bude realizací záměru více či méně ovlivněna. Vlivy uvolňování emisí na imisní koncentrace v okolí posuzovaného záměru jsou kvantitativně vyhodnoceny v rozptylové studii (zpracovatel Mgr. Robert Polák, ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o., Praha, březen 2020 (Příloha č. 3)). Pro výpočty emisí z automobilové dopravy byl použit model MEFA 13, pro výpočet imisního zatížení lokality z provozu posuzovaného záměru byl použit imisní model ATEM, který je ve vyhlášce č. 330/2012 Sb. uveden jako jedna z referenčních metod pro imisní modelování.

Z výsledků rozptylové studie vyplývají následující závěry:

Z provedených modelových výpočtů pro výhledový stav k roku 2025 (kde byl hodnocen příspěvek automobilové dopravy) a porovnání s pětiletými průměry koncentrací znečišťujících látek vyplývá, že ve výchozím stavu (bez vlivu záměru) lze očekávat plnění imisních limitů pro krátkodobé i roční koncentrace oxidu dusičitého, roční koncentrace benzenu a roční koncentrace suspendovaných částic PM₁₀. Velmi lokálně, v nejbližším okolí dálnice D8 bylo vypočteno možné překročení imisního limitu pro denní koncentrace částic PM₁₀ a průměrné roční koncentrace částic PM_{2,5}.

Při interpretaci výsledků je však třeba zdůraznit, že hodnoty pětiletých průměrů zohledňují již příspěvek stávající komunikační sítě, tedy i dálnice D8. Na části zájmového území pak bylo identifikováno překročení imisního limitu pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu, a to již z údajů o pětiletých průměrech.

Uvedením záměru do provozu lze obecně očekávat nárůst imisní zátěže v okolí terminálu P+R Sedlec a v okolí navazujících úseků komunikací D8 a I/9, zpravidla mimo oblasti s obytnou zástavbou, případně v okrajových částech zástavby. Naopak pokles byl zpravidla vypočten podél ulice Ústecká, podél které se nachází obytná zástavba. V žádné části výpočtové oblasti nebylo zaznamenáno zvýšení počtu překročení imisního limitu pro denní koncentrace suspendovaných částic PM₁₀ o jeden nebo více případů za rok. V případě průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic PM_{2,5} a benzo[a]pyrenu byly v oblastech s možným překročením imisního limitu ve výchozím stavu zaznamenány velmi malé změny v imisní zátěži, které celkovou situaci nijak podstatně neovlivní.

POSUDEK

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

Z provedených modelových výpočtů pro výhledový stav k roku 2050 (kde byl hodnocen příspěvek automobilové dopravy) a porovnání s pětiletými průměry koncentrací znečišťujících látek vyplývá, že ve výchozím stavu (bez vlivu záměru) lze očekávat plnění imisních limitů pro krátkodobé i roční koncentrace oxidu dusičitého a roční koncentrace benzenu. Velmi lokálně, v nejbližším okolí dálnice D8 bylo vypočteno možné překročení imisního limitu pro průměrné roční a denní koncentrace částic PM₁₀ a průměrné roční koncentrace částic PM_{2,5}. Při interpretaci výsledků je však třeba zdůraznit, že hodnoty pětiletých průměrů zohledňují již příspěvek stávající komunikační sítě, tedy i dálnice D8. Na části zájmového území pak bylo identifikováno překročení imisního limitu pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu, a to již z údajů o pětiletých průměrech. Uvedením záměru do provozu lze obecně očekávat nárůst imisní zátěže v okolí terminálu P+R Sedlec a v okolí navazujících úseků komunikací D8 a I/9, zpravidla mimo oblasti s obytnou zástavbou, případně v okrajových částech zástavby. Naopak pokles byl zpravidla vypočten podél ulice Ústecká, podél které se nachází obytná zástavba.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vlivy na ovzduší – etapa výstavby

V době vypracování předkládané rozptylové studie nebyl znám zhotovitel stavby a tedy nebyly známy ani zásady organizace výstavby, ze kterých by bylo patrné nasazení stavební techniky ani relevantní objem zemních prací.

Dle názoru zpracovatele posudku lze považovat za účelné, aby investor, v případě realizace záměru, smluvně se zhotovitelem stavby zajistil plnění následujících doporučení, která by měla být zapracována do smlouvy se zhotovitelem stavby a která by měla směřovat k minimalizaci vlivů na ovzduší v etapě výstavby:

- *pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší budou obsahovat následující požadavky:*
 - *v průběhu celé výstavby provádět důsledné čištění a v případě potřeby oplach aut před výjezdem na komunikace (nebo instalace čistícího systému, např. vibrační rohože, vodní lázně s tlakovým čištěním nebo kombinace omytí a přejezdů přes retardéry), pravidelně čistit povrch příjezdových a odjezdových tras v blízkosti staveniště (okamžitě po znečištění); v době déle trvajících sucha zajistit pravidelné skrápění staveniště, čištění staveništních ploch a komunikací provádět zásadně za mokra*
 - *minimalizovat pojezd nákladních vozidel po nebezpečné ploše staveniště, případně nejvíce pojížděné úseky na staveništi zpevnit, omezit rychlost vozidel na staveništi na 20 km.h⁻¹*
 - *zajistit, aby řidiči nákladních automobilů po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě vypnuli motor*
 - *preferovat napájení elektřinou nebo používání baterií před využíváním generátorů na naftový nebo benzinový pohon*
 - *kontrolovat technický stav strojní techniky a podmínky na staveništi (technický stav hrazení, povětrnostní podmínky, dostupnost protiprašných opatření) před zahájením jednotlivých etap stavebních prací*
 - *po dobu stavby je nutné dodržovat zásady správné manipulace s nakladačem, obsluha strojů vyškolenými pracovníky, tj. plnit nákladní vozidla ve správné poloze tak, aby nedocházelo k násypu materiálu mimo vozidlo*
 - *zaplachtovat automobily, které budou odvážet materiál s frakcí menší než 4 mm*
 - *v době nepříznivých rozptylových podmínek zamezit souběhu stavebních mechanismů s vysokým výkonem, redukovat volnoběhy nákladních automobilů a dalších strojů mimo silniční techniky na minimum*
 - *v průběhu výstavby instalovat po obvodu staveniště plné oplocení nebo oplocení s tkaninou, a to o min. výšce 2 m*
 - *minimalizovat nebo zcela vyloučit volné deponování jemnozrnného materiálu (cement, vápno, bentonit, písek s frakcí do 4 mm) na staveništi; dlouhodoběji ukládaný materiál shromažďovat v boxech, ohradit jednotlivé materiály a zamezit vyfoukání jemných částic do okolí; dle možností neumísťovat ukládaný materiál v blízkosti obytné zástavby, ale v odlehlejší části staveniště*
 - *při nakládce a vykládce minimalizovat spádové výšky*
 - *plochy určené k následným vegetačním úpravám osázet co nejdříve po skončení prací*

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRAT' KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

- *odkryté suché plochy zvlhčovat (skrápět), a to v době déletrvajícího sucha nebo při větrném počasí*
- *pohyby techniky udržovat pouze v rámci stavenišť, pohyby techniky ve volné krajině vyloučit*

Vlivy na ovzduší – etapa provozu

Z hlediska vlivů na ovzduší v etapě provozu ze strany zpracovatele posudku bez podstatnějších připomínek. Je patrné, že samotná tramvajová trať není zdrojem emisí a tedy neovlivňuje imisní zátěž zájmového území.

Na straně druhé je nutné konstatovat, že změny v intenzitách automobilové dopravy v případě realizace záměru se mohou měnit i s ohledem kapacity parkovacích terminálů, kde nelze vyloučit případné navyšování parkovacích stání a ve vztahu ke konečnému možnému termínu realizace záměru.

Pro další projektovou přípravu je z hlediska vyhodnocení vlivů na ovzduší formulována odpovídající podmínka:

- *součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná rozptylová studie pro etapu provozu, která bude zpracovaná na základě aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s vývojem dopravy v zájmovém území a s realizací případných dalších liniových staveb potenciálně ovlivňujících dopravu v řešeném území*

Za podstatné lze označit skutečnost, že dle upřesnění zpracovatele dokumentace jsou oba terminály (Terminál P+R Zdiby a Terminál P+R Sedlec) navrženy jako modulární, což znamená, že počet parkovacích stání je možné na základě potřeby v budoucnosti navyšovat. Protože tato skutečnost však není z dokumentace EIA zcela jednoznačně definována, je v návrhu závazného stanoviska uvedena následující podmínka:

- *v rámci další projektové přípravy (v územním i stavebním řízení) řešit parkovací terminály P+R Zdiby a P+R Sedlec jako modulární, tedy s možností případného navýšení jejich kapacity*

Vlivy na klima

Dokumentace konstatuje, že vliv záměru na klima málo významný, akceptovatelný, trvalý a vratný. Záměr není zranitelný vůči změně klimatu ani vůči jeho extrémním projevům (přívalové deště, sucho, vysoké sněhové srážky, prudký vítr apod.)

Stanovisko zpracovatele posudku:

S uvedeným závěrem lze souhlasit za předpokladu realizace v posudku navrhovaných doporučení do návrhu závazného stanoviska.

Z obdržených vyjádření vyplynul požadavek, aby v případě realizace bylo tramvajové kolejiště tvořeno zeleným travnatým pásem pro vytvoření příznivějšího mikroklimatu v jinak široké, vyasfaltované ploše Ústecké ulice. Tento travnatý pás by rovněž podstatnou měrou příznivě řešil zasakování srážkových vod. S tímto požadavkem se zpracovatel posudku ztotožňuje, a proto v návrhu závazného stanoviska je formulována následující podmínka:

- *v rámci dokumentace pro územní řízení prověřit možnost vedení tramvajové trati v travnatém pásu z hlediska technického řešení včetně možností řešení péče o travnatý pás*

POSUDEK

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

D.I.3 Vlivy na hlukovou situaci a event. další a fyzikální a biologické charakteristiky

Hlukové vlivy

Etapa výstavby

Z dokumentace EIA vyplývá, že k překročení hygienického limitu hluku ze stavební činnosti dochází pouze při nasazení strojní podbíječky kolejí. Toto překročení je způsobeno velkou hlučností použité technologie, která je však zásadní pro správné zhutnění podkladních vrstev pražců. Pro použití strojní podbíječky bude nutné podat žádost o vydání časově omezeného povolení dle § 31, zák. č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Ostatní uvažované stavební činnosti nepřekračují hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti 65 dB.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k etapě výstavby ve vztahu k hlukové zátěži jsou ze strany zpracovatele posudku v návrhu závazného stanoviska formulovány následující podmínky:

- *pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů hluku v etapě výstavby budou obsahovat následující požadavky:*
 - *celý proces výstavby bude organizačně zajištěn tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody, a to zejména v nočních hodinách a ve dnech pracovního klidu*
 - *v noční době, ráno od 06 do 07 hod. a večer od 21 do 22 hod. nebudou probíhat stavební práce*
 - *v noční době, ráno od 06 do 07 hod. a večer od 21 do 22 hod. nebude v provozu obslužná doprava stavenišť*
 - *v rámci výstavby budou použity stroje s garantovanou nižší hlučností; budou kombinovány hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti, bude zkrácen provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni – práce budou rozděleny do více dnů po menších časových úsecích*
 - *řidiči nákladních aut po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě vypnout motor*
- *po výběru zhotovitele stavby bude vypracována akustická studie pro etapu výstavby, která bude vycházet ze zásad organizace výstavby a upřesněných znalostí o nasazení jednotlivých stavebních mechanismů a která bude dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby*

Aspekt vydání časově omezeného povolení dle § 31, zák. č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů vyplývá z příslušné složkové legislativy; není proto zohledněna v podmínkách závazného stanoviska.

Etapa provozu

Vlivy záměru na hlukovou situaci z provozu posuzovaného záměru jsou kvantitativně vyhodnoceny v akustickém posouzení, které zpracoval Ing. Petr Matoušek, DiS., EKOLA group, spol. s r.o. v březnu 2020 a které je součástí dokumentace EIA jako Příloha č. 2.

Hodnocena byla počáteční akustická situace a výhledové stavy v roce 2025 a 2050 v několika variantách řešení ve vztahu k uspořádání počtu jízdních pruhů pro silniční dopravu v ulicích Ústecká a Pražská a dále ve vztahu k rozvoji Letiště Vodochody a MUK Odolena Voda. V akustickém posouzení byl dále vyhodnocen vliv provozu dopravy na stávající tramvajové trati, varianta s prodloužením tramvajové tratě a vliv provozu dopravy na novém úseku prodloužené tramvajové trati k obci Sedlec.

Z výsledků výpočtu vyplývá, že ze samotného provozu dopravy na plánované tramvajové trati výpočtově není překračován hygienický limit stanovený pro tramvajové a trolejbusové dráhy vedené po silnicích I. a II. tříd a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc).

POSUDEK

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

Z výsledků výpočtu dále vyplývá, že hygienické limity hluku pro provoz dopravy na veřejných parkovištích odvozené od hygienických limitů příjezdových, resp. odjezdových komunikací (60/50 dB v případě P+R Zdiby a 55/45 dB v případě P+R Sedlec) jsou výpočtově dodrženy.

Provedeným výpočtem bylo zjištěno, že ve výhledových stavech v roce 2025 a 2050 nedochází ve variantě V1 uspořádání jízdních pruhů pro silniční dopravu v ulici Ústecká a Pražská (pro variantu bez rozvoje i s rozvojem Letiště Vodochody a MÚK Odolena Voda) ve stavech se záměrem oproti stavům bez záměru k nárůstu hodnot $L_{Aeq,T}$ v nadlimitně zatíženém území. Ve výpočtu byla zohledněna realizace kompenzačního opatření v podobě akusticky příznivějšího povrchu (například nízkohlučný povrch), jehož rozsah je uveden v posouzení uveden. Lze konstatovat, že realizací záměru ve variantě V1 dojde k částečnému zlepšení akustické situace v relativně hustě obydleném území podél komunikace II/608 v Praze 8 – Kobylisích, Praze –Dolních Chabrech a v obci Zdiby.

Ve výhledových stavech v letech 2025 a 2050 dochází ve variantě V2 uspořádání jízdních pruhů pro silniční dopravu v ulici Ústecká a Pražská (pro variantu bez rozvoje i s rozvojem Letiště Vodochody a MÚK Odolena Voda) ve stavech se záměrem oproti stavům bez záměru k nárůstu hodnot $L_{Aeq,T}$ v nadlimitně zatíženém území, a to i při zohlednění zmíněného kompenzačního opatření v obci Zdiby. Z tohoto důvodu je zpracovatelem akustického posouzení doporučena k realizaci Varianta V1.

Při porovnání akustické situace z provozu dopravy na veřejných komunikacích pro intenzity dopravy v roce 2025 bez nákladní dopravy a se zohledněním nákladní dopravy související s výstavbou je patrné, že výpočtově nedochází ve variantě se zohledněním obsluhy nákladní dopravy stavby ke zhoršení akustické situace v nadlimitně zatíženém území. Z výsledků je dále patrné, že vlivem provozu samotné staveništní dopravy na veřejných komunikacích nedochází k překračování hygienického limitu $L_{Aeq,s} = 65$ dB v denní době (7–21 hodin).

Akustické posouzení prokázalo realizovatelnost záměru z akustického hlediska s doporučením realizace Varianty V1.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k etapě provozu se lze ztotožnit se závěry akustického posouzení a předkládaným posudkem je doporučena Varianta 1: uspořádání jízdních pruhů 1+1 s tramvajovým pásem šířky 7,5-8,0 m ve středu komunikace, s lokálními rozšířeními před křižovatkami na 2+1/1+2 s otevřeným šterkovým ložem a pojížděným asfaltovým krytem v místech křížení s ostatními komunikacemi.

Z hlukového posouzení zájmového území vyplývá, že ze samotného provozu dopravy na plánované tramvajové trati výpočtově není překračován hygienický limit stanovený pro tramvajové a trolejbusové dráhy vedené po silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc).

Z výsledků výpočtu dále vyplývá, že hygienické limity hluku pro provoz dopravy na veřejných parkovištích odvozené od hygienických limitů příjezdových, resp. odjezdových komunikací (60/50 dB v případě P+R Zdiby a 55/45 dB v případě P+R Sedlec) jsou výpočtově dodrženy.

Provedeným výpočtem bylo zjištěno, že ve výhledových stavech v roce 2025 a 2050 nedochází ve variantě V1 uspořádání jízdních pruhů pro silniční dopravu v ulici

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

Ústecká a Pražská (pro variantu bez rozvoje i s rozvojem Letiště Vodochody a MÚK Odolena Voda) ve stavech se záměrem oproti stavům bez záměru k nárůstu hodnot $L_{Aeq,T}$ v nadlimitně zatíženém území. Ve výpočtu byla zohledněna realizace kompenzačního opatření v podobě akusticky příznivějšího povrchu (například nízkohlučný povrch).

Dokumentace EIA potom uvádí, že zdrojem vibrací bude následný provoz nové tramvajové trati. Vibrace se budou přenášet z kolejnic přes podloží do okolí a do okolních konstrukcí. V rámci dokumentace pro stavební povolení budou navržena a realizována taková opatření, která minimalizují vznik a přenos vibrací z posuzované stavby na takovou úroveň, aby nedocházelo k překračování platných hygienických limitů (např. instalace odpružených desek nebo pásů, které se vloží pod konstrukci trati, čímž sníží přenos vibrací do podloží).

Na základě všech uvedených skutečností jsou v návrhu závazného stanoviska formulovány následující podmínky:

- ve fázi dokumentace pro územní rozhodnutí a ve fázi dokumentace pro stavební povolení aktualizovat hlukovou studii pro vybranou variantu; v rámci projektu zohlednit kompenzační opatření v obci Zdiby (pokládka nízkohlučného asfaltu v rozsahu km 3,805–4,000 ve směru na Prahu a ve staničení km 4,000–4,255 v obou směrech); z hlediska tramvajové tratě navrhnout a realizovat opatření minimalizující vznik a přenos vibrací z posuzované stavby tak, aby nedocházelo k překračování platných hygienických limitů (např. instalace odpružených desek nebo pásů, které se vloží pod konstrukci trati, čímž sníží přenos vibrací do podloží)
- pro dokumentaci ke stavebnímu povolení zpracovat studii řešící problematiku vlivu vibrací; součástí studie bude i pasportizace nejbližších objektů obytné zástavby respektive kulturních památek včetně návrhu monitoringu těchto objektů ve vztahu k přenosům vibrací
- v průběhu zkušebního provozu bude provedeno měření hluku v denní i noční době akreditovanou nebo autorizovanou osobou; volbu bodů pro měření v chráněném venkovním prostoru staveb bude konzultován s orgánem ochrany veřejného zdraví
- k žádosti o vydání závazného stanoviska kužívání stavby bude předložen protokol (zpracovaný akreditovanou nebo autorizovanou osobou) o výše uvedeném měření prokazujícím nepřekročení přípustných hlukových limitů pro denní, respektive noční dobu v chráněném venkovním prostoru staveb
- po realizaci stavby bude v rámci zkušebního provozu provedeno měření vibrací, které doloží dodržení platných hygienických limitů

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

D.I.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody

Vlivy na povrchové vody

Výstavba

Dokumentace uvádí, že výstavba tramvajové trati bude probíhat na stávající zpevněné ploše (Ústecká ulice, silnice II/608), přímé ovlivnění povrchových vod se v případě dodržování technologické kázně během výstavby nepředpokládá. Při výstavbě na dosud nezpevněných plochách (koncový úsek tramvajové trati, P+R Zdiby I a terminál spolu s P+R Sedlec) dojde k částečnému obnažení půdního a horninového profilu a tím k odnosu půdních částic do okolí. Vzhledem ke vzdálenosti od vodních toků nedojde k významnému odnosu částic do povrchových vod a nedojde tak k jejich zakalení či zanesení během srážek. Přesto dokumentace doporučuje zpracovat návrh protierozních opatření pro období výstavby.

Dále dokumentace uvádí, že riziko vzniku havarijní situace během výstavby bude minimalizováno realizací odpovídajících opatření pro období výstavby, v případě úniku ropných látek bude postupováno podle havarijního plánu – bude zamezeno šíření ropného znečištění v povrchových vodách a bude zajištěna odpovídající dekontaminace zasažené půdy, podzemní vody a geologického podloží.

Provoz

Dokumentace uvádí, že po realizaci záměru dojde k mírnému nárůstu podílu zpevněných ploch a ke zrychlení odtoku srážkových vod z území.

Odvodnění tramvajové trati bude probíhat za pomoci trativodů, které budou zaústěny do šachet a následně do stávající kanalizace (ta bude během výstavby záměru rekonstruována).

Dále dokumentace uvádí, že plocha P+R Zdiby bude odvodněna do lapače organických látek a následně budou přečištěné srážkové vody zaústěny do stávající dešťové kanalizace pod ulicí Ústecká. Plocha P+R Sedlec bude dle dokumentace odvodněna do lapačů organických látek a následně svedena do nově vybudovaných retenčních nádrží. Vody z retenčních nádrží budou odváděny do příkopu silnice I/9 a dále do Líbeznického potoka. Alternativně je navrženo možné využití vodoteče na úpatí zalesněného svahu mezi obcí Sedlec a silnicí I/9 (pod lokalitou „Amerika“ dle katastrální mapy).

Dokumentace dále uvádí, že konkrétní řešení odvádění srážkových vod bude stanoveno v dalších fázích přípravy záměru, konkrétní podmínky pro vypouštění vod z retenčních nádrží do vod povrchových budou stanoveny v rámci příslušného vodoprávního řízení.

Ve vztahu k splaškovým vodám dokumentace uvádí, že v sociálním zázemí terminálu Sedlec budou vznikat splaškové vody. Je navrženo jejich odvádění do nově vybudované malé ČOV nebo případně do veřejné kanalizace obce Sedlec. Je-li to možné, pak z hlediska nakládání s odpadními vodami ze sociálních zařízení doporučujeme přednostně využití stávajícího kanalizačního systému v lokalitě. Pouze v případě, že nebude z technických důvodů možné se napojit na stávající kanalizační síť, pak je možné přistoupit k výstavbě malé ČOV. Emisní limity pro daný typ ČOV budou stanoveny v rámci samostatného vodoprávního řízení.

POSUDEK

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

Vlivy na podzemní vody

Dokumentace konstatuje, že k ovlivnění úrovně hladin a režimu podzemních vod může docházet v úsecích, kde výkopové práce v projektovaných zářezech zasáhnou pod úroveň hladiny podzemní vody. Dosah a vliv drenážního účinku zářezů a případné ovlivnění vydatnosti okolních zdrojů vody závisí na konkrétních hydrogeologických podmínkách (hloubka zářezu pod hladinou, filtrační parametry horninového prostředí, průběh puklinových systémů, vzdálenost jímacího objektu od zářezu aj.).

Podrobnější popis celého úseku navrhovaného záměru je v dokumentaci popsán.

Dokumentace uzavírá, že rozsah vlivu výstavby a provozu na posuzované přeložce na podzemní vody lze hodnotit jako malý, jeho významnost jako malou.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vlivy na povrchové vody

Výstavba

Pro stavbu bude zpracován havarijní plán ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, s jehož obsahem budou seznámeni všichni pracovníci stavby. Nedílnou součástí tohoto havarijního plánu budou požadavky na kontrolu zabezpečení automobilů a stavební techniky proti úniku ropných látek do prostředí a při manipulaci s ropnými látkami, vybavení zařízení staveniště tak, aby odpovídalo platným předpisům v oblasti nakládání s odpady, odpadními vodami, vybavení prostředky pro zachyt při úniku látek škodlivých vodám, jakož i návrh odpovídajících opatření pro případný únik látek škodlivých vodám včetně detailního postupu pro likvidaci následků havárie. Protože tato povinnost vyplývá z příslušného složkového zákona, není nutné ve vztahu k této problematice formulovat do návrhu závazného stanoviska žádné podmínky.

Lze však souhlasit s návrhem dokumentace, aby byl vypracován návrh protierozních opatření pro období výstavby. V návrhu závazného stanoviska je pro etapu výstavby formulována následující podmínka:

- *v rámci dokumentace územní řízení bude pro etapu výstavby u zařízení staveniště, kde nelze vyloučit odnos půdních částic do vodního toku, vypracován návrh protierozních opatření*

Provoz

*Na základě vyjádření hl. m. Prahy byl oznamovatel požádán podle §9 zák. č.100/2001 Sb. v platném znění o doplňující podklad týkající se problematiky nakládání s dešťovými vodami. Tento vyžádaný doplňující podklad je doložen v **Příloze č. 2** předkládaného posudku, kde v technické studii je doložen i výpočet srážkových vod pro parkovací dům Sedlec.*

Součástí dokumentace je předběžný geotechnický průzkum. Z předběžného geotechnického průzkumu vyplývá, že pro posouzení možnosti vsakování byly provedeny dva dočasně vystrojené vrty pro realizaci vsakovacích zkoušek k ověření vsakovací schopnosti geologického prostředí. V místě projektovaného terminálu P+R Zdiby byl proveden vystrojený vrt HJ20, V místě projektované smyčky a terminálu P+R Sedlec byl proveden vystrojený vrt HJ19. Průzkumné sondy byly provedeny s ohledem na umístění na zemědělsky obhospodařovaných plochách jako dočasně vystrojené.

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

Pro Terminál P+R Zdiby z geologické dokumentace provedeného vrtu HJ20 vyplynulo, že je prostředí tvořené jílovito-písčitými sedimenty, s lokálními vložkami štěrku jílovitých. Tyto sedimenty jsou pevné – ulehlé. Toto prostředí je velmi málo propustné a většinou nevhodné pro potřeby vsakování. Z tohoto důvodu byla vhodnost lokality pro vsakování ověřena pouze orientačně pomocí zrychlené vsakovací zkoušky a bylo konstatováno, že podmínky pro vsakování na lokalitě lze označit jako málo vhodné až nevhodné.

Pro Terminál P+R Sedlec byl proveden vystrojený vrt HJ19, s vsakovací zkouškou pro ověření vhodnosti a charakterizace horninového prostředí pro možnost vsakování srážkových vod; z geologické dokumentace provedeného vrtu HJ19 vyplynulo, že je prostředí tvořené jílovito-písčitými sedimenty, s lokálními vložkami štěrku jílovitých. Tyto sedimenty jsou pevné – ulehlé. Toto prostředí je dle předběžného geotechnického průzkumu velmi málo propustné a většinou nevhodné pro potřeby vsakování.

Ze strany zpracovatele posudku lze upozornit na §1 odst.1 a §5 odst. 3 vodního zákona - v co největší možné míře upřednostnit vsakování nebo zadržování srážkových vod před jejich odváděním do vodotečí a aby k případnému odvádění srážkových vod do vodotečí bylo přistoupeno jen v odůvodněných případech.

Z dosud doložených podkladů dokumentace EIA je patrné, že podmínky pro zasakování vod v prostorech navrhovaných P+R Terminálů nejsou vhodné. Proto u parkovacího domu Sedlec je navrženo odvádění srážkových vod do vodoteče přes retenční nádrže o objemech 260 m³ a 310 m³.

U parkovacího domu Zdiby je uváděno, že po předčištění budou tyto vody odváděny do stávající dešťové kanalizace – tedy přímo, bez návrhu retenční nádrže. Zpracovatel posudku doporučuje po konzultaci se zpracovatelem dokumentace možnost prověření realizace retenční nádrže i u parkovacího domu Zdiby.

Z obdržených vyjádření, která jsou komentována v další části posudku, vyplynuly i návrhy na využití vody z retencí pro zálivku v rámci navrhovaných sadových úprav.

Na základě všech výše uvedených skutečností jsou v návrhu závazného stanoviska formulovány následující podmínky:

- v rámci dokumentace pro stavební povolení prověřit možnost realizace retenční nádrže u P+R Zdiby
- v rámci dokumentace pro stavební povolení navrhnout způsob využití retenovaných dešťových vod pro zálivku v rámci navržených sadových úprav u obou parkovacích terminálů Zdiby a Sedlec; pokud u parkovacího terminálu Sedlec budou přebytné dešťové vody vypouštěny do vodoteče pod lokalitou „Amerika“, bude realizována vhodná úprava této vodoteče

Z obdržených vyjádření v rámci zjišťovacího řízení vyplynula připomínka, že ohradní zeď areálu zámku ve Zdibech je v havarijním stavu mimo jiné i z důvodu špatného odvodnění stávající komunikace. Ve vypořádání této připomínky dokumentace konstatuje, že současný problém s odvodněním je projektantovi znám. Součástí aktualizované technické studie je i návrh řešení odvodnění trasy tramvajové tratě a souvisejících ploch, v dalších fázích přípravy záměru bude postupně docházet ke zpřesňování vodohospodářského řešení. Odvodnění silnice II/608 bude v rámci posuzovaného záměru řešeno tak, aby negativní vlivy odvodnění na stavební stav ohradní zdi byly odstraněny.

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

Na základě uvedené skutečnosti je v návrhu závazného stanoviska v souladu s dokumentací EIA formulována následující podmínka:

- **v rámci dokumentace pro územní řízení detailněji popsat a vyřešit odvodnění silnice II/608 tak, aby byly odstraněny současné negativní vlivy odvodnění silnice na stavební stav ohradní zdi areálu zámku ve Zdibech**

Ve vztahu k odpadním vodám vznikajících v etapě provozu z hlediska bilance splaškových vod bez připomínek. Ve vztahu k problematice likvidace splaškových vod v rámci Terminálu P+R Sedlec je v návrhu stanoviska formulována následující podmínka:

- **v rámci dokumentace pro územní řízení prověřit kapacitní možnosti ČOV Sedlec i s ohledem na další rozvojové možnosti obce z hlediska odvádění splaškových vod z P+R Sedlec; pokud nebude kapacita ČOV Sedlec dostačovat, řešit likvidaci splaškových vod vybudováním nové ČOV pro P+R Sedlec**

Vlivy na podzemní vody

Z posuzované dokumentace vyplývá, že k ovlivnění úrovně hladin a režimu podzemních vod může docházet v úsecích, kde výkopové práce v projektovaných zářezích zasáhnou pod úroveň hladiny podzemní vody. V těchto úsecích je doporučeno provést detailní evidenci okolních studní a případně navrhnout jejich sledování v průběhu stavby. Dosah a vliv drenážního účinku zářezů a případné ovlivnění vydatnosti okolních zdrojů vody závisí na konkrétních hydrogeologických podmínkách (hloubka zářezu pod hladinou, filtrační parametry horninového prostředí, průběh puklinových systémů, vzdálenost jímacího objektu od zářezu aj.).

Na základě všech výše uvedených skutečností je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- **v rámci dokumentace pro stavební povolení bude zpracován podrobný hydrogeologický průzkum, který bude:**
 - **jednoznačně dokladovat nebo vylučovat možnost zasakování vod v lokalitách navrhovaných parkovacích domů Terminál P+R Zdiby a Terminál P+R Sedlec**
 - **zahrnovat detailní pasportizaci okolních studní (zejména v km 1,7 – 1,9 a v km 3,6 – 4,7) a navrhnout jejich sledování před zahájením stavby, v průběhu stavby a po dokončení stavby; protokol o identifikaci hodnoceného zdroje bude podepsán majitelem objektu nebo osobou pověřenou majitelem objektu**

POSUDEK

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

D.1.5 Vlivy na půdu

Dokumentace konstatuje, že rozsah záboru půd na zemědělském půdním fondu je dán rozsahem stavby a rozložením na pozemcích. Tramvajová trať bude vedena především na stávajících zpevněných plochách, nový zábor zemědělské půdy si tak vyžádá pouze výstavba obou parkovacích objektů P+R. Celkový trvalý zábor ZPF celého záměru bude cca 7,3 ha v obou posuzovaných variantách. Celý zábor se bude odehrávat na půdě klasifikované dle BPEJ 2.01.00 v 1. třídě ochrany.

Dle dokumentace projekt počítá s tím, že v dalších fázích přípravy záměru bude zpracována bilance skrývky svrchních kulturních vrstev půdy (ornice a podorniční vrstvy) a plán na jejich využití. Tyto vrstvy budou deponovány odděleně od ostatních výkopových zemin a následně budou přednostně využity pro úpravy svahů zářezů a násypů parkovacích objektů. Rozprostření ornice na svahy násypů a zářezů, zatravnění a výsadbu dřevin bude provedeno dle projektu vegetačních úprav v co nejkratším termínu, aby se snížila pravděpodobnost eroze svahů násypů a zářezů a zamezilo se rozvoji nežádoucích druhů rostlin. Případný přebytek ornice bude poté nabídnout k zemědělskému využití. Plochy dočasného záboru půdy budou po realizaci záměru co nejdříve rekultivovány dle projektu rekultivace ploch dočasného záboru.

V období výstavby může v případě havárie dojít ke znečištění půdy. Největší riziko znečištění bude v prostoru vlastní stavby a v prostoru zařízení staveniště, kde nelze vyloučit případné znečišťování půd povrchovými splachy, či úkapy z manipulace s ropnými látkami. Riziko a míru znečištění půdy lze ovlivnit především dodržováním technologické kázně, zabezpečením strojů proti úniku ropných látek, preventivní a pravidelnou údržbou veškeré mechanizace, modernizací strojového parku a dodržováním bezpečnostních opatření při manipulaci s těmito látkami.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Třídy ochrany jsou stanoveny na základě Vyhlášky MŽP č. 48/2011 Sb. o stanovení tříd ochrany ze dne 22. 2. 2011. Třídy ochrany se stanovují pomocí BPEJ dle vyhlášky č. 546/2002 Sb. ze dne 12. prosince 2002, kterou se mění vyhláška č. 327/1998 Sb., kterou se stanoví charakteristika bonitovaných půdně ekologických jednotek a postup pro jejich vedení a aktualizaci.

Upřesnění odnámání půdy ze zemědělského půdního fondu bylo provedeno v Metodickém pokynu odboru ochrany lesa a půdy MŽP ČR ze dne 1.10.1996 č.j. 00LP/1067/96, který nabyl účinnosti k 1.1.1997. Tento Metodický pokyn v článku III Odnámání půdy ze zemědělského půdního fondu (§ 9 zákona) stanovuje:

V článku IV tohoto Metodického pokynu jsou stanoveny třídy ochrany zemědělského půdního fondu, které jsou pro účely ochrany ZPF uvedeny v příloze, nazvané třídy ochrany zemědělské půdy. Tato příloha stanovuje:

- 1. Do I. třídy zemědělské půdy jsou zařazeny bonitně nejceněnější půdy v jednotlivých klimatických regionech, převážně v plochách rovinných nebo jen mírně sklonitých, které je možno odejmout ze zemědělského půdního fondu pouze výjimečně, a to převážně na záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu.*
- 2. Do II. třídy ochrany jsou situovány zemědělské půdy, které mají v rámci jednotlivých klimatických regionů nadprůměrnou produkční schopnost. Ve vztahu k ochraně zemědělského půdního fondu jde o půdy vysoce chráněné, jen podmíněně odnímatelné a s ohledem na územní plánování také jen podmíněně zastavitelné.*

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

3. Do III. třídy ochrany jsou sloučeny půdy v jednotlivých klimatických regionech s průměrnou produkční schopností a středním stupněm ochrany, které je možno územním plánováním využít pro eventuální výstavbu.
4. Do IV. třídy ochrany jsou sdruženy půdy s převážně podprůměrnou produkční schopností v rámci příslušných klimatických regionů, s jen omezenou ochranou, využitelné i pro výstavbu.
5. Do V. třídy ochrany jsou zahrnuty zbývající bonitované půdně ekologické jednotky (dále jen „BPEJ“), které představují zejména půdy s velmi nízkou produkční schopností včetně půd mělkých, velmi svažitých, hydromorfních, štěrkovitých až kamenitých a erozně nejvíce ohrožených. Většinou jde o zemědělské půdy pro zemědělské účely postradatelné. U těchto půd lze předpokládat efektivnější nezemědělské využití. Jde většinou o půdy s nižším stupněm ochrany, s výjimkou vymezených ochranných pásem a chráněných území a dalších zájmů ochrany životního prostředí.

Dokumentace konstatuje, že vzhledem k obecně deklarované podpoře veřejné hromadné dopravy na úkor dopravy individuální a ke skutečnosti, že dotčené plochy se nacházejí v bezprostřední blízkosti významných dopravních staveb v oblasti (dálnice D8, silnice I/9, silnice II/608) lze předpokládat, že veřejný zájem na realizaci posuzovaného záměru bude převažovat nad veřejným zájmem ochrany ZPF.

Zcela nezpochybnitelná je skutečnost, že realizace hodnoceného záměru představuje nároky na ZPF v třídě ochrany I. V tomto případě se jedná o půdy nejvyšší kvality. Je věcí oznamovatele, zda-li pro uvedený záměr získá souhlas k odnětí ze ZPF.

Protože je patrné, že projekt musí v rámci další projektové přípravy vypracovat bilance skryvky svrchních kulturních vrstev půdy a další náležitosti s odkazem na zákon o ochraně zemědělského půdního fondu, není nezbytné do návrhu závazného stanoviska příslušnému úřadu formulovat podmínky, které musí investor splnit pro vypracování žádosti o odnětí ze ZPF.

Problematika případného znečištění půd v etapě výstavby bude ošetřena vypracováním havarijního plánu ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, a proto ve vztahu k této problematice nejsou formulovány žádné podmínky do návrhu závazného stanoviska.

Z dokumentace dosud nejsou patrné nároky na dočasný zábor ZPF. Z podkladů v rámci dokumentace EIA zatím vyplývá, že s posuzovaným záměrem nejsou spojeny žádné nároky na dočasný nebo trvalý zábor PUPFL. V rámci veřejného projednání záměru však byla diskutována otázka rozšíření komunikace, která vede do Sedlce a byla komentována i otázka potenciálního kácení lesa, kdy zpracovatel dokumentace konstatoval, že preferuje rozšíření na straně od lesa.

Na základě uvedených skutečností je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- z hlediska minimalizace vlivů na ZPF a PUFL budou v rámci dokumentace pro územní řízení respektována následující opatření:
 - budou prověřeny finální nároky na trvalý zábor ZPF
 - budou vyloučeny trvalé a dočasné záборы PUPFL
 - bude zpracován projekt rekultivace dočasného záboru ZPF; plochy dočasného záboru ZPF dotčené v etapě výstavby co nejdříve rekultivovat do původního stavu

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

D.I.6 Vlivy na přírodní zdroje

Dokumentace konstatuje, že posuzovaný záměr neprochází žádným chráněným ložiskovým územím nebo oblastí výskytu prognózních zdrojů surovin. V zájmovém území nejsou evidovány žádné sesuvy a svahové deformace. Dle dokumentace ovlivnění horninového prostředí a přírodních zdrojů lze z hlediska rozsahu hodnotit jako malé, jeho významnost jako malou až nulovou.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

D.I.7 Vlivy na biologickou rozmanitost

Vlivy na flóru a prvky dřevin

Dle dokumentace během terénního průzkumu nebyl zaznamenán výskyt žádného zvláště chráněného druhu rostlin dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny a jeho výskyt lze vzhledem k charakteru lokality prakticky vyloučit.

Dokumentace uvádí, že při realizaci záměru nelze vyloučit odstranění některých dřevin (převážně křovin) podél silnice II/608, přesný rozsah však nebylo možné vzhledem k podrobnosti technické studie a absenci zaměření v terénu stanovit. Potencionálně dotčené dřeviny nejsou takového charakteru, aby jejich případné odstranění mělo dlouhodobě významný negativní vliv na biotu v území. Realizací odpovídající náhradní výsadby lze jejich ekologicko-stabilizační i estetickou funkci relativně rychle nahradit.

Vlivy na faunu

Dle dokumentace v zájmovém území byly zaznamenány především běžné synantropní druhy, vázané na blízkost lidských obydlí a druhy kulturní zemědělské krajiny. Vzhledem k tomu, že prakticky celý záměr (s výjimkou parkovacích objektů Zdiby a Sedlec) probíhá na stávající čtyřpruhové komunikaci a výskyt většiny zaznamenaných druhů je vázán na sousedící biotopy (porosty dřevin podél komunikace, zahrádky, zemědělská půda), lze očekávat, že negativní vlivy na živočichy budou v důsledku realizace záměru malé.

Z celkového počtu zjištěných 45 druhů obratlovců bylo zjištěno šest zvláště chráněných druhů obratlovců podle zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Jeden druh je uveden v kategorii kriticky ohrožené, jeden druh v kategorii silně ohrožené a čtyři druhy v kategorii ohrožené druhy.

Z hlediska obratlovců lze za nejzávažnější negativní vliv považovat zábor potencionálně vhodného biotopu silně ohroženého druhu křečka polního v prostoru navrženého terminálu P+R Sedlec. Vzhledem rozsahu záměru lze uvažovat ovlivnění druhu a ztrátu možného biotopu v ploše cca 3,5 ha.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vlivy na flóru a prvky dřevin

Z hlediska vlivů na flóru ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

Z hlediska vlivů na prvky dřevin z procesu posuzování vlivů na životní prostředí vzešel požadavek na zpracování dendrologického průzkumu a stanovení rozsahu

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

nezbytného kácení. V návrhu závazného stanoviska je proto formulována následující podmínka:

- *součástí dokumentace pro stavební povolení bude aktualizovaný dendrologický průzkum, ve kterém bude stanoven rozsah odůvodněného minimálního nutného kácení - druh, množství, obvody kmenů ve výšce 130 cm nad zemí (příčemž kácení dřevin a odstraňování porostů křovin bude navrženo a realizováno v mimohnídním období ptáků – 01. 09. až 31. 03.) a rozsah zachovávaných dřevin, které nejsou v přímé kolizi se záměrem; budou identifikovány dřeviny nadprůměrných sadovnických hodnot, které by měly být zachovány (zejména bude prověřena možnost zachování dvou dubů u silnice na Sedlec u Líbeznic – poslední stromy ve stromořadí nad lesíkem); rovněž zaměřit a zajistit ochranu každého stromu při stavebních činnostech (včetně ochrany kořenového systému, ne jen korun stromů a kmenů dle ČSN DIN 18 920 a dle standardu AOPK SPPK A01 002:2107); do Zásad organizace výstavby promítnout situace se zachováním hodnotnějších stromů v dosahu manipulačních ploch a pásů či zařízení stavenišť*

Dále z procesu posuzování vlivů na životní prostředí vyplynul požadavek na vypracování projektu sadových úprav. V návrhu závazného stanoviska jsou proto formulovány následující podmínky:

- *v rámci dokumentace pro územní řízení vypracovat projekt sadových úprav pro celou řešenou stavbu včetně obou ploch terminálů P+R, jakož i projekt rekultivace a vegetačních úprav ploch dočasného záboru; za navržené kácení realizovat náhradní výsadby v rámci hodnoceného záměru (preferovat výsadbu liniové zeleně podél silnice II/608) nebo na náhradních plochách, které určí příslušný orgán ochrany přírody; projekt bude vypracován autorizovanou sadovnickou firmou a bude projednán s příslušnými orgány ochrany přírody s tím, že pro stavební povolení bude vypracován podrobný komplexní projekt sadových úprav, zahrnující připomínky a požadavky orgánů ochrany přírody*
- *investor smluvně zaváže dodavatele sadových úprav stavby k následné údržbě realizovaných výsadeb na dobu minimálně 5 let; v uvedeném období musí být odumřelé stromy či keře či další neperspektivní jedinci pravidelně nahrazovány a finální přejímka musí být provedena po stanovené lhůtě*

Vlivy na faunu

Z hlediska vyhodnocení vlivů na faunu ze strany zpracovatele posudku bez zásadnějších připomínek. Je patrné, že bude nezbytné požádat o výjimky pro zásah do biotopů zvláště chráněných druhů živočichů. Součástí zoologického průzkumu jsou i návrhy opatření k prevenci, vyloučení, snížení či kompenzaci negativních vlivů na faunu.

Z hlediska obratlovců lze za nejzávažnější negativní vliv považovat zábor potencionálně vhodného biotopu silně ohroženého druhu křečka polního v prostoru navrženého terminálu P+R Sedlec. Vzhledem rozsahu záměru lze uvažovat ovlivnění druhu a ztrátu možného biotopu v ploše cca 3,5 ha.

Respektování základních ochranných podmínek dle zákona č.114/1992 Sb. je povinností, která musí být splněna bez ohledu na proces EIA, a proto není nutné v tomto ohledu formulovat podmínky do závazného stanoviska.

Vzhledem k obvyklému prodlení mezi přípravou stavby a případným vydáním stavebního povolení, i vzhledem k mobilitě většiny živočišných druhů, je obvyklým standardem takovýchto staveb aktualizace zoologického průzkumu před zahájením stavby. Do návrhu závazného stanoviska jsou formulovány následující podmínky:

- *v jarním období roku uvažované výstavby provést aktualizaci zoologického průzkumu formou ověření výskytu ochranně významných druhů živočichů včetně vyhodnocení zásahu do biotopů těchto druhů; výsledky průzkumů je třeba následně promítnout do prováděcí dokumentace stavby a uplatňovat je formou ekologického dozoru odborně způsobilou osobou*

POSUDEK

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRAT' KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

- *před zahájením stavebních prací prověřit aktuální výskyt křečka v ploše budoucího staveniště P+R Sedlec (případně i P+R Zdiby) a identifikovat aktivní nory; v případě nálezu nor v ploše staveniště lze provést jeho vytěsnění mimo areál výstavby postupnou skryvkou ornice v předjaří (obvykle březen); přesný termín bude stanoven s ohledem na biologii ostatních druhů zjištěných v aktualizacích průzkumů a s ohledem na aktuální klimatické podmínky daného roku na lokalitě ve spolupráci s ekodozorem a na základě výjimky ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů živočichů, pokud bude udělena*

Pro minimalizaci vlivů na faunu a floru jsou formulovány následující podmínky do návrhu závazného stanoviska, které vzešly z dosavadního posuzování vlivů na životní prostředí:

- *zásady organizace výstavby budou ve vztahu k minimalizaci vlivů na přírodu respektovat následující doporučení:*
 - *zařízení staveniště ani dočasné přístupy na staveniště neumísťovat v lokalitách s prokázaným výskytem křečka polního, mimo výskyt přírodních a polopřírodních stanovišť, která jsou biotopem zvláště chráněných druhů živočichů, mimo prvky ÚSES a mimo lesní porosty a mimo ochranná pásma vodních zdrojů; místa pro deponie budou vymezena ve spolupráci s příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny*
 - *skryvky pro přípravu ploch realizovat nejdříve ke konci vegetačního období z důvodu ovlivnění reprodukčního období na zemi hnízdících druhů ptáků a snížení vlivů na populace epigeického hmyzu*
 - *v průběhu výstavby zajistit na dotčených plochách monitoring výskytu nepůvodních a invazních druhů rostlin; v případě jejich výskytu tyto ihned likvidovat*
- *investor záměru bude povinen po celou dobu výstavby záměru zajistit biologický (ekologický) dozor stavby osobou s vysokoškolským vzděláním přírodovědného, zemědělského nebo lesnického směru, nezávislou na dodavateli stavby, která bude oprávněna stanovovat vhodné termíny pro minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí (upřesnění termínů terénních prací, kácení dřevin, záchranných transferů) a dohlížet na provádění prací a realizaci staveb, které mohou mít vliv na jednotlivé složky životního prostředí (realizace migračních bariér, ověřování migrace obojživelníků, dodržování uplatňování opatření k omezování prašnosti, kontrola dodržování opatření pro předcházení kontaminace vod a půd, nakládání s odpady a dalších opatření stanovených podmínkami závazného stanoviska)*
- *v případě realizace prosklených ploch navrhovaných parkovacích objektů je nutné zajistit v rámci projektu pro stavební povolení vhodnými opatřeními jejich zviditelnění, které zabrání nárazům ptáků- např. zešíkmení stěn obvodového pláště - omezí se tak efekt zrcadlení okolí, výběr matných (pískovaných), potíštěných nebo tónovaných skel, nastavitelné venkovní žaluzie, vhodné osvětlení venkovní i interiérové, struktura a rozmístění okrasné zeleně venkovní i v interiérech*

D.I.8 Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Z hlediska vlivů na krajinný ráz dokumentace konstatuje, že plánovaný investiční záměr tramvajová trať Kobylisy - Zdiby nekoliduje s vyjmenovanými a popsány významnými hodnotami krajinného rázu. Dokumentace uzavírá, že záměr je umístěn mimo seskupení jedinečných a cenných hodnot krajinného rázu v urbanizované krajině okraje Prahy. Realizací posuzovaného záměru tak nebudou přímo dotčeny žádné významné přírodní ani kulturní a historické charakteristiky území. Pokud bude použita výsadba dřevin, které stavby pohledově odcloní, je vliv realizace záměru na krajinný ráz ve smyslu § 12 zákona č. 114/1992 Sb. akceptovatelný.

Z dokumentace vyplývá, že posuzovaný záměr neprochází žádným zvláště chráněným územím podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (národní park, chráněná krajinná oblast, národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památka, přírodní památka) do žádné evropsky významné lokality podle směrnice Rady Evropských společenství č. 92/43/EHS o stanovištích ani neleží v její bezprostřední blízkosti. Nejbližší EVL je

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

Havránka a Salabka (CZ0110049), která se nachází cca 2,5 km jihozápadně od začátku posuzované tramvajové trati.

Posuzovaný záměr nezasahuje do žádného registrovaného významného krajinného prvku, zasahuje do jednoho významného krajinného prvku ze zákona - posuzovaný záměr kříží v km 3,77 začátek Přemýšlenského potoka. Jedná se o existující křížení silnice II/608 a Přemýšlenského potoka, při realizaci záměru se předpokládá kompletní rekonstrukce tohoto objektu.

Posuzovaný záměr nezasahuje do žádného biocentra nadregionální, regionální nebo lokální úrovně. Trasa posuzované tramvajové trati včetně navazujících staveb nekříží žádný nadregionální biokoridor. Posuzovaná tramvajová trať kříží jeden regionální biokoridor a čtyři lokální biokoridory. Všechny identifikované střety jsou křížením stávajícím silnice II/608 a příslušného biokoridoru. Realizací záměru nedojde k rozšiřování tělesa silnice a nedojde tak ani ke změně současného stavu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku k hodnocení vlivů na krajinu a její ekologické funkce bez připomínek. V souladu s posuzovanou dokumentací je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- v místech zásahů do stávajících mostních konstrukcí a kde zároveň dochází ke křížení s biokoridory ÚSES a v místě křížení silnice II/608 a Přemýšlenského potoka prověřit v rámci dokumentace pro územní řízení možnost technického řešení, které bude ve prospěch funkčnosti kříženého biokoridoru nebo vodního toku realizací rámových propustků umožňujících migraci drobných živočichů*

D.I.9 Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

Realizace záměru si dle dokumentace nevyžádá demolici žádných obytných nebo rekreačních objektů. Střety s objekty technické a dopravní infrastruktury budou řešeny tak, že nebude narušena jejich funkčnost.

Realizací posuzovaného záměru nebude zasažena žádná nemovitá kulturní památka.

V průběhu zemních prací nelze dle dokumentace vyloučit objevení archeologických památek. Pokud by k odkrytí archeologických nálezů došlo, musí firma provádějící stavbu postupovat v souladu se zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. Tj. v případě odkrytí archeologických nálezů ohlásit nález příslušnému orgánu památkové péče a v případě požadavku umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k předloženému záměru lze konstatovat, že v rámci předkládaného záměru musí být postupováno ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči v platném znění, a to bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí; proto ve vztahu k této problematice nejsou formulovány žádné podmínky do návrhu závazného stanoviska.

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

D.II. Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích

Dle dokumentace při hodnocení výstavby a provozu záměru byla na základě zkušeností s dosavadním provozem obdobných zařízení zvažována následující rizika:

- Při výstavbě nelze vyloučit možnost úniku ropných látek z mechanismů používaných při zemních pracích. Míru rizika je třeba snižovat důsledným dodržováním zásad organizace výstavby, technologickou kázní a pravidelnými kontrolami staveniště. V případě úniku ropných látek postupovat podle havarijního plánu, zamezit šíření ropného znečištění v povrchových vodách a zajistit odpovídající dekontaminaci zasažené půdy, podzemní vody a geologického podloží.
- Rizika provozu tramvajové trati jsou standardní (požár, úraz elektrickým proudem apod.) a z hlediska potenciálního ohrožení složek životního prostředí téměř zanedbatelná.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Nakládání se všemi druhy vznikajících vod (splaškových, dešťových ze střech i ze zpevněných ploch potenciálně kontaminovaných ropnými produkty) jsou v dokumentaci dle názoru zpracovatele posudku popsány odpovídajícím způsobem a při realizaci navrhovaného řešení by rizika pro podzemní vody neměla nastat.

Požadavky týkající se maximálního možného využití dešťových vod z prostoru navrhovaných parkovacích terminálů jsou zapracovány do podmínek závazného stanoviska.

Před zahájením výstavby bude vypracován a schválen „Plán opatření pro případ havarijního úniku látek škodlivých vodám pro období výstavby“; s obsahem plánu budou prokazatelně seznámeni všichni pracovníci stavby; v případě havárie bude nezbytné postupovat podle pokynů zpracovaných v tomto plánu.

Požární rizika budou ošetřena standardním způsobem. Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

POSUDEK

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRAT' KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

D.III. Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části D bodů I a II z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů

Popis vlivů na jednotlivé složky životního prostředí je popsán v příslušných kapitolách části D. I. dokumentace. Dle dokumentace vyplývají z provedeného hodnocení následující rozhodující aspekty:

U každého vlivu byla vyhodnocena jeho velikost a významnost. Souhrnné výsledky dokumentace sumarizovala v následující tabulce:

Charakteristika ŽP	Vliv na příslušnou charakteristiku ŽP	
	Velikost vlivu	Významnost vlivu
Obyvatelstvo a veřejné zdraví	velká	velká
Ovzduší a klima	střední	střední
Hluková situace (+vibrace, záření, rušivé vlivy)	velká	velká
Povrchové a podzemní vody	malá	malá
Půda	malá	malá
Přírodní zdroje	malá	malá
Biologická rozmanitost	malá	malá
Krajina a její ekologická funkce	malá	malá
Hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů	malá	malá

Realizace a provoz záměru „Tramvajová trať Kobylisy - Zdiby“ nebude mít dle dokumentace žádné přímé ani nepřímé přeshraniční vlivy.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska předkládaného posudku lze konstatovat, že posuzovaný materiál postihl všechny rozhodující impakty do jednotlivých složek životního prostředí, avšak pro konečné posouzení vlivu v některých částech dokumentace zpracovatel posudku postrádal podrobnější upřesňující informace, které by umožnily reagovat na některé připomínky formulované v obdržení vyjádření a které se týkají problematiky nakládání s dešťovými vodami.

*Proto byl oznamovatel požádán v souladu s § 9, odst. 6 zákona č.100/2001 Sb. v platném znění o doplňující podklady, které jsou uvedeny v **Příloze č.2.** předkládaného posudku.*

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví

Opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví navrhovaná v dokumentaci jsou uvedeny v kapitole D.IV. dokumentace.

Z dokumentace vyplývají následující doporučení:

Opatření pro fázi přípravných prací

1. Začlenit posuzovaný záměr do územních plánů dotčených obcí a měst.
2. V územních plánech obcí a měst stanovit regulační opatření pro výstavbu v území ovlivněném provozem na tramvajové trati.
3. Ve fázi dokumentace pro územní rozhodnutí a ve fázi dokumentace pro stavební povolení aktualizovat hlukovou studii pro vybranou variantu. Navrhnout stavební řešení případných protihlukových opatření. Případné protihlukové stěny navrhnout s ohledem na ochranu ptactva jako neprůhledné, z matných skel nebo průhledné s výplní svislých bílých pruhů. Šířka pruhů 20 mm ve vzdálenosti do 100 mm.
4. Ve fázi dokumentace pro územní rozhodnutí aktualizovat rozptylovou studii.
5. Ve fázi dokumentace pro stavební povolení zpracovat hlukovou a rozptylovou studii pro období výstavby.
6. Ve fázi dokumentace pro územní řízení vyřešit odvodnění silnice II/608 tak, aby byly odstraněny současné negativní vlivy odvodnění silnice na stavební stav ohradní zdi areálu zámku ve Zdibech.
7. Do dokumentace pro územní a stavební řízení zahrnout problematiku instalace antivibračních rohoží, a to především v úsecích, kde tramvajová trať prochází obytnou zástavbou.
8. Trvalé zábory minimalizovat na nezbytnou míru, vyloučit dočasné zábory PUPFL.
9. Upřesnit bilanci zemních prací pro vybranou variantu. Pro případný přebytek výkopového materiálu zajistit místa pro využití nebo uložení výkopové zeminy.
10. Zpracovat bilanci skrývky svrchních kulturních vrstev půdy (ornice a podorniční vrstvy) a plán na jejich využití. Tyto vrstvy přednostně využít pro vegetační úpravy, přebytek nabídnout k zemědělskému využití.
11. V km 1,7-1,9, v km 3,6-4,7 provést detailní evidenci okolních studní a navrhnout jejich sledování v průběhu stavby.
12. Tam, kde bude zasahováno do stávajících mostních konstrukcí a kde zároveň dochází ke křížení s biokoridory ÚSES a v místě křížení silnice II/608 a Přemyslského potoku, prověřit možnost technického řešení, které bude ve prospěch funkčnosti kříženého biokoridoru nebo vodního toku (např. trubní propustky nahradit za rámové, umožňující migraci drobných živočichů).
13. V rámci dalších fází přípravy záměru (DÚR, DSP) aktualizovat biologický průzkum. Průzkum musí být zpracován minimálně v hlavní části vegetačního období (březen–červen). Na základě výsledků aktualizovaného průzkumu požádat již v průběhu územního (a nejpozději v rámci stavebního) řízení pro

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

zjištěné zvláště chráněné druhy živočichů o udělení výjimky ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů živočichů (§ 49, § 50 a §56 zákona 114/1992 Sb.). Součástí udělené výjimky bude soupis preventivních, ochranných a kompenzačních opatření k jednotlivým druhům.

14. Aktualizovaný průzkum v době zahájení stavby nesmí být starší než 2 roky. V případě překročení této lhůty biologický průzkum ve vegetačním období (březen-červen) před zahájením stavby aktualizovat. V případě nálezu dalších zvláště chráněných druhů v ploše záměru zažádat o rozšíření výjimky o zjištěné druhy.
15. Prvotní zemní práce (skrývka ornice) realizovat od listopadu do poloviny března. Méně vhodné, ale ještě akceptovatelné je zahájení zemních prací koncem srpna.
16. Zařízení staveniště ani dočasné přístupy na staveniště neumisťovat v lokalitách s prokázaným výskytem křečka polního.
17. Ve spolupráci s příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny vymezit vhodné plochy pro deponie stavebního materiálu a zeminy, plochy pro zařízení staveniště a odstavné plochy.
18. Zpracovat dendrologický průzkum a stanovit rozsah nezbytného kácení dřevin rostoucích mimo les. Kácení omezit, pokud možno, pouze na plochu trvalého záboru. Minimalizovat, případně vyloučit kácení dřevin rostoucích mimo les na plochách dočasného záboru.
19. Provéřit možnost zachování dvou dubů u silnice na Sedlec u Líbeznice (poslední stromy ve stromořadí před lesíkem).
20. Zpracovat projekt vegetačních úprav silničního tělesa s tramvajovou tratí, obou ploch P+R a projekt rekultivace a vegetačních úprav ploch dočasného záboru. Pro zatravnění použít vhodné směsi dle místních podmínek, pro výsadby dřevin použít přednostně domácí druhy, které odpovídají podmínkám příslušného stanoviště.
21. Zajistit odpovídající kompenzační výsadbu za pokácené dřeviny. Rozsah a umístění náhradní výsadby stanovit ve spolupráci s příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny.
22. Při výběru dodavatele stavby preferovat použití moderních stavebních mechanismů v dobrém technickém stavu a s co nejnižší hlučností.
23. Zpracovat zásady organizace výstavby (ZOV). Do ZOV zahrnout řešení následujících problémů:
 - Aktualizovat hlukovou studii pro období výstavby. Závěry hlukové studie zohlednit v ZOV.
 - Vymezit plochy pro zařízení staveniště tak, aby nenarušovaly ekologickou stabilitu, nezasahovaly do prvků ÚSES (biocenter a biokoridorů), do významných botanických a zoologických lokalit a do lesních porostů. Umístit je, pokud možno, v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby.
 - Vymezit plochy pro deponie zemin a ornice tak, aby nenarušovaly ekologickou stabilitu, nezasahovaly do prvků ÚSES (biocenter a biokoridorů), do významných botanických a zoologických lokalit, do lesních porostů a do ochranných pásem vodních zdrojů.
 - Stanovit množství potřebných surovin a materiálů pro výstavbu záměru. Stanovit objem zemin a ornice přemísťovaných během výstavby.

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

- Stanovit přepravní trasy pro dopravu materiálů a surovin na stavenišť. Stanovit přepravní trasy pro přepravu zemin a ornice v rámci staveniště a na deponie. Vyloučit pojiždění nákladních automobilů ve volné krajině, využívat co nejkratšího napojení na stávající silniční síť.
- Zpracovat časový plán realizace stavby. V časovém plánu stanovit časový harmonogram jednotlivých stavebních prací, nasazení stavebních mechanismů a využívání přepravních tras.
- Zpracovat havarijný plán pro období výstavby, který bude obsahovat seznam opatření pro případ úniku ropných látek na staveništi. Součástí havarijního plánu bude způsob informování orgánu ochrany veřejného zdraví a orgánů ochrany životního prostředí, případně správců vodních toků.
- Zpracovat projekt rekultivace ploch dočasného záboru.

Opatření pro fázi výstavby

24. Během realizace stavby zajistit na stavbě přítomnost ekologického dozoru. Ekologický dozor bude po celou dobu stavby až do její kolaudace kontrolovat provádění stavby ve vztahu k zájmům ochrany přírody dle zákona č. 114/1992 Sb. a bude sledovat výskyt zvláště chráněných druhů v prostoru staveniště.
25. Během stavby musí probíhat důsledná kontrola zabezpečení automobilů a stavební techniky proti úniku ropných látek do prostředí a při manipulaci s ropnými látkami. O provedených kontrolách bude vedena řádná evidence.
26. Při výstavbě postupovat v souladu se zásadami organizace výstavby. Dočasné zábory půdy omezit na nezbytnou míru, vyloučit zásahy do prostředí mimo plochy staveniště (trvalého a dočasného záboru) a přepravní trasy.
27. Pohyb techniky udržovat jen v rámci staveniště, pojezdy techniky ve volné krajině minimalizovat nebo vyloučit.
28. Zařízení staveniště vybavit tak, aby jejich provoz odpovídal platným předpisům v oblasti životního prostředí (nakládání s odpady, nakládání s odpadními vodami, prostředky pro zachyt úniku ropných látek).
29. Odděleně deponovat kulturní vrstvy půdy (ornici a podorniční vrstvy), jejich využití realizovat v souladu se schváleným plánem.
30. Stavební mechanismy a nákladní automobily udržovat v odpovídajícím technickém stavu. Kontrolovat technické podmínky na staveništi (technický stav hrazení, povětrnostní podmínky, dostupnost protiprašných opatření) před zahájením jednotlivých etap stavebních prací.
31. V průběhu celé výstavby provádět důsledné čištění a v případě potřeby oplach aut před výjezdem na komunikace (nebo instalace čistícího systému, např. vibrační rohože, vodní lázně s tlakovým čištěním nebo kombinace omytí a přejezdů přes retardéry), pravidelně čistit povrch příjezdových a odjezdových tras v blízkosti staveniště (okamžitě po znečištění). V době déle trvajícího sucha zajistit pravidelné skrápění staveniště, čištění staveništních ploch a komunikací provádět zásadně za mokra.
32. Minimalizovat pojezd nákladních vozidel po nezpevněné ploše staveniště, případně nejvíce pojižděné úseky na staveništi zpevnit, omezit rychlost vozidel na staveništi na 20 km.h⁻¹.
33. Zajistit, aby řidiči nákladních automobilů po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě vypnuli motor.

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

34. Preferovat napájení elektřinou nebo používání baterií před využíváním generátorů na naftový nebo benzinový pohon.
35. Kontrolovat technický stav strojní techniky a podmínky na staveništi (technický stav hrazení, povětrnostní podmínky, dostupnost protiprašných opatření) před zahájením jednotlivých etap stavebních prací.
36. Zaplachtovat automobily, které budou odvážet materiál s frakcí menší než 4 mm.
37. V době nepříznivých rozptylových podmínek zamezit souběhu stavebních mechanismů s vysokým výkonem, redukovat volnoběhy nákladních automobilů a dalších strojů mimo silniční techniky na minimum.
38. V průběhu výstavby instalovat po obvodu staveniště plné oplocení nebo oplocení s tkaninou, a to o min. výšce 2 m.
39. Minimalizovat nebo zcela vyloučit volné deponování jemnozrnného materiálu (cement, vápno, bentonit, písek s frakcí do 4 mm) na staveništi. Dlouhodoběji ukládaný materiál shromažďovat v boxech, ohradit jednotlivé materiály a zamezit vyfoukání jemných částic do okolí. Dle možností neumísťovat ukládaný materiál v blízkosti obytné zástavby, ale v odlehlejší části staveniště.
40. Při nakládce a vykládce minimalizovat spádové výšky.
41. Plochy určené k následným vegetačním úpravám osázet co nejdříve po skončení prací.
42. Odkryté suché plochy zvlhčovat (skrápět), a to v době déletrvajícího sucha nebo při větrném počasí.
43. Stavební práce včetně obslužné dopravy staveniště provádět v době od 7:00 do 21:00.
44. Preferovat nasazení moderních stavebních strojů a zařízení na stavbě s příznivějšími akustickými parametry.
45. Doporučujeme, aby obyvatelé z nejbližší situovaných chráněných staveb byli seznámeni s délkou a charakterem činnosti při stavbě tramvajové trati. Jsou-li občané ovlivněni hlukem dostatečně informováni o účelu a smyslu hlučné činnosti, pak jejich reakce na tento hluk je příznivější a minimalizuje se takto vznikající stres a nepohoda. Vhodné je stanovení kontaktní osoby, na kterou by se občané mohli obracet s případnými dotazy.
46. Zajistit ochranu podzemních a povrchových vod, půdy a horninového prostředí před únikem ropných látek na staveništi a příjezdových trasách pravidelnou kontrolou stavebních mechanismů a nákladních automobilů a pravidelnou vizuální kontrolou staveniště. V případě zjištění úniku ropných látek do prostředí postupovat podle havarijního plánu, neprodleně informovat orgány a organizace uvedené v havarijním plánu. Sanaci havárie zajistit u odborné firmy.
47. V předstihu oznámit příslušnému orgánu památkové péče termín zahájení zemních prací, při provádění zemních prací postupovat podle doporučení orgánu památkové péče. V případě odkrytí archeologických nálezů tuto skutečnost oznámit a umožnit provedení záchranného archeologického průzkumu v souladu se zákonem č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.
48. V maximální možné míře recyklovat odpady vznikající během výstavby.

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

49. Kácení dřevin provádět přednostně v období vegetačního klidu (1.9.-31.3.), vyloučit kácení v hnízdním období ptáků (1.4. – 31.8). Při kácení postupovat dle standardu AOPK SPPK A02 005:2018.
50. Zajistit odpovídající ochranu dřevin na plochách navazujících na plochy trvalého a dočasného záboru, případně dřevin v blízkosti přepravních tras dle ČSN DIN 18 920 a dle standardu AOPK SPPK A01 002:2107.
51. Plochy dočasného záboru půdy a ostatní plochy dotčené v průběhu výstavby co nejdříve rekultivovat do původního stavu, případně na trvalé travní porosty s porosty domácích dřevin napojené na okolní plochy zeleně nebo na lesní porosty.
52. Rozproštění ornice, zatravnění a výsadbu dřevin provést dle projektu sadových úprav v co nejkratším termínu, aby se zamezilo rozvoji nežádoucích druhů rostlin.

Opatření pro fázi vlastního provozu

53. Po uvedení záměru do provozu prověřit hlukové zatížení nejbližších obytných objektů v místech, kde hluková studie stanovila hodnoty hluku blízké hygienickým limitům. V případě překročení hygienických limitů navrhnout a realizovat dodatečná protihluková opatření.
54. Po uvedení záměru do provozu provést měření vibrací u nejbližších obytných objektů.
55. Odpovídajícím způsobem pečovat o vysazené dřeviny. Za uhynulé jedince zajistit včasnou dosadbu.
56. Odpady vznikající v rámci provozu zařadit do odpadového hospodářství oznamovatele.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Pro posouzení vlivu posuzovaného záměru byla zpracována dokumentace v rozsahu přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.

Zpracovatelský tým dokumentace předložil v kapitole D.IV návrh opatření, odpovídající předprojektové fázi záměru. Pokud některá prezentovaná opatření jsou již součástí záměru nebo vyplývají přímo ze složkových zákonů jako konkrétní povinnosti, zpracovatel posudku je do návrhu závazného stanoviska nepromítá.

*Proto odpovídající opatření formulovaná v dokumentaci byla upravena, respektive doplněna na základě obdržených vyjádření k dokumentaci, veřejného projednání záměru a doporučení zpracovatele posudku a jsou uvedena dále v kapitole IV. **Posouzení navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a k jejich monitorování tohoto posudku.***

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí

V kapitole D.V. jsou v dokumentaci podrobně uvedeny metody hodnocení vlivů pro jednotlivé okruhy životního prostředí a veřejného zdraví, včetně použitých podkladů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí“ je zpracována v rozsahu odpovídajícím požadavkům přílohy č. 4 k zákonu EIA a dostačujícím k posouzení vlivů záměru na životní prostředí se zohledněním vyžádaných doplňujících podkladů. Ze strany zpracovatele posudku tedy bez dalších připomínek.

D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace a hlavních nejistot z nich plynoucích

Dokumentace v podstatě uvádí, že v průběhu zpracování dokumentace se nevyskytly takové obtíže (technické nedostatky, nedostatky ve znalostech nebo neurčitosti), které by znemožňovaly jednoznačnou specifikaci předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Zpracovatel dokumentace v této kapitole upozorňuje, že v mapových přílohách (Příloha č.1 dokumentace EIA) převzatých z aktualizace technické studie je u parkovacího domu Zdiby uveden popis „Parkoviště Zdiby“. Jedná se o chybné označení, ze samotného výkresu je zřejmé, že se jedná o parkovací dům. V některých studiích dokumentace EIA jsou použity výřezy z těchto výkresů technické studie, a to včetně zmíněného chybného popisu. Tato formální chyba neovlivňuje správnost vstupních údajů, a tedy ani závěry dokumentace EIA.

Vzhledem k tomu, že výstavba tramvajové trati a navazující dopravní infrastruktura (parkovací plochy) patří mezi stavby se známými, dobře popsányými vlivy na životní prostředí, pro jejichž identifikaci a pozdější kvantitativní vyhodnocení existuje dostatek odpovídajících metodických přístupů, považujeme vstupní podklady pro zpracování dokumentace EIA za dostatečné.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola „D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace a hlavních nejistot z nich plynoucích“ je zpracována v dostatečném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí. Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek s tím, že problematika týkající se výkresu P+R Zdiby již byla komentována v úvodní části předkládaného posudku.

POSUDEK

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

E. Porovnání variant řešení záměru

Na základě došlých vyjádření v rámci zjišťovacího řízení, na základě požadavků vznesených v průběhu zpracování aktualizace technické studie a na základě celkové koncepce řešení dopravy na území města Prahy a navazujícího území byly do procesu posuzování vlivů na životní prostředí zařazeny následující dvě varianty:

- Varianta 1 uspořádání jízdních pruhů 1+1 s tramvajovým pásem šířky 7,5-8,0 m ve středu komunikace, s lokálními rozšířeními před křižovatkami na 2+1/1+2.
- Varianta 2 uspořádání jízdních pruhů v úsecích, kde je to možné, 2+1/1+2 s tramvajovým pásem šířky 7,5-8,0 m ve středu komunikace, s lokálními rozšířeními před křižovatkami na 2+2

V tabulce č. 28 je potom provedeno porovnání obou hodnocených variant.

Z porovnání variant vyplývá, že zcela zásadní při hodnocení posuzovaných variant je vliv jednotlivých variant na akustickou situaci v území. Ve výhledových stavech v roce 2025 a 2050 dochází ve variantě V2 k nárůstu hodnot ekvivalentní hladiny akustického tlaku ($L_{Aeq,T}$) v nadlimitně zatíženém území, a to i při zohlednění kompenzačního opatření v obci Zdiby (pokládka nízkohlučného asfaltu v rozsahu km 3,805–4,000 ve směru na Prahu a ve staničení km 4,000–4,255 v obou směrech). Naopak ve variantě V1 nebude ve výhledových stavech v roce 2025 a 2050 docházet ve stavech se záměrem oproti stavům bez záměru k nárůstu hodnot $L_{Aeq,T}$ v nadlimitně zatíženém území. V případě varianty V1 lze konstatovat, že realizací záměru ve variantě V1 dojde k částečnému zlepšení akustické situace v relativně hustě obydleném území podél komunikace II/608 v Praze 8 – Kobylisích, Praze – Dolních Chabrech a v obci Zdiby.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. S vyhodnocením předložených variant lze vyslovit souhlas. V návrhu závazného stanoviska příslušnému úřadu je doporučeno nadále sledovat Variantu 1: uspořádání jízdních pruhů 1+1 s tramvajovým pásem šířky 7,5-8,0 m ve středu komunikace, s lokálními rozšířeními před křižovatkami na 2+1/1+2 s otevřeným šterkovým ložem a pojižděným asfaltovým krytem v místech křížení s ostatními komunikacemi.

F. Závěr

V dokumentaci jsou vyhodnoceny vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví a vlivy na životní prostředí, zahrnující vlivy na ovzduší a klima, hluk, povrchové a podzemní vody, půdu, přírodní zdroje, biologickou rozmanitost (včetně vlivů na živočichy, rostliny a ekosystémy), krajinu, hmotný majetek a kulturní dědictví.

Hodnocení zahrnuje zjištění, popis, posouzení a vyhodnocení předpokládaných přímých a nepřímých vlivů provedení i neprovedení záměru na životní prostředí.

Dokumentace obsahuje i návrh opatření k předcházení nepříznivým vlivům na životní prostředí a k vyloučení, snížení, zmírnění nebo minimalizaci těchto vlivů (včetně opatření k monitorování možných významných vlivů).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dokumentace uvádí, že nebyly zjištěny skutečnosti vylučující ani podmíněčně vylučující realizaci záměru ve vybrané lokalitě. Jedná se o záměr, který svými vlivy

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

nezatěžuje životní prostředí nad přípustnou mez, tzn., že nedojde k překročení zákonných limitů.

Část F „Závěr“ je zpracována v dostatečném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí. Zpracovatel posudku se ztotožňuje se závěrem posuzované dokumentace EIA a rovněž doporučuje záměr k realizaci za předpokladu respektování podmínek, které vzešly z procesu posuzování vlivů na životní prostředí tak, jak jsou formulována v návrhu závazného stanoviska.

Co se týká v dokumentaci uvedených návrhů opatření, tato jsou posudkem částečně modifikována, jak je patrné z příslušné kapitoly posudku a návrhu závazného stanoviska.

G. Všeobecné srozumitelné shrnutí netechnického charakteru

Shrnutí netechnického charakteru v dokumentaci obsahuje ve stručné a srozumitelné formě údaje o záměru a dále závěry jednotlivých dílčích okruhů hodnocení možných vlivů záměru na životní prostředí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola „Část G Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru“ je zpracována v dostatečném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí. Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

H. Přílohy

Příloha č. 4 Zákona EIA požaduje jako povinné přílohy dokumentace:

- Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace
- Stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění zákona č. 218/2004 Sb.
- Referenční seznam použitých zdrojů
- Datum zpracování dokumentace
- Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele dokumentace a osob, které se podílely na zpracování dokumentace
- Podpis zpracovatele dokumentace

Stanovisko zpracovatele posudku:

Posuzovaná Dokumentace EIA uvedené přílohy obsahuje. Kapitola „H – Přílohy“ tedy splňuje požadavky na dokumentaci EIA stanovené přílohou č.4 zákona o posuzování vlivů.

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

II.3. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí

Varianty řešení dokumentace obsahuje včetně návrhu na doporučovanou variantu V1.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. S doporučenou variantou pro další přípravu záměru je vysloven souhlas, což je patrné i z návrhu závazného stanoviska.

II.4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice

Vzhledem k lokalizaci záměru nelze předpokládat vlivy záměru na životní prostředí přesahující státní hranice.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Technické řešení záměru je v dokumentaci popsáno na úrovni znalostí, které odpovídají podkladům před vypracováním finální verze dokumentace pro územní řízení.

Při dodržení všech legislativních požadavků na způsob provádění stavby lze technické řešení záměru považovat za možné. Nezbytným požadavkem však zůstává zahrnutí opatření sloužících k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví do projektu stavby. Tato opatření musí vycházet z dokumentace EIA, z tohoto posudku a dále z dalších poznatků v průběhu přípravy projektu, popř. z nálezů učiněných v průběhu přípravy území k realizaci záměru.

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A K JEJICH MONITOROVÁNÍ

Pro posouzení vlivu výstavby a provozu posuzovaného záměru byla zpracována dokumentace v rozsahu přílohy č. 4 zákona číslo 100/2001Sb. v platném znění.

Zpracovatelský tým dokumentace předložil v kapitole D.IV návrh opatření, odpovídající předprojektové fázi záměru. Pokud některá prezentovaná opatření jsou již součástí záměru nebo vyplývají přímo ze složkových zákonů jako konkrétní povinnosti, zpracovatel posudku je do návrhu závazného stanoviska nepromítá.

Dále jsou zpracovatelem posudku sumarizovány veškeré návrhy na opatření pro prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí, které:

- byly již prezentovány v dokumentaci EIA, pokud nejsou součástí záměru nebo nevyplývají z příslušných složkových zákonů
- byly požadovány v rámci vyjádření k dokumentaci a byly akceptovány zpracovatelem posudku
- vyplynuly z veřejného projednání záměru
- byly navrženy zpracovatelem posudku

Pro prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů výstavby a provozu hodnoceného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví doporučuje zpracovatel posudku akceptovat následující opatření (jako podmínky do návrhu závazného stanoviska):

Podmínky pro fázi přípravy záměru:

- *v rámci další projektové přípravy (v územním i stavebním řízení) řešit parkovací terminály P+R Zdiby a P+R Sedlec jako modulární, tedy s možností případného navýšení jejich kapacity*
- *ve fázi dokumentace pro územní rozhodnutí a ve fázi dokumentace pro stavební povolení aktualizovat hlukovou studii pro vybranou variantu; v rámci projektu zohlednit kompenzační opatření v obci Zdiby (pokládka nízkohlučného asfaltu v rozsahu km 3,805–4,000 ve směru na Prahu a ve staničení km 4,000–4,255 v obou směrech); z hlediska tramvajové tratě navrhnout a realizovat opatření minimalizující vznik a přenos vibrací z posuzované stavby tak, aby nedocházelo k překračování platných hygienických limitů (např. instalace odpružených desek nebo pásů, které se vloží pod konstrukci trati, čímž sníží přenos vibrací do podloží)*
- *v místech zásahů do stávajících mostních konstrukcí a kde zároveň dochází ke křížení s biokoridory ÚSES a v místě křížení silnice II/608 a Přemyšlenského potoka prověřit v rámci dokumentace pro územní řízení možnost technického řešení, které bude ve prospěch funkčnosti kříženého biokoridoru nebo vodního toku realizací rámových propustků umožňujících migraci drobných živočichů*
- *součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná rozptylová studie pro etapu provozu, která bude zpracovaná na základě aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s vývojem dopravy v zájmovém území a s realizací případných dalších liniových staveb potenciálně ovlivňujících dopravu v řešeném území*
- *v rámci dokumentace pro územní řízení prověřit možnost vedení tramvajové trati v travnatém pásu z hlediska technického řešení včetně možností řešení péče o travnatý pás*
- *v rámci dokumentace pro územní řízení detailněji popsat a vyřešit odvodnění silnice II/608 tak, aby byly odstraněny současné negativní vlivy odvodnění silnice na stavební stav ohradní zdi areálu zámku ve Zdibech*

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

- *v rámci dokumentace pro územní řízení prověřit kapacitní možnosti ČOV Sedlec i s ohledem na další rozvojové možnosti obce z hlediska odvádění splaškových vod z P+R Sedlec; pokud nebude kapacita ČOV Sedlec dostačovat, řešit likvidaci splaškových vod vybudováním nové ČOV pro P+R Sedlec*
- *v rámci dokumentace pro územní řízení vypracovat projekt sadových úprav pro celou řešenou stavbu včetně obou ploch terminálů P+R, jakož i projekt rekultivace a vegetačních úprav ploch dočasného záboru; za navržené kácení realizovat náhradní výsadby v rámci hodnoceného záměru (preferovat výsadbu liniové zeleně podél silnice II/608) nebo na náhradních plochách, které určí příslušný orgán ochrany přírody; projekt bude vypracován autorizovanou sadovnickou firmou a bude projednán s příslušnými orgány ochrany přírody s tím, že pro stavební povolení bude vypracován podrobný komplexní projekt sadových úprav, zahrnující připomínky a požadavky orgánů ochrany přírody*
- *z hlediska minimalizace vlivů na ZPF a PUFL budou v rámci dokumentace pro územní řízení respektována následující opatření:*
 - *budou prověřeny finální nároky na trvalý zábor ZPF*
 - *budou vyloučeny trvalé a dočasné zábory PUPFL*
 - *bude zpracován projekt rekultivace dočasného záboru ZPF; plochy dočasného záboru ZPF dotčené v etapě výstavby co nejdříve rekultivovat do původního stavu*
- *v rámci dokumentace územní řízení bude pro etapu výstavby u zařízení stavenišť, kde nelze vyloučit odnos půdních částic do vodního toku, vypracován návrh protierozních opatření*
- *v případě realizace prosklených ploch navrhovaných parkovacích objektů je nutné zajistit v rámci projektu pro stavební povolení vhodnými opatřeními jejich zviditelnění, které zabrání nárazům ptáků- např. zešíkmení stěn obvodového pláště - omezí se tak efekt zrcadlení okolí, výběr matných (pískovaných), potíštěných nebo tónovaných skel, nastavitelné venkovní žaluzie, vhodné osvětlení venkovní i interiérové, struktura a rozmístění okrasné zeleně venkovní i v interiérech*
- *pro dokumentaci ke stavebnímu povolení zpracovat studii řešící problematiku vlivu vibrací; součástí studie bude i pasportizace nejbližších objektů obytné zástavby respektive kulturních památek včetně návrhu monitoringu těchto objektů ve vztahu k přenosům vibrací*
- *v rámci dokumentace pro stavební povolení prověřit možnost realizace retenční nádrže u P+R Zdiby*
- *v rámci dokumentace pro stavební povolení navrhnout způsob využití retenovaných dešťových vod pro zálivku v rámci navržených sadových úprav u obou parkovacích terminálů Zdiby a Sedlec; pokud u parkovacího terminálu Sedlec budou přebytečné dešťové vody vypouštěny do vodoteče pod lokalitou „Amerika“, bude realizována vhodná úprava této vodoteče*
- *v rámci dokumentace pro stavební povolení bude zpracován podrobný hydrogeologický průzkum, který bude:*
 - *jednoznačně dokladovat nebo vylučovat možnost zasakování vod v lokalitách navrhovaných parkovacích domů Terminál P+R Zdiby a Terminál P+R Sedlec*
 - *zahrnovat detailní pasportizaci okolních studní (zejména v km 1,7 – 1,9 a v km 3,6 – 4,7) a navrhnout jejich sledování před zahájením stavby, v průběhu stavby a po dokončení stavby; protokol o identifikaci hodnoceného zdroje bude podepsán majitelem objektu nebo osobou pověřenou majitelem objektu*
- *součástí dokumentace pro stavební povolení bude aktualizovaný dendrologický průzkum, ve kterém bude stanoven rozsah odůvodněného minimálního nutného kácení - druh, množství, obvody kmenů ve výšce 130 cm nad zemí (příčemž kácení dřevin a odstraňování porostů křovin bude navrženo a realizováno v mimohnízdním období ptáků – 01. 09. až 31. 03.) a rozsah zachovávaných dřevin, které nejsou v přímé kolizi se záměrem; budou identifikovány dřeviny nadprůměrných sadovnických hodnot, které by měly být zachovány (zejména bude prověřena možnost zachování dvou dubů u silnice na Sedlec u Líbeznic – poslední stromy ve stromořadí nad lesíkem); rovněž zaměřit a zajistit ochranu každého stromu při stavebních činnostech (včetně ochrany kořenového systému, ne jen korun stromů a kmenů dle ČSN DIN 18 920 a dle standardu AOPK SPPK A01 002:2107); do Zásad organizace výstavby promítnout situace se zachováním hodnotnějších stromů v dosahu manipulačních ploch a pásů či zařízení stavenišť*

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

- *v rámci každé žádosti o stanovisko pro navazující řízení dle §9a odstavce 6 zákona bude k zákonem stanoveným podkladům rovněž odbor ochrany přírody Magistrátu hl. m. Prahy doloženo plnění podmínek tohoto závazného stanoviska*

Podmínky pro fázi realizace (výstavby) záměru:

- *investor stavby zajistí, že po celou dobu přípravy a výstavby bude zajištěn kontakt s veřejností v oblasti komunikace a informování o průběhu přípravy a realizace projektu a jeho potenciálních dopadech na okolí, včetně operativního reagování na vznesené podněty a dotazy; budou stanoveny kontaktní osoby, na kterou by se občané mohli obracet s případnými dotazy*
- *investor stavby zajistí, že před zahájením stavby bude provedeno místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací a pasportizace stavu obytných objektů a jiného soukromého majetku podél těchto komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby, vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno uvedením příjezdových komunikací ke stavbě do původního stavu; obdobně po ukončení stavebních prací budou vyhodnoceny případné škody na obytných objektech a jiném soukromém majetku, který bude ovlivněn etapou výstavby; následně budou provedeny příslušné opravy nebo přijata odpovídající kompenzační opatření za způsobené škody na náklady investora; vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno provedením příslušných oprav nebo realizací kompenzačních opatření*
- *investor záměru bude povinen po celou dobu výstavby záměru zajistit biologický (ekologický) dozor stavby osobou s vysokoškolským vzděláním přírodovědného, zemědělského nebo lesnického směru, nezávislou na dodavateli stavby, která bude oprávněna stanovovat vhodné termíny pro minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí (upřesnění termínů terénních prací, kácení dřevin, záchranných transferů) a dohlížet na provádění prací a realizaci staveb, které mohou mít vliv na jednotlivé složky životního prostředí (realizace migračních bariér, ověřování migrace obojživelníků, dodržování uplatňování opatření k omezování prašnosti, kontrola dodržování opatření pro předcházení kontaminace vod a půd, nakládání s odpady a dalších opatření stanovených podmínkami závazného stanoviska)*
- *pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší budou obsahovat následující požadavky:*
 - *v průběhu celé výstavby provádět důsledné čištění a v případě potřeby oplach aut před výjezdem na komunikace (nebo instalace čistícího systému, např. vibrační rohože, vodní lázně s tlakovým čištěním nebo kombinace omytí a přejezdů přes retardéry), pravidelně čistit povrch příjezdových a odjezdových tras v blízkosti stavenišť (okamžitě po znečištění); v době déle trvajícího sucha zajistit pravidelné skrápění stavenišť, čištění staveništních ploch a komunikací provádět zásadně za mokra*
 - *minimalizovat pojezd nákladních vozidel po nepevněné ploše stavenišť, případně nejvíce poježděné úseky na staveništi zpevnit, omezit rychlost vozidel na staveništi na 20 km.h⁻¹*
 - *zajistit, aby řidiči nákladních automobilů po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě vypnuli motor*
 - *preferovat napájení elektřinou nebo používání baterií před využíváním generátorů na naftový nebo benzinový pohon*
 - *kontrolovat technický stav strojní techniky a podmínky na staveništi (technický stav hrazení, povětrnostní podmínky, dostupnost protiprašných opatření) před zahájením jednotlivých etap stavebních prací*
 - *po dobu stavby je nutné dodržovat zásady správné manipulace s nakladačem, obsluha strojů vyškolenými pracovníky, tj. plnit nákladní vozidla ve správné poloze tak, aby nedocházelo k násypu materiálu mimo vozidlo*
 - *zaplachtovat automobily, které budou odvážet materiál s frakcí menší než 4 mm*
 - *v době nepříznivých rozptylových podmínek zamezit souběhu stavebních mechanismů s vysokým výkonem, redukovat volnoběhy nákladních automobilů a dalších strojů mimo silniční techniky na minimum*
 - *v průběhu výstavby instalovat po obvodu staveniště plné oplocení nebo oplocení s tkaninou, a to o min. výšce 2 m*
 - *minimalizovat nebo zcela vyloučit volné deponování jemnozrnného materiálu (cement, vápno, bentonit, písek s frakcí do 4 mm) na staveništi; dlouhodoběji ukládaný materiál shromažďovat v boxech, ohradit jednotlivé materiály a zamezit vyfoukání jemných částic do okolí; dle možností neumísťovat ukládaný materiál v blízkosti obytné zástavby, ale v odlehlejší části staveniště*
 - *při nakládce a vykládce minimalizovat spádové výšky*
 - *plochy určené k následným vegetačním úpravám osázet co nejdříve po skončení prací*
 - *odkryté suché plochy zvlhčovat (skrápět), a to v době déletrvajícího sucha nebo při větrném počasí*
 - *pohyby techniky udržovat pouze v rámci staveniště, pohyby techniky ve volné krajině vyloučit*

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

- **pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů hluku v etapě výstavby budou obsahovat následující požadavky:**
 - celý proces výstavby bude organizačně zajištěn tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody, a to zejména v nočních hodinách a ve dnech pracovního klidu
 - v noční době, ráno od 06 do 07 hod. a večer od 21 do 22 hod. nebudou probíhat stavební práce
 - v noční době, ráno od 06 do 07 hod. a večer od 21 do 22 hod. nebude v provozu obslužná doprava staveniště
 - v rámci výstavby budou použity stroje s garantovanou nižší hlučností; budou kombinovány hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti, bude zkrácen provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni – práce budou rozděleny do více dnů po menších časových úsecích
 - řidiči nákladních aut po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě vypnout motor
- **zásady organizace výstavby budou ve vztahu k minimalizaci vlivů na přírodu respektovat následující doporučení:**
 - zařízení staveniště ani dočasné přístupy na staveniště neumísťovat v lokalitách s prokázaným výskytem křečka polního, mimo výskyt přírodních a polopřírodních stanovišť, která jsou biotopem zvláště chráněných druhů živočichů, mimo prvky ÚSES a mimo lesní porosty a mimo ochranná pásma vodních zdrojů; místa pro deponie budou vymezena ve spolupráci s příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny
 - skryvky pro přípravu ploch realizovat nejdříve ke konci vegetačního období z důvodu ovlivnění reprodukčního období na zemi hnízdících druhů ptáků a snížení vlivů na populace epigeického hmyzu
 - v průběhu výstavby zajistit na dotčených plochách monitoring výskytu nepůvodních a invazních druhů rostlin; v případě jejich výskytu tyto ihned likvidovat
- **po výběru zhotovitele stavby bude vypracována akustická studie pro etapu výstavby, která bude vycházet ze zásad organizace výstavby a upřesněných znalostí o nasazení jednotlivých stavebních mechanismů a která bude dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby**
- **v jarním období roku uvažované výstavby provést aktualizaci zoologického průzkumu formou ověření výskytu ochrannářsky významných druhů živočichů včetně vyhodnocení zásahu do biotopů těchto druhů; výsledky průzkumů je třeba následně promítnout do prováděcí dokumentace stavby a uplatňovat je formou ekologického dozoru odborně způsobilou osobou**
- **před zahájením stavebních prací prověřit aktuální výskyt křečka v ploše budoucího staveniště P+R Sedlec (případně i P+R Zdiby) a identifikovat aktivní nory; v případě nálezu nor v ploše staveniště lze provést jeho vytěsnění mimo areál výstavby postupnou skryvkou ornice v předjaří (obvykle březen); přesný termín bude stanoven s ohledem na biologii ostatních druhů zjištěných v aktualizacích průzkumů a s ohledem na aktuální klimatické podmínky daného roku na lokalitě ve spolupráci s ekodozorem a na základě výjimky ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů živočichů, pokud bude udělena**

Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí:

- **v průběhu zkušebního provozu bude provedeno měření hluku v denní i noční době akreditovanou nebo autorizovanou osobou; volbu bodů pro měření v chráněném venkovním prostoru staveb bude konzultován s orgánem ochrany veřejného zdraví**
- **k žádosti o vydání závazného stanoviska kužívání stavby bude předložen protokol (zpracovaný akreditovanou nebo autorizovanou osobou) o výše uvedeném měření prokazujícím nepřekročení přípustných hlukových limitů pro denní, respektive noční dobu v chráněném venkovním prostoru staveb**
- **po realizaci stavby bude v rámci zkušebního provozu provedeno měření vibrací, které doloží dodržení platných hygienických limitů**
- **investor smluvně zaváže dodavatele sadových úprav stavby k následné údržbě realizovaných výsadeb na dobu minimálně 5 let; v uvedeném období musí být odumřelé stromy či keře či další neperspektivní jedinci pravidelně nahrazovány a finální přejímka musí být provedena po stanovené lhůtě**

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI

Zpracovatel posudku obdržel od příslušného úřadu, Odboru ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy k předložené dokumentaci následující vyjádření dotčených územních samosprávných celků, správních úřadů a veřejnosti:

- 1) Hlavní město Praha
nám. primátora pro oblast životního prostředí, infrastruktury, technické vybavenosti a bezpečnosti
vyjádření ze dne 10.7. 2020 č.j.: MHMP 1067844/2020
- 2) Návrh hlavního města Prahy k Dokumentaci záměru
vyjádření ze dne 2020 č.j.: MHMP 837569/2020
- 3) Středočeský kraj
vyjádření ze dne 29.6. 2020 č.j.: 090904/2020/KUSK
- 4) Městská část Praha – Dolní Chabry
Úřad městské části
vyjádření ze dne 9.7. 2020 č.j.: MCPCH 01634/2020
- 5) Obec Sedlec
vyjádření ze dne 9.7. 2020 č.j.: OÚ-16-2020
- 6) Obec Zdiby
vyjádření ze dne 10.7. 2020 č.j.: 002049/2020/ZD
- 7) Ministerstvo životního prostředí
Odbor ochrany ovzduší
vyjádření ze dne 3.7. 2020 č.j.: MZP/2020/780/1537
- 8) Ministerstvo zdravotnictví České Republiky
vyjádření ze dne 8.7. 2020 č.j.: MZDR 27736/2020-2/OVZ
- 9) Hygienická stanice Hlavního města Prahy
vyjádření ze dne 17.6. 2020 č.j.: HSHMP 34977/2020
- 10) Krajská hygienická stanice Středočeského kraje
se sídlem v Praze
vyjádření ze dne 8.7. 2020 č.j.: KHSSC 29734/2020
- 11) Hlavní město Praha
Magistrát Hlavního města Prahy – Odbor ochrany prostředí
vyjádření ze dne 7.7. 2020 č.j.: MHMP 1045423/2020
- 12) Krajský úřad Středočeského kraje
Odbor životního prostředí a zemědělství
vyjádření ze dne 1.7. 2020 č.j.: 082682/2020/KUSK
- 13) Česká inspekce životního prostředí
Oblastní inspektorát Praha
vyjádření ze dne 1.7. 2020 č.j.: ČIŽP/41/2020/6881
- 14) Městský úřad Brandýs nad Labem
vyjádření ze dne 24.6. 2020 č.j.: MÚBNLSB-OŽP-57922/2020-CADAN
- 15) Klimeš – občan – pravopis ponechán
vyjádření ze dne 7.7. 2020 bez č.j.

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

1) Hlavní město Praha

nám. primátora pro oblast životního prostředí, infrastruktury, technické vybavenosti a bezpečnosti

vyjádření ze dne 10.7. 2020 č.j.: MHMP 1067844/2020

Podstata vyjádření:

Hlavní město Praha jako územní samosprávný celek má k předložené dokumentaci, zpracované dle přílohy č.4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění, tyto výhrady a požadavky:

a) Vypořádání připomínek hl. m. Prahy k oznámení záměru (na str. 14-15 dokumentace) je uspokojivé.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu uvedeného vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

b) Nadále doporučujeme, aby součástí stavby TT byly krajinné úpravy okolí budoucího Terminálu Zdiby, a tak došlo k lepšímu začlenění terminálu do krajiny. V rámci aktualizované technické studie byl zpracován návrh sadových úprav, který bude v dalších fázích přípravy záměru použit pro zpracování projektu vegetačních úprav. Návrh sadových úprav počítá s výsadbou především autochtonních dřevin, nicméně není součástí předkládané dokumentace. Vegetační úpravy jsou omezeny pouze na textovou část. Je třeba návrh doložit v dalších fázích PD (DÚR, DSP), jak je ostatně přislíbeno na str. 12 předložené dokumentace.

Stanovisko zpracovatele posudku:

S uvedeným vyjádřením lze vyslovit souhlas. V návrhu závazného stanoviska je formulována zpracovatelem posudku následující podmínka:

- *v rámci dokumentace pro územní řízení vypracovat projekt sadových úprav pro celou řešenou stavbu včetně obou ploch terminálů P+R, jakož i projekt rekultivace a vegetačních úprav ploch dočasného záboru; za navržené kácení realizovat náhradní výsadby v rámci hodnoceného záměru (preferovat výsadbu liniové zeleně podél silnice II/608) nebo na náhradních plochách, které určí příslušný orgán ochrany přírody; projekt bude vypracován autorizovanou sadovnickou firmou a bude projednán s příslušnými orgány ochrany přírody s tím, že pro stavební povolení bude vypracován podrobný komplexní projekt sadových úprav, zahrnující připomínky a požadavky orgánů ochrany přírody*

c) Požadujeme, aby byl zpracován dendrologický průzkum a byl stanoven rozsah nezbytného kácení dřevin rostoucích mimo les. Kácení požadujeme omezit pouze na plochu trvalého záboru a minimalizovat, případně vyloučit kácení dřevin rostoucích mimo les na plochách dočasného záboru.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedený požadavek lze považovat za oprávněný, V návrhu závazného stanoviska je proto formulována následující podmínka:

- *součástí dokumentace pro stavební povolení bude aktualizovaný dendrologický průzkum, ve kterém bude stanoven rozsah odůvodněného minimálního nutného kácení - druh, množství, obvody kmenů ve výšce 130 cm nad zemí (přičemž kácení dřevin a odstraňování porostů křovin bude navrženo a realizováno v mimohnízdním období ptáků – 01. 09. až 31. 03.) a rozsah zachovávaných dřevin, které nejsou v přímé kolizi se záměrem; budou identifikovány dřeviny nadprůměrných sadovnických hodnot, které by měly být zachovány (zejména bude prověřena možnost zachování dvou dubů u silnice na Sedlec u Líbeznic – poslední stromy ve stromořadí nad lesíkem); rovněž zaměřit a zajistit ochranu každého*

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

stromu při stavebních činnostech (včetně ochrany kořenového systému, ne jen korun stromů a kmenů dle ČSN DIN 18 920 a dle standardu AOPK SPPK A01 002:2107); do Zásad organizace výstavby promítnout situace se zachováním hodnotnějších stromů v dosahu manipulačních ploch a pásů či zařízení stavenišť

d) V souladu se závěry porovnání variant (kap. E předložené dokumentace) požadujeme na území hlavního města Prahy řešení ve variantě 1, která je šířkově úspornější, má uspořádání jízdních pruhů 1+1 s tramvajovým pásem ve středu komunikace, a s lokálními rozšířeními před křižovatkami na 2+1/1+2. Varianta 2 je nepřijatelná.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedený požadavek je respektován. V návrhu závazného stanoviska příslušnému úřadu je doporučeno nadále sledovat Variantu 1: uspořádání jízdních pruhů 1+1 s tramvajovým pásem šířky 7,5-8,0 m ve středu komunikace, s lokálními rozšířeními před křižovatkami na 2+1/1+2 s otevřeným šterkovým ložem a pojížděným asfaltovým krytem v místech křížení s ostatními komunikacemi.

e) V případné další fázi přípravy záměru je nutno upřesnit řešení příčných pěších vazeb v řešeném úseku tramvajové tratě (v ulici Ústecké) a navržených podmínek pro cyklisty.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedený požadavek lze chápat ve vztahu k bezpečnosti provozu ve vztahu k obyvatelstvu. Proto je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- *v rámci dokumentace pro stavební povolení bude upřesněno řešení příčných pěších vazeb celé navrhované tramvajové tratě a řešení navržených podmínek pro cyklisty*

f) Upozorňujeme, že provedení předběžného geotechnického průzkumu nelze považovat za uspokojivé splnění požadavku č. 9 ze závěru zjišťovacího řízení (Podrobněji se věnovat problematice nakládání s dešťovými vodami). S ohledem na nárůst zpevněných ploch a téměř trojnásobnému zvýšení odtoku, především z ploch pro P+R Sedlec a P+R Zdiby, je dokumentací předkládaný návrh hospodaření s dešťovými vodami nedostatečný. Z předložené dokumentace nejsou patrné navrhované objemy retenčních nádrží, na které je odkazováno v kapitole B.III.2. ODPADNÍ VODY. Z dokumentace dále nevyplývají celkové objemy srážkových vod, které jsou odváděny do kanalizace případně do recipientů pro návrhové srážkové události. Z výše uvedených důvodů a možného významného vlivu intenzivních srážek na srážkoodtokové poměry v území, doporučujeme dokumentaci doplnit o výpočet bilance dešťových vod. Bilanční výpočet požadujeme uvést pro současný a návrhový stav území, a to pro návrhové srážky, které jsou dány podmínkami jednotlivých správců vodních toků a kanalizací. Z bilančního výpočtu by měly být patrné objemy potřebné pro retenci a zpomalení odtoku dešťových vod z území.

V následných stupních projektové dokumentace důrazně doporučujeme provést podrobný hydrogeologický průzkum, který by měl ověřit návrh řešení likvidace dešťových vod. Na základě bilančního výpočtu dešťových vod a závěrů hydrogeologického průzkumu pak navrhnout taková opatření, která by minimalizovala odtok dešťových vod z území. Návrh opatření by měl preferovat zadržení dešťových vod v místě, a to například svedením části dešťových vod k zeleni, pomocí zasakovacích pásů, návrhem vsakovacích zařízení, retenčních nádrží apod.

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

Stanovisko zpracovatele posudku:

Objem retenčních nádrží je navržen 260m^3 a 310m^3 . Tato skutečnost je v dokumentaci EIA uvedena v kapitole B.I.6. podkapitole Odvodnění na straně 57.

V úsecích vedených po komunikacích se situace nemění nebo se mění minimálně s ohledem na použití krytu tramvajové trati nebo naopak otevřeného štěrkového lože. Přesnější bilanční výpočet kromě výše uvedeného úzce souvisí s šířkovým profilem komunikace, a tedy i s přesným technickým řešením, které však již z principů hodnocení řešení nemůže být předmětem EIA.

Na základě vyjádření hl. m. Prahy byl oznamovatel požádán podle §9 zák. č.100/2001 Sb. v platném znění o doplňující podklad týkající se problematiky nakládání s dešťovými vodami. Tento vyžádaný doplňující podklad je doložen v Příloze č. 2 předkládaného posudku, kde v technické studii je doložen i výpočet srážkových vod pro parkovací dům Sedlec.

Součástí dokumentace je předběžný geotechnický průzkum. Z předběžného geotechnického průzkumu vyplývá, že pro posouzení možnosti vsakování byly provedeny dva dočasně vystrojené vrty pro realizaci vsakovacích zkoušek k ověření vsakovací schopnosti geologického prostředí. V místě projektovaného terminálu P+R Zdiby byl proveden vystrojený vrt HJ20, V místě projektované smyčky a terminálu P+R Sedlec byl proveden vystrojený vrt HJ19. Průzkumné sondy byly provedeny s ohledem na umístění na zemědělsky obhospodařovaných plochách jako dočasně vystrojené.

Pro Terminál P+R Zdiby z geologické dokumentace provedeného vrtu HJ20 vyplynulo, že je prostředí tvořené jílovito-písčitými sedimenty, s lokálními vložkami štěrku jílovitých. Tyto sedimenty jsou pevné – ulehle. Toto prostředí je velmi málo propustné a většinou nevhodné pro potřeby vsakování. Z tohoto důvodu byla vhodnost lokality pro vsakování ověřena pouze orientačně pomocí zrychlené vsakovací zkoušky a bylo konstatováno, že podmínky pro vsakování na lokalitě lze označit jako málo vhodné až nevhodné.

Pro Terminál P+R Sedlec byl proveden vystrojený vrt HJ19, s vsakovací zkouškou pro ověření vhodnosti a charakterizace horninového prostředí pro možnost vsakování srážkových vod; z geologické dokumentace provedeného vrtu HJ19 vyplynulo, že je prostředí tvořené jílovito-písčitými sedimenty, s lokálními vložkami štěrku jílovitých. Tyto sedimenty jsou pevné – ulehle. Toto prostředí je dle předběžného geotechnického průzkumu velmi málo propustné a většinou nevhodné pro potřeby vsakování.

Ze strany zpracovatele posudku lze upozornit na §1 odst. 1 a §5 odst. 3 vodního zákona - v co největší možné míře upřednostnit vsakování nebo zadržování srážkových vod před jejich odváděním do vodotečí a aby k případnému odvádění srážkových vod do vodotečí bylo přistoupeno jen v odůvodněných případech.

Z dosud doložených podkladů dokumentace EIA je patrné, že podmínky pro zasakování vod v prostorech navrhovaných P+R Terminálů nejsou vhodné. Proto u parkovacího domu Sedlec je navrženo odvádění srážkových vod do vodoteče přes retence o objemech 260m^3 a 310m^3 .

U parkovacího domu Zdiby je uváděno, že po předčištění budou tyto vody odváděny do stávající dešťové kanalizace – tedy přímo, bez návrhu retence. Zpracovatel

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

posudku doporučuje po konzultaci se zpracovatelem dokumentace možnost prověření realizace retenční nádrže i u parkovacího domu Zdiby.

Z obdržených vyjádření, která jsou komentována v další části posudku, vyplynuly i návrhy na využití vody z retencí pro zálivku v rámci navrhovaných sadových úprav.

Z jiných částí posuzované dokumentace vyplývá, že k ovlivnění úrovně hladin a režimu podzemních vod může docházet v úsecích, kde výkopové práce v projektovaných zářezích zasáhnou pod úroveň hladiny podzemní vody. V těchto úsecích je doporučeno provést detailní evidenci okolních studní a případně navrhnout jejich sledování v průběhu stavby. Dosah a vliv drenážního účinku zářezů a případné ovlivnění vydatnosti okolních zdrojů vody závisí na konkrétních hydrogeologických podmínkách (hloubka zářezu pod hladinou, filtrační parametry horninového prostředí, průběh puklinových systémů, vzdálenost jímacího objektu od zářezu aj.).

Na základě všech výše uvedených skutečností jsou v návrhu závazného stanoviska formulovány následující podmínky:

- **v rámci dokumentace pro stavební povolení bude zpracován podrobný hydrogeologický průzkum, který bude:**
 - jednoznačně dokladovat nebo vylučovat možnost zasakování vod v lokalitách navrhovaných parkovacích domů Terminál P+R Zdiby a Terminál P+R Sedlec
 - zahrnovat detailní pasportizaci okolních studní (zejména v km 1,7 – 1,9 a v km 3,6 – 4,7) a navrhovat jejich sledování před zahájením stavby, v průběhu stavby a po dokončení stavby; protokol o identifikaci hodnoceného zdroje bude podepsán majitelem objektu nebo osobou pověřenou majitelem objektu
 - **v rámci dokumentace pro stavební povolení prověřit možnost realizace retenční nádrže u P+R Zdiby**
 - **v rámci dokumentace pro stavební povolení navrhnout způsob využití retenovaných dešťových vod pro zálivku v rámci navržených sadových úprav u obou parkovacích terminálů Zdiby a Sedlec; pokud u parkovacího terminálu Sedlec budou přebytečné dešťové vody vypouštěny do vodoteče pod lokalitou „Amerika“, bude realizována vhodná úprava této vodoteče**
- g) Z důvodu snížení spotřeby pitné vody doporučujeme pro sociální zázemí terminálu Sedlec zvážit využití tzv. šedých vod jako vod provozních

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jak vyplývá z posuzované dokumentace, součástí terminálu Sedlec bude základní vybavenost pro cestující veřejnost a zázemí pro řidiče, objekt proto bude napojen na zdroj pitné vody. Předpokládaná roční spotřeba pitné vody je v technické studii vyčíslena na 7 377,5 m³. Zpracovatel posudku vzhledem k očekávanému objemu vznikajících splaškových vod navrhané řešení nepovažuje za účelné. Ze strany zpracovatele posudku proto není tento požadavek reflektován do podmínek závazného stanoviska příslušnému úřadu.

Na straně druhé zpracovatel posudku považuje za účelné řešit způsob likvidace vznikajících splaškových vod. Dokumentace EIA uvádí, že otázka jejich likvidace je variantní: buď na nově vybudované malé ČOV nebo odváděním do veřejné kanalizace obce Sedlec. Ze strany zpracovatele posudku je do návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- **v rámci dokumentace pro územní řízení prověřit kapacitní možnosti ČOV Sedlec i s ohledem na další rozvojové možnosti obce z hlediska odvádění splaškových vod z P+R Sedlec; pokud nebude kapacita ČOV Sedlec dostačovat, řešit likvidaci splaškových vod vybudováním nové ČOV pro P+R Sedlec**

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRAT' KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

h) Požadujeme, aby všechna opatření uvedená v kap. D.1.1.4, D.1.7 - D.1.10, a D.IV, popř. jinde v předložené dokumentaci byla převzata do stanoviska EIA jako podmínky, pokud bude stanovisko souhlasné. Předpokládáme, že uvedené připomínky budou zohledněny v posudku a ve stanovisku. V dalších fázích projektové přípravy a v navazujících řízeních budeme kontrolovat plnění požadavků, resp. nápravu nedostatků výše uvedených.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zpracovatelem posudku jsou sumarizovány veškeré návrhy na opatření pro prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí, které:

- *byly již prezentovány v dokumentaci EIA, pokud nejsou součástí záměru nebo nevyplývají z příslušných složkových zákonů*
- *byly požadovány v rámci vyjádření k dokumentaci a byly akceptovány zpracovatelem posudku*
- *vyplývaly z veřejného projednání záměru*
- *byly navrženy zpracovatelem posudku*

2) Návrh hlavního města Prahy k Dokumentaci záměru vyjádření bez uvedení data - 2020 č.j.: MHMP 837569/2020

Podstata vyjádření:

Z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí hlavní město Praha, jako územně samosprávný celek, s předloženou dokumentací, zpracovanou dle přílohy č.4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění, souhlasí s níže uvedenými výhradami a požadavky:

a) Z pohledu problematiky přírody, krajiny a městské zeleně na území hl. m. Prahy nemáme proti předloženému záměru výhrad. Uvažovaná tramvajová trať využívá tělesa dnešní komunikace Ústecké a je umístěna přibližně v její ose, takže nevznikají nároky na likvidaci vzrostlé vegetace kolem této ulice. K zásahům do vegetace mimo území hl. m. Prahy, vesměs menšího rozsahu, se nevyjadřujeme.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu uvedeného vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

b) Nadále doporučujeme, aby součástí stavby TT byly krajinné úpravy okolí budoucího Terminálu Zdiby, a tak došlo k lepšímu začlenění terminálu do krajiny. V rámci aktualizované technické studie byl zpracován návrh sadových úprav, který bude v dalších fázích přípravy záměru použit pro zpracování projektu vegetačních úprav. Návrh sadových úprav počítá s výsadbou především autochtonních dřevin, nicméně není součástí předkládané dokumentace.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Připomínka je shodná jako u vypořádání pod bodem 1b) této kapitoly, na kterou lze odkázat.

c) Vegetační úpravy jsou omezeny pouze na textovou část. Je třeba návrh doložit v dalších fázích PD (DÚR, DSP) Požadujeme, aby byl zpracován dendrologický průzkum a byl stanoven rozsah nezbytného kácení dřevin rostoucích mimo les. Kácení požadujeme omezit pouze na plochu trvalého záboru. Minimalizovat, případně vyloučit kácení dřevin rostoucích mimo les na plochách dočasného záboru.

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

Stanovisko zpracovatele posudku:

Přípomínka je shodná je shodná jako u vypořádání pod bodem 1c) této kapitoly, na kterou lze odkázat.

d) Z hlediska dopravy z doložených variant řešení souhlasíme na území hlavního města Prahy pouze s variantou 1, která je šířkově úspornější, má uspořádání jízdních pruhů 1+1 s tramvajovým pásem ve středu komunikace, s lokálními rozšířeními před křižovatkami na 2+1/1+2.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedený požadavek je respektován. V návrhu závazného stanoviska příslušnému úřadu je doporučeno nadále sledovat Variantu 1: uspořádání jízdních pruhů 1+1 s tramvajovým pásem šířky 7,5-8,0 m ve středu komunikace, s lokálními rozšířeními před křižovatkami na 2+1/1+2 s otevřeným štěrkovým ložem a pojížděným asfaltovým krytem v místech křížení s ostatními komunikacemi.

e) Návrh tramvajové tratě na území Zdib v koncovém úseku nárokuje náročný mostní objekt, který prochází přes mimoúrovňovou křižovatku D8 - I/9 - II/608 a je zaústěn do navrženého terminálu Sedlec východně od dálnice D8. Z doložených grafických příloh, zejména z přílohy P01_05 Podélný profil je zřejmé, že součástí záměru u MÚK Zdiby je finančně značně náročný mostní objekt délky větší než 700 m a náročné řešení koncového terminálu P+R Sedlec. Předložené řešení koncového úseku tramvajové tratě ve Zdibech, s rozsáhlým mostním objektem přes MÚK Zdiby (mimoúrovňovou křižovatku D8 - I/9 - II/608), považujeme za investičně příliš nákladné. Doporučujeme proto hledat zjednodušení návrhu tramvajové tratě v koncovém úseku ve Zdibech, snížení jeho investiční náročnosti a vyhodnocení záměru na úrovni studie proveditelnosti.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zpracovateli posudku nepřísluší z hlediska vlivů na životní prostředí řešit jiná navrhovaná technická řešení než ta, která jsou doložena v posuzované dokumentaci. Případné jiné řešení je třeba uplatnit v dalších navazujících správních řízeních.

g) V případné další fázi přípravy záměru bude třeba upřesnit řešení příčných pěších vazeb v řešeném úseku tramvajové tratě (v ulici Ústecké) a navržených podmínek pro cyklisty.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Přípomínka je shodná je shodná jako u vypořádání pod bodem 1e) této kapitoly, na kterou lze odkázat.

h) Z hlediska sítí technické infrastruktury a vlivu předkládaného záměru na životní prostředí uvádíme následující:

S ohledem na nárůst zpevněných ploch a téměř trojnásobnému zvýšení odtoku, především z ploch pro P+R Zdiby a P+R Sedlec je dokumentací předkládaný návrh hospodaření s dešťovými vodami nedostatečný. Z předložené dokumentace nejsou patrné navrhované objemy retenčních nádrží, na které je odkazováno v kapitole B.III.2. ODPADNÍ VODY. Z dokumentace dále nevyplývají celkové objemy srážkových vod, které jsou odváděny do kanalizace případně do recipientů pro návrhové srážkové události. Z výše uvedených důvodů a možného významného vlivu intenzivních srážek na srážkoodtokové poměry v území, doporučujeme dokumentaci doplnit o výpočet bilance dešťových vod. Bilanční výpočet požadujeme uvést pro

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

současný a návrhový stav území, a to pro návrhové srážky, které jsou dány podmínkami jednotlivých správců vodních toků a kanalizací. Z bilančního výpočtu by měly být patrné objemy potřebné pro retenci a zpomalení odtoku dešťových vod z území.

V následných stupních projektové dokumentace doporučujeme provést podrobný hydrogeologický průzkum, který by měl ověřit návrh řešení likvidace dešťových vod. Na základě bilančního výpočtu dešťových vod a závěrů hydrogeologického průzkumu pak navrhnout taková opatření, která by minimalizovala odtok dešťových vod z území. Návrh opatření by měl preferovat zadržení dešťových vod v místě, a to například svedením části dešťových vod k zeleni, pomocí zasakovacích pásů, návrhem vsakovacích zařízení, retenčních nádrží apod.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Připomínka je shodná jako u vypořádání pod bodem 1f) této kapitoly, na kterou lze odkázat.

i) Z důvodu snížení spotřeby pitné vody doporučujeme pro sociální zázemí terminálu Sedlec zvážit využití tzv. šedých vod jako vod provozních.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Připomínka je shodná jako u vypořádání pod bodem 1g) této kapitoly, na kterou lze odkázat.

3) Středočeský kraj

vyjádření ze dne 29.6. 2020 č.j.: 090904/2020/KUSK

Podstata vyjádření:

Středočeský kraj souhlasí s dokumentací k záměru „Tramvajová trať Kobylisy - Zdiby“ a doporučuje k realizaci variantu 1, která je příznivější jak z hlediska kvality ovzduší a akustické situace, tak vlivů na veřejné zdraví.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu uvedeného vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře. Varianta 1 je doporučena do návrhu závazného stanoviska.

4) Městská část Praha – Dolní Chabry

Úřad městské části

vyjádření ze dne 9.7. 2020 č.j.: MCPCH 01634/2020

Podstata vyjádření:

a) Městská část namítala, že není zjevné, jaký je vzájemný synergický vliv s dalšími záměry v dané oblasti, zejména Pražského okruhu tzv. SOKP (alter. A-ZUR) a provoz nové paralelní dráhy letiště a vyloučení synergického vlivu obytného souboru Nové Chabry fáze Fa G.

Vypořádání:

Dokumentace již pracuje i se záměrem SOKP, nicméně s jeho kumulativními vlivy se vypořádává pouze v části dokumentace a posuzovaných vlivů. Z hlediska intenzity dopravy se zaslaná dokumentace vypořádává s vlivem stavby SOKP s uvedenými parametry pro rok 2050. Podle výpočtových modelů přinese zprovoznění okruhu snížení intenzity dopravy na Ústecké ulici. Využití občany přilehlé části Prahy studie zřejmě nepočítá, ve směru z Prahy není ani možné odbočení přes přerušený

POSUDEK

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

tramvajový pás z Ústecké na okruh. Vlivu obou staveb na životní prostředí a zdraví občanů se navrhovaná dokumentace nevěnuje dostatečně. S hlukem z leteckého provozu se zpracovatel vypořádal jednoduše - dva různé zdroje hluku nelze ve vztahu k limitům počítat. Přitom Krajský soud v minulém týdnu rozhodl rozsudkem a vyhověl návrhu na zrušení 2. Aktualizace ZÚR Středočeského kraje, kterým se vymezuje plocha veřejně prospěšné stavby D 300 - plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha). Hlavním důvodem pro zrušení AZÚR bylo opomenutí některých významných zdrojů hluku a emisí při vyhodnocování kumulativních a synergických vlivů záměru stavby paralelní dráhy ve vztahu k jiným záměrům. Citace: "...při provozu letištní dráhy souběžně s provozem dálnice a železnice je možnost kumulování hluku či emisí snadno představitelná a pravděpodobná." Jinými slovy soud potvrdil, že je třeba posuzovat vliv na životní prostředí a zhoršení kvality života u všech záměrů (obou staveb-letiště i okruhu) současně. Opačný postup dle vyjádření soudu: "nemůže působit věrohodně a naopak může vyvolávat dojem manipulace se vstupními daty za účelem dosažení příznivějšího výsledku."

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jak je patrné z dokumentace EIA, vliv SOKP je zohledněn v dopravních prognózách, které jsou zpracovány pro rok 2050, tj. pro horizont naplnění ÚP hl. m. Prahy (tj. včetně dobudovaného SOKP). Není patrné, na základě jakých informací byl vyloven názor, že s využitím občany přilehlé části Prahy studie zřejmě nepočítá. Protože však je v rámci další projektové přípravy záměru požadována aktualizace hlukové studie, lze předpokládat, že uvedený aspekt, pokud nebyl řešen, bude v modelu dopravy zohledněn, a to i z hlediska řešení komunikačního systému (možné odbočení přes přerušovaný tramvajový pás z Ústecké na okruh).

Vyhodnotit kumulativní vlivy dle stávající legislativy není možné, protože se hodnotí každý zdroj zvlášť a není stanoven limit pro hluk v území, což vyplývá i z vyjádření MZ ČR č.j. MZDR 719/2015-2/OVZ-32.3-5.12.2014, ze kterého vyplývá, že dosud nebyla ze strany WHO vytvořena metodika, která by umožnila hodnocení kombinovaného vlivu různých zdrojů hluku na zdraví exponovaných osob.

b) Městská část namítala podhodnocené měření intenzity dopravy, nedostatečné kapacitní posouzení stavbou dotčených křižovatek, omezenou současnou možnost dopravních napojení Dolních Chabers na ulici Ústeckou. Požadovala doložení podrobných kapacitních posouzení dotčených křižovatek a návrh doprovodných dopravních opatření, která zajistí zlepšení dopravní dostupnosti území městské části.

Vypořádání:

Zpracovatel příložené dokumentace neřeší zrušení možnosti parkovat pro obyvatele přilehlé bytové zástavby i provozoven (včetně lékařské ordinace či cévní ambulance). Komunikace Ústecká je brána za komunikaci sběrnou, i když v Chabrech plní ve skutečnosti funkci komunikace obslužné s velkým množstvím zde bydlících rezidentů a s přímým připojením sjezdy s odstupem několik desítek metrů.

Dokumentace se nevypořádává s dostatečným napojením Dolních Chabers na ulici Ústeckou. Jedna z variant budoucích řešení, kterou je třeba při plánování tramvajové trati brát v potaz je proražení bočních ulic, umožňujících lepší dopravní napojení této horní části Dolních Chabers na ulici Ústeckou. Jedná se zejména o ulici Protilehlá, a Pod Křížem. Stejně tak se dokumentace nevypořádává s plynulým

POSUDEK

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

napojením bočních ulic na ulici Ústeckou, a to ulic jak stávajících, tak i zmiňovaných budoucích možných.

Měření a metody výpočtu intenzity dopravy TSK i IPR jsou v dokumentaci podrobně popsány. Rovněž rozdíl mezi naměřenou hodnotou v jeden den a průměrnou hodnotou.

Zpracovatel nabízí možnost provedení měření intenzity dopravy na Ústecké ulici za účasti MČ Dolní Chabry.

Dokumentace obsahuje přílohu č.9 - Orientační posouzení kapacity křižovatek. Na území Dolních Chabí je posuzována pouze jedna křižovatka Ústecká x K Ďáblicům. Je nutné rovněž vypracovat posouzení kapacit křižovatek Ústecká x Prunéřovská, Kobyliská a Dopraváků ve směru do centra a ulic Ústecká x K Větroslamu a Ulčova směrem z centra.

Dále je odkázáno na dokumentaci pro územní a stavební řízení.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Lze souhlasit s konstatováním dokumentace, že předmětem záměru je tramvajová trať. Požadované otázky jiných dopravních řešení navrhované vyjadřovatelem je nezbytné uplatnit v návazných řízeních.

Lze dále souhlasit s konstatováním dokumentace, že kapacitní posouzení křižovatek se netýká posuzování vlivů záměru na životní prostředí a vzhledem k jejich detailnosti je obvykle zpracovávána až v dalších fázích přípravy záměru. Kapacitní posouzení vybraných křižovatek bylo součástí dokumentace EIA (Příloha č. 9), kapacita všech křižovatek bude standardním způsobem opětovně posouzena v dalším stupni PD a případně budou křižovatky upraveny tak, aby byly co nejlépe uzpůsobeny dopravním nárokům v dané lokalitě.

c) Městská část namítala, že v akustické studii ze samotného provozu na plánované tramvajové trati a též na parkovišti v noční a denní době pro nejhluchnější hodinu v současnosti a výhledově (roky 2023 a 2050) nebyl uvažován hluk ze stávajících komunikací a možné komunikace SOKP. Městská část namítala, že hlukové limity jsou významně podhodnoceny.

Vypořádání:

Příloha č.2 “Akustické posouzení” obsahuje informace o vypočtených předpokládaných intenzitách dopravy od TSK pro rok 2025 bez SOKP a od IPR pro rok 2050 včetně SOKP. Celková akustická situace je však zpracovaná v různých variantách jen pro rok 2025, tedy bez existence okruhu a jeho akustického vlivu na zástavbu v Dolních Chabrech.

Měření a metody výpočtu intenzity dopravy TSK i IPR jsou v dokumentaci podrobně popsány. Rovněž rozdíl mezi naměřenou hodnotou v jeden den a průměrnou hodnotou. Zpracovatel nabízí možnost provedení měření intenzity dopravy na Ústecké ulici za účasti MC Dolní Chabry.

Stanovisko zpracovatele posudku:

V rámci akustického posouzení byly zohledněny dvě varianty uspořádání jízdních pruhů (Varianta V1 a Varianta V2). Uspořádání jízdních pruhů je řešeno v následujících variantách:

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

Varianta V1: Uspořádání jízdních pruhů 1+1 s tramvajovým pásem šířky 7,5–8,0 m ve středu komunikace, s lokálními rozšířeními před křižovatkami na 2+1/1+2.

Varianta V2: Uspořádání jízdních pruhů v úsecích, kde je to možné, 2+1/1+2 s tramvajovým pásem šířky 7,5–8,0 m ve středu komunikace, s lokálními rozšířeními před křižovatkami na 2+2.

V rámci výpočtu byly řešeny následující stavy:

Vliv provozu na dálnici, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy (Vliv silniční dopravy v roce 2000)

- vyhodnocení akustické situace z provozu pouze silniční dopravy v roce 2000 pro ověření možnosti uplatnění hygienického limitu staré hlukové zátěže.

Vliv provozu na dálnici, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy (Vliv silniční dopravy v roce 2020)

- vyhodnocení akustické situace z provozu pouze silniční dopravy v současném stavu pro ověření možnosti uplatnění hygienického limitu staré hlukové zátěže.

Vliv provozu na tramvajové trati v roce 2000

- vyhodnocení akustické situace z provozu pouze tramvajové dopravy v roce 2000 pro ověření možnosti uplatnění hygienického limitu staré hlukové zátěže.

Vliv provozu na tramvajové trati v roce 2020

- vyhodnocení akustické situace z provozu pouze tramvajové dopravy v současném stavu pro ověření možnosti uplatnění hygienického limitu staré hlukové zátěže.

Počáteční akustická situace

- vyhodnocení celkové akustické situace z provozu silniční a tramvajové dopravy pro současný stav.

Celková akustická situace v roce 2025 bez záměru (Varianta 2025 V0)

- vyhodnocení celkové akustické situace z provozu silniční a tramvajové dopravy v roce 2025 bez posuzovaného záměru a bez uvažování rozvoje Letiště Vodochody a MÚK Odolena Voda.

Celková akustická situace v roce 2025 se záměrem (Varianta 2025 V1)

- vyhodnocení celkové akustické situace z provozu silniční a tramvajové dopravy v roce 2025 se zohledněním posuzovaného záměru ve Variantě V1 uspořádání jízdních pruhů v ulici Ústecká a Pražská bez uvažování rozvoje Letiště Vodochody a MÚK Odolena Voda.

Celková akustická situace v roce 2025 se záměrem (Varianta 2025 V2)

- vyhodnocení celkové akustické situace z provozu silniční a tramvajové dopravy v roce 2025 se zohledněním posuzovaného záměru ve Variantě V2 uspořádání jízdních pruhů v ulici Ústecká a Pražská bez uvažování rozvoje Letiště Vodochody a MÚK Odolena Voda.

Celková akustická situace v roce 2025 bez záměru (Varianta 2025 V0L)

- vyhodnocení celkové akustické situace z provozu silniční a tramvajové dopravy v roce 2025 bez posuzovaného záměru a s uvažováním rozvoje Letiště Vodochody a MÚK Odolena Voda.

Celková akustická situace v roce 2025 se záměrem (Varianta 2025 V1L)

- vyhodnocení celkové akustické situace z provozu silniční a tramvajové dopravy v roce 2025 se zohledněním posuzovaného záměru ve Variantě V1 uspořádání

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

jízdních pruhů v ulici Ústecká a Pražská s uvažováním rozvoje Letiště Vodochody a MÚK Odolena Voda.

Celková akustická situace v roce 2025 se záměrem (Varianta 2025 V2L)

- vyhodnocení celkové akustické situace z provozu silniční a tramvajové dopravy v roce 2025 se zohledněním posuzovaného záměru ve Variantě V2 uspořádání jízdních pruhů v ulici Ústecká a Pražská s uvažováním rozvoje Letiště Vodochody a MÚK Odolena Voda.

Celková akustická situace ve stavu horizontu naplnění ÚP hl. m. Prahy bez záměru (Varianta 2050 V0)

- vyhodnocení celkové akustické situace z provozu silniční a tramvajové dopravy ve stavu horizontu naplnění ÚP hl. m. Prahy bez posuzovaného záměru a bez uvažování rozvoje Letiště Vodochody a MÚK Odolena Voda.

Celková akustická situace ve stavu horizontu naplnění ÚP hl. m. Prahy se záměrem (Varianta 2050 V1)

- vyhodnocení celkové akustické situace z provozu silniční a tramvajové dopravy ve stavu horizontu naplnění ÚP hl. m. Prahy se zohledněním posuzovaného záměru ve Variantě V1 uspořádání jízdních pruhů v ulici Ústecká a Pražská bez uvažování rozvoje Letiště Vodochody a MÚK Odolena Voda.

Celková akustická situace ve stavu horizontu naplnění ÚP hl. m. Prahy se záměrem (Varianta 2050 V2)

- vyhodnocení celkové akustické situace z provozu silniční a tramvajové dopravy ve stavu horizontu naplnění ÚP hl. m. Prahy se zohledněním posuzovaného záměru ve Variantě V2 uspořádání jízdních pruhů v ulici Ústecká a Pražská bez uvažování rozvoje Letiště Vodochody a MÚK Odolena Voda.

Celková akustická situace ve stavu horizontu naplnění ÚP hl. m. Prahy bez záměru (Varianta 2050 V0L)

- vyhodnocení celkové akustické situace z provozu silniční a tramvajové dopravy ve stavu horizontu naplnění ÚP hl. m. Prahy bez posuzovaného záměru a s uvažováním rozvoje Letiště Vodochody a MÚK Odolena Voda.

Celková akustická situace ve stavu horizontu naplnění ÚP hl. m. Prahy se záměrem (Varianta 2050 V1L)

- vyhodnocení celkové akustické situace z provozu silniční a tramvajové dopravy ve stavu horizontu naplnění ÚP hl. m. Prahy se zohledněním posuzovaného záměru ve Variantě V1 uspořádání jízdních pruhů v ulici Ústecká a Pražská s uvažováním rozvoje Letiště Vodochody a MÚK Odolena Voda.

Celková akustická situace ve stavu horizontu naplnění ÚP hl. m. Prahy se záměrem (Varianta 2050 V2L)

- vyhodnocení celkové akustické situace z provozu silniční a tramvajové dopravy ve stavu horizontu naplnění ÚP hl. m. Prahy se zohledněním posuzovaného záměru ve Variantě V2 uspořádání jízdních pruhů v ulici Ústecká a Pražská s uvažováním rozvoje Letiště Vodochody a MÚK Odolena Voda.

Vliv provozu na tramvajové trati – současný rozsah včetně jejího prodloužení (výhled 2025, 2050)

- vyhodnocení akustické situace z provozu tramvajové dopravy v roce 2025 a 2050 včetně posuzovaného prodloužení.

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRAT' KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

Vliv provozu na prodlouženém úseku tramvajové trati (výhled 2025, 2050)

- vyhodnocení akustické situace z provozu tramvajové dopravy pouze na posuzovaném prodlouženém úseku.

d) Městská část požadovala v rámci dokumentace EIA předložit podrobnější situaci dopravního řešení minimálně na pokladu katastrální mapy, která prokáže realizovatelnost celé stavby a současně umožní reálně vyhodnotit dopad stavby do území i na životní prostředí.

Vypořádání:

Rozptylová studie tvoří přílohu č. 3 dokumentace. Požadavek na podrobnější situaci dopravního řešení na podkladu katastrální mapy odmítnut s odkazem na stupeň zpracování dokumentace pro posuzování vlivu na životní prostředí. Příslib podrobnější dokumentace v rámci územního řízení a stavebního řízení.

Předložená studie je zpracována ve variantních řešeních pro rok 2025 a 2050. Zhoršení situace je patrné u parkovacího domu Sedlec, V Dolních Chabrech nedochází ke změnám. V žádné variantě se neuvažuje s dopravním okruhem.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska vlivů na ovzduší ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Tramvajová trať není zdrojem emisí. Požadavky pro omezování emisí v etapě výstavby jsou formulovány v podmínkách návrhu závazného stanoviska.

e) Městská část připomínkovala, že z hlediska flóry a vegetace stejně tak jako fauny nedojde k rozsáhlému zásahu.

Vypořádání:

Předložený průzkum byl v rámci řízení EIA aktualizován.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu uvedeného vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

f) Hydrogeologický posudek je ze strany městské části bez připomínek.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu uvedeného vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

g) Městská část namítala, že dopravně inženýrské podklady jsou neúplné a měly by být přepracovány.

Vypořádání:

V dokumentaci byly předloženy aktualizované dopravně inženýrské podklady od TSK a IPR z prosince 2019. V textu jsou popsány parametry zdůvodňující odklon dopravy na D8 (například časová úspora) a na některých křižovatkách jsou doplněny intenzity dopravy.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu uvedeného vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

h) Městská část namítala nedostatek variantního řešení záměru tramvajové trati a požadovala zpracování alternativní varianty k tramvajové trati, např. elektrobusy a jejich porovnání s navrhovanou variantou.

Vypořádání:

Dokumentace je předložena ve dvou variantních řešeních. Obě počítají s tramvajovou tratí, liší se pouze počtem jízdních pruhů pro automobily. Varianta 1 s jedním jízdním pruhem pro každý směr z a do centra je situována na stávajících pozemcích, přičemž i v současném dvoupruhovém uspořádání, je na místě přechodů pro chodce svedena doprava do jednoho pruhu. Z tohoto vyplývá, že druhý pruh není plnohodnotný, ale je na území MC Dolní Chabry několikrát, z důvodu přechodů pro chodce, přerušen.

Varianta 2 počítá se dvěma jízdními pruhy pro automobily směrem do centra a jedním jízdním pruhem směrem z centra do Zdib. Tato varianta zasahuje i sousední pozemky, které by bylo třeba před stavbou vykoupit.

Varianta alternativního řešení k tramvajové trati formou elektrobusů byla zamítnuta s odkazem na vysoké finanční náklady a další zatížení silniční sítě.

V případě realizace by tramvajové kolejiště mělo být tvořeno zeleným travnatým pásem pro vytvoření příznivějšího mikroklimatu v jinak široké, vyasfaltované ploše Ústecké ulice. Tento travnatý pás by rovněž podstatnou měrou příznivě řešil zasakování srážkových vod.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Předkládaným posudkem je zejména na základě akustického posouzení doporučena k realizaci Varianta 1.

V návrhu závazného stanoviska je s ohledem na uvedené vyjádření formulována následující podmínka:

- ***v rámci dokumentace pro územní řízení prověřit možnost vedení tramvajové trati v travnatém pásu z hlediska technického řešení včetně možností řešení péče o travnatý pás***

i) Městská část požadovala celkovou rekonstrukci ulice Ústecká, jelikož se jedná o zásadní přestavbu a změnu ve fungování této komunikace. Na komunikaci je třeba zvýšit bezpečnost chodců přecházejících přes přechody. Již nyní je situace velmi vážná.

Vypořádání:

Dokumentace se s touto pro obec zásadní námitkou vůbec nevypořádává a odkazuje na následné územní a stavební řízení, kde bude řešeno detailní provedení stavby. Případná varianta 2 se dvěma jízdními pruhy je přitom vysokým bezpečnostním rizikem pro přecházející chodce, jak je tomu ostatně již v současnosti na stávající dvoupruhové vozovce ulice Ústecká.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dokumentace EIA konstatuje, že změna dopravního řešení Ústecké ulice je vyhodnocena. Je zohledněna změna dopravních intenzit, je zohledněno vedení tramvajového pásu uprostřed komunikace, je zohledněno zúžení do dvou jízdních pruhů. Toto jsou důležité aspekty, které mohou ovlivnit vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí. Úpravy křižovatek (při zachování stávajícího tvaru), řazení odbočovacích pruhů apod. jsou detaily, které jsou důležité pro skutečně funkční dopravní řešení dané stavby, z hlediska vyhodnocení vlivů stavby na životní prostředí

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

je však lze považovat za málo podstatné a mimo podrobnost procesu EIA. S uvedeným konstatováním se lze ztotožnit.

j) Městská část namítala, že bude třeba zrekonstruovat přemostění Ústecké přes Spořickou, jelikož současná konstrukce kapacitně neunesla tramvajovou trať.

Vypořádání:

Dokumentace EIA se s touto námitkou opět vypořádává pouze odkazem na navazující územní a stavební řízení. Alternativní řešení např. formou elektrobusů by si takovýto razantní zásah pravděpodobně nevyžadovala (podstatně vyšší hmotnost tramvajových souprav).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dokumentace EIA konstatuje, že v současné době není znám rozsah případného zásahu do přemostění Ústecké přes Spořickou. Pokud bude zásah do tohoto přemostění nutný, pak se negativní vlivy na životní prostředí projeví především v průběhu výstavby (hluk, emise), po dokončení úprav přemostění a jeho opětovném uvedení do provozu budou vlivy stavby na jednotlivé složky životního prostředí víceméně shodné jako v současnosti. Ochrana složek životního prostředí během výstavby bude zajištěna zpracováním a respektováním zásad organizace výstavby, které budou zpracovány v souladu s návrhem opatření, uvedených v dokumentaci EIA v kapitole D.IV.

S uvedeným konstatováním se lze ztotožnit.

k) Městská část namítala, že prvek cyklostezky nepovažuje za nezbytný.

Vypořádání:

Dokumentace EIA se k této připomínce nevyjadřuje.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dokumentace EIA konstatuje, že na základě průběžně vznášených požadavků různých zainteresovaných stran je v rámci posuzovaného záměru vymezena plocha umožňující oddělení cyklistů od ostatní silniční dopravy. Součástí stavby budou opatření pro jejich bezpečný provoz, tato opatření budou v dalších stupních přípravy stavby dále konkretizována. Konkrétní podoba cyklointegračního opatření nemá vliv na výsledné závěry při hodnocení vlivů stavby na životní prostředí v rámci procesu EIA.

S uvedeným konstatováním se lze ztotožnit.

l) Městská část navrhovala následující uspořádání jízdních pruhů pro automobilovou dopravu. Ponechání dvou jízdních pruhů od křižovatky ulic Ústecká a Kobyliská (Ústecká a Ulčova na straně druhé) směrem do centra, neboť v tomto bodě dochází k nárůstu dopravy, mj. i z obytného souboru Nové Chabry. Další uspořádání dopravních pruhů na ulici Ústecká od zmíněné křižovatky směrem na sever, až k přemostění Spořické navrhovala vybudovat ve variantě 1.

Vypořádání:

Variantní řešení vyhovuje požadavkům. Předložené řezy však nezohledňují stávající stav příčného profilu komunikace Ústecká, zejména výškové řešení je nepřesné (případné řezy nejsou vedeny v problematických místech).

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dokumentace EIA konstatuje, že zachování současného stavu šířkového uspořádání ulice Ústecká (resp. silnice II/608) s vložením tramvajového pásu je v předkládané dokumentaci EIA posouzeno. V případě kontinuálního uspořádání 2+2 (při současné realizaci TT) vyvolá tento požadavek nutnost výkupu pozemků soukromých vlastníků za uliční čarou, což je nežádoucí přinejmenším z hlediska urbanistického. Tato varianta byla prověřována v rámci aktualizace technické studie a na základě výše v textu uvedených skutečností byla z posuzování vyloučena.

S uvedeným konstatováním se lze ztotožnit.

m) Městská část požadovala kompletní vypracování dopravních opatření, která povedou k regulaci dopravy ve Středočeském kraji, zejména Zdib a okolí, společně s oběma P + R parkovišti, autobusovou točnou a systémem sběrné dopravy v obcích.

Vypořádání:

Tato podmínka vypořádána v rámci dokumentace EIA nebyla.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dokumentace EIA konstatuje, že posuzovaným záměrem je výstavba tramvajové trati z Kobylis do Zdib s výstavbou parkovišť typu P+R (park and ride) nikoliv koncepce dopravního systému severního okraje Prahy a části Středočeského kraje. Vznesený požadavek celkové dopravní řešení v oblasti je potřeba směřovat do oblasti územního plánování a zpracovávaných dopravních koncepcí Hlavního města Prahy a Středočeského kraje.

S uvedeným konstatováním se lze ztotožnit.

n) Kapacita P+R v Sedleci i ve Zdibech se s ohledem na současnou i předpokládanou intenzitu automobilové dopravy jeví jako silně nedostačující. Navrhujeme proto podstatně navýšit kapacitu P+R Zdiby z navrhovaných 420 na 840 stání a toto řešit vybudováním parkovacího domu. Dále je nutné zajistit dostatečnou územní rezervu i na protilehlé straně silnice II/608 na pokrytí nárůstu poptávky po parkovacích místech do budoucna. Vytvoření dostatečné kapacity P+R parkovišť je nezbytnou nutností pro efektivní fungování TT coby prostředku pro eliminaci nárůstu automobilové dopravy.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jak již bylo uvedeno v úvodu předkládaného posudku, za podstatné lze označit skutečnost, že dle upřesnění zpracovatele dokumentace jsou oba terminály (Terminál P+R Zdiby a Terminál P+R Sedlec) navrženy jako modulární, což znamená, že počet parkovacích stání je možné na základě potřeby v budoucnosti navyšovat. Protože tato skutečnost však není z dokumentace EIA zcela jednoznačně definována, je v návrhu závazného stanoviska uvedena následující podmínka:

- *v rámci další projektové přípravy (v územním i stavebním řízení) řešit parkovací terminály P+R Zdiby a P+R Sedlec jako modulární, tedy s možností případného navýšení jejich kapacity*

o) Městská část konzultovala záměr s okolními obcemi ze Středočeského kraje a společným plánem s obcemi Zdiby a Sedlec je požadavek na souběžnou výstavbu osvětleného chodníku podél silnice II/608 při realizaci výstavby TT. Dalším společným návrhem je vybudování cyklostezky, která má potenciál být hojně využívána, s tím, že přes území Dolních Chaběr by mohla být odkloněna mimo

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRAT' KOBYLISY - ZDIBY“na životní prostředí

Ústeckou ulici, aby neubírala prostor pro zeleň a parkovací stání. V plánovaném parkovacím domě Zdiby by mohla být návaznost např. ve formě parkovacího cyklodomu či jiných služeb spojených s cyklistikou

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedené požadavky dle názoru zpracovatele posudku neovlivňují hodnocení vlivů na životní prostředí, a proto je třeba je řešit v rámci územního a stavebního řízení.

p) Je třeba řešit umístění budoucích zastávek tramvaje. Městská část preferuje variantu č. 1 vedení tramvajové trati. Co se týká samotného umístění tramvajových zastávek, je v křížení ulic Ústecká a Kobyliská vhodnější umístit tramvajovou zastávku před vyústěním ulice Kobyliská do Ústecké ve směru ze Zdib do Kobylis, jak navrhuje varianta č. 2., tedy v úseku Kobyliská a Protilehlá. Ve směru do Zdib pak v úseku Ulčova-Protilehlá. V ulici Kobyliská je chodník pro chodce pouze po jedné straně vozovky (po levé straně při směru z Kobyliské do Ústecké), což z nákresu není patrné. Zastávka Kobyliská by plynule navazovala na současné autobusové zastávky Počeradská. V ideálním případě by tyto tramvajové zastávky nebyly přímo proti sobě, jak navrhuje varianta 2, a to z důvodu nároku na šířku komunikace a nutnosti záběru cizích pozemků, které uvažuje varianta 2, a zachování parkovacích míst a chodníku pro pěší. V úseku Ústecké od Kobyliské směrem k ulici Dopraváků je uvažován záměr výstavby a výjezdu z plánovaného Polyfunkčního domu s napojením do Ústecké a v tomto místě by plánovaný možný vjezd bezprostředně kolidoval se zde navrhovanou tramvajovou zastávkou.

U zastávky V Rybníčkách je třeba vyřešit její vhodné umístění s ohledem na vysoké terénní převýšení (násep) mezi ulicemi Obslužná a Ústecká, zejména s ohledem na možnost přístupu pro hendikepované občany.

Stanovisko zpracovatele posudku:

V rámci procesu EIA přísluší zpracovateli posudku hodnotit varianty v takovém rozsahu, v jakém byly do procesu předloženy a jak byly dokumentací EIA vyhodnoceny. V tomto smyslu je také posudek předkládán. Případné řešení umístění zastávek je možné řešit v rámci územního a stavebního řízení. Lze však upozornit, že změna v umístění zastávek by se mohla projevit i ve změně akustické situace oproti vyhodnocení, které je prezentováno v hlukové studii, která je přílohou hodnocené dokumentace.

q) Z navrhovaných variant vedení tramvajové trati preferujeme variantu č. 1 s jedním jízdním pruhem pro každý směr. Variantu č. 2, která sice dvěma jízdními pruhy zohledňuje ranní dopravní špičky směrem do Kobylis, ale ubírá parkovací místa pro residenty, požaduje nutný zábor dalších pozemků a odstranění zeleně, považujeme za méně vhodnou. Za nedostatečné považujeme posouzení synergických vlivů na životní prostředí a zdraví u všech záměrů. Zejména vliv záměru SOKP je zpracován pouze částečně.

Navrhovaná dopravní řešení musí zlepšit dopravní obslužnost Dolních Chabech, ale především musí zachovat, či zlepšit životní podmínky. Pro zbývající oblasti Dolních Chabech, které se nenacházejí v bezprostřední blízkosti tramvajové trati, nesmí dojít ke zhoršení dopravní obslužnosti veřejnou dopravou. Má-li tramvajová trať směřovat k celkovému zklidnění dopravy v Dolních Chabech a motivovat občany k preferování městské hromadné dopravy před individuální automobilovou dopravou, je třeba zachovat dopravu MHD k tramvaji z odlehlejších částí Dolních Chabech a zajistit jejich plynulou návaznost. Zásadní nevýhodou tramvaje bude, že obslouží jen malou část

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRAT' KOBYLISY - ZDIBY“na životní prostředí

Dolních Chaber podél ulice Ústecká. Zbytek obyvatel bude muset pokračovat jinou formou - pěšky, autobusem, autem. Rozhodně tedy musí zůstat zachována obslužnost autobusy, především linkami 162 a 169. Tyto linky by bylo vhodné zachovat ve stávajících trasách, tj. od stanice metra Kobylisy do jejich současných konečných stanic. Krom výše jmenovaných důvodů je toto důležité pro školní děti, hendikepované či méně pohyblivé obyvatele Dolních Chaber, pro které by bylo přestupování problémem.

Tato navrhovaná tramvajová trať tedy neřeší úsek mezi vozovnou Kobylisy a Kobyliským náměstím, kde zůstanou autobusy, včetně linky 145 do Vozovny Cimice.

Základní podmínkou úspěchu tramvajové tratě bez nepřiměřeného zatížení a přehlcení Ústecké automobilovou dopravou je dostatečná kapacita záchytných parkovišť P+R. Zde je nutné se zamyslet na včasném vytvoření územních rezerv k posílení plánovaných parkovacích domů resp. parkovišť. S pokračující intenzitou výstavby ve Středočeském kraji lze předpokládat i zvýšení intenzity dopravy na Ústecké ulici. Již v dnešní době tvoří tranzit rezidentů ze středních Čech, směřující za prací do vnitřní Prahy, podstatnou část dopravy. Za úvahu stojí odlehčení Ústecké ulice vybudováním obchvatu východně od Dolních Chaber. Tato stavba by však mohla být realizována převážně mimo katastrální území naší městské části.

Stanovisko zpracovatele posudku:

V návrhu závazného stanoviska příslušnému úřadu je doporučeno nadále sledovat Variantu 1: uspořádání jízdních pruhů 1+1 s tramvajovým pásem šířky 7,5-8,0 m ve středu komunikace, s lokálními rozšířeními před křižovatkami na 2+1/1+2. Kapacita záchytných parkovišť je řešena v návrhu závazného stanoviska odpovídající podmínkou. Ostatní poznámky vyjadřovatele nelze řešit v rámci procesu EIA na hodnocenou tramvajovou trať.

5) Obec Sedlec

vyjádření ze dne 9.7. 2020 č.j.: OÚ-16-2020

Podstata vyjádření:

Obec Zdiby a obec Sedlec (společně dále jen „Obce“) podávají tímto, v zákonné lhůtě, k dokumentaci Záměru následující vyjádření. Obec Zdiby a Obec Sedlec souhlasí se Záměrem, podporují jej, a to za splnění níže uvedených připomínek:

a) Obec Sedlec, s ohledem na analýzu dopravní zátěže, dále s ohledem na znalost místních podmínek zejména v katastrálním území Zdiby, Dolní Chabry a Kobylisy a dále s přihlédnutím k deklarovanému postoji ostatních dotčených územních samosprávných celků souhlasí a podporuje Variantu 1 Záměru (s uspořádáním 1+1 jízdní pruh). Z hlediska preference MHD, zachování rychlosti přepravy a její bezpečnosti doporučujeme trať vést na vyvýšeném tramvajovém pásu. Vzhledem ke konkrétně navrženému dostatečně širokému uspořádání Varianty 1 (1+1) není nutné pojíždět středový pás (resp. tramvajový pás) IAD, s výjimkou odůvodněného výjezdu IZS. Za účelem zajištění preference a rychlosti přepravy MHD doporučujeme vedení tratě na zvýšeném tramvajovém pásu s otevřeným ložem s možností pojezdu pouze v prostoru křižovatek (popřípadě i v dalších místech, kde je to nezbytné).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedený požadavek je respektován. V návrhu závazného stanoviska příslušnému úřadu je doporučeno nadále sledovat Variantu 1: uspořádání jízdních pruhů 1+1

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

s tramvajovým pásem šířky 7,5-8,0 m ve středu komunikace, s lokálními rozšířeními před křižovatkami na 2+1/1+2 s otevřeným šterkovým ložem a pojízdným asfaltovým krytem v místech křížení s ostatními komunikacemi.

b) Rádi bychom uvedli následující připomínky, **které nejsou předmětem posouzení EIA**, ale jsou důležité pro obec Sedlec a měly by být řešeny v dalších fázích projektové přípravy Záměru, resp. v rámci územního řízení či v dalších stadiích stavebního řízení ohledně Záměru.

VHD - spojení území obce Sedlec s Terminálem Sedlec

Budeme požadovat úpravu linkového vedení VHD tak, aby přes území obce a se zastávkou v obci mimo stávající linky 373 (která má dle Dokumentace zajiždět k Terminálu Sedlec se zastávkou v obci Sedlec) zajižděla dále i plánovaná autobusová doprava k Terminálu Sedlec z obce Líbeznice. Cílem tak je jednak posílení přímého spojení mezi obcí Sedlec a Terminálem Sedlec v obou směrech, nýbrž i získání nového přímého autobusového spojení mezi obcí Sedlec a obcí Líbeznice v obou směrech.

Dostatečná kapacita tramvajových spojů

Budeme požadovat zajištění dostatečné kapacity tramvajových spojů. Z dostupných výpočtů vychází na trase Terminál Sedlec - Vozovna Kobylisy 1 spoj za 6 min v průměru. Obáváme se, že i když ve špičce bude interval nižší (cca 4 minuty) bude to stále nedostatečné k tomu, aby došlo k odbavení požadované kapacity.

Úprava dopravního režimu na silnici III/0084 v k. ú. Sedlec u Líbeznice

Budeme požadovat, aby došlo k úpravě dopravního režimu na silnici III/0084 v úseku mezi obcí Sedlec, Terminálem Sedlec a křižovatkou silnic III/0084 a I/9 tak, aby po realizaci záměru byla tato silnice určena pouze pro veřejnou autobusovou dopravu a dále pro individuální automobilovou dopravu výhradně rezidentů (tj. obyvatel s trvalým pobytem v obci Sedlec).

Parkovací místa v domě v Terminálu Sedlec přednostně pro obyvatele obce Sedlec

Budeme požadovat, aby parkoviště P+R v Terminálu Sedlec sloužilo přednostně pro obyvatele obce Sedlec, a to za symbolické parkované či zdarma pro tyto osoby.

Vsakování vod

Záměr bude mít zjevný vliv na povrchové a podzemní vody. Jak je uvedeno rovněž v textové části Dokumentace Záměru, povrchové vody budou ovlivněny výstavbou dvou parkovacích objektů (P+R Zdiby a P+R Sedlec), a to z důvodu nárůstu podílu zpevněných ploch v území, a povedou ke zrychlení odtoku povrchových vod z území.

Na str. 183 textové části Dokumentace Záměru je uvedeno: „Řešený záměr představuje společně se všemi plánovanými aktivitami v území navýšení zpevněných ploch. Nelze vyloučit kumulativní vliv na vodní režim krajiny. Navyšování zpevněných ploch se podílí na zrychlení odtoku vody z krajiny. Dále doporučujeme trvalé záборы a zpevněné nepropustné plochy minimalizovat na nezbytnou míru. Preferovat postupy a materiály, které umožní vsakování vody do půdy.“

Na str. 57 textové části Dokumentace Záměru je uvedeno; „Odvodnění parkovacího domu u Sedlece bude provedeno odvodňovacími žlaby, do kterých bude voda svedena za pomoci příčných sklonů. Na konci těchto žlabů bude osazena odtoková vpusť, která bude zaústěna do lapačů organických látek. Lapoly budou poté zaústěny do retenčních nádrží, které byly v rámci technické studie kapacitně posouzeny. Navrženy jsou dvě retenční nádrže o objemech cca 260 a 310 m³. S ohledem na pouze velmi mírně svažité terén byly navrhované nádrže situovány na protilehlých

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

koncích (severním a jižním) pozemku. Umístění retenčních nádrží je patrné z výkresové části dokumentace EIA (příloha č. 1 - Situace variant).

Přečištěné vody z retenčních nádrží budou přes škrtkové vírové ventily odváděny do příkopu silnice I/9 a dále do Líbeznického potoku. Alternativně je možné využití vodoteče na úpatí zalesněného svahu mezi obcí Sedlec a silnicí I/9 (pod lokalitou „Amerika“ dle katastrální mapy). Situování retenčních nádrží je navrženo tak, aby bylo případně možné využít obě vodoteče."

Obec Sedlec s navrženým řešením souhlasí, přičemž navrhuje, aby byla přečištěná voda využita k zavlažování zeleně v okolí Terminálu Sedlec, popřípadě i na zavlažení zeleně na střeše Terminálu Sedlec.

Má-li být následně přebytečná voda odváděna do vodoteče pod lokalitou „Amerika," je třeba v dalších stupních projektové přípravy Záměru počítat i s vhodnou úpravou této vodoteče.

S ohledem na výše uvedené tedy obec Sedlec k tomuto bodu shrnuje, že v dalších stupních projektové přípravy Záměru bude požadovat zajištění možnosti vsakování dešťové vody v maximální možné míře v místě samém, včetně jejího následného využití na závlahu navržené zeleně. Teprve přebytečná voda by měla být odváděna do místních vodotečí, v tomto případě obec Sedlec preferuje odvádění přebytečné vody do vodoteče pod lokalitou „Amerika", a to z důvodu zachování vody v lesním porostu. V dalších stupních projektové přípravy Záměru je rovněž třeba počítat i s vhodnou úpravou této vodoteče pod lokalitou „Amerika", jelikož její stávající stav lze označit za nevyhovující.

Budoucí rozšíření kapacity P + R

Důvodem realizace Záměru a tudíž nezbytným předpokladem jeho úspěchu (jehož součástí je mimo jiné i očekávané zklidnění dopravy na silnici Pražská - II/608 a na dalších navazujících komunikacích) je vytvoření dostatečné kapacity záchytných parkovišť P+R, a to zejména v k. ú. Zdiby a Dolní Chabry, popřípadě i Kobylisy. Stávající kapacitu „Parkoviště Zdiby I" považujeme za nedostatečnou a navrhuje, aby bylo do budoucna počítáno s navýšením této kapacity nejméně na úroveň kapacity Terminálu Sedlec, tj. 840 parkovacích míst. Dále navrhuje vytvoření územních rezerv pro budoucí posílení kapacit parkovacích ploch (ať již formou záchytných P + R parkovišť či P + R parkovacích domů) vedle „Parkoviště Zdiby I", v sousedství plánovaného okruhu SOKP v katastrálním území Zdiby, popřípadě (dle možností investora a dotčených územích samosprávných celků) i vytvoření dalších územních rezerv v katastrálních územích Dolní Chabry a Kobylisy. Stávající kapacitu parkovacích ploch (uvedenou v Dokumentaci) považujeme za dostatečnou pouze v případě Terminálu Sedlec.

Osvětlený chodník podél silnice III/0084 v k. ú. Sedlec u Líbeznic

Budeme požadovat, aby došlo k vybudování osvětleného chodníku mezi Terminálem Sedlec a stávající obytnou zástavbou obce Sedlec podél silnice III/0084 tak, aby byl Terminál Sedlec tímto novým chodníkem přímo propojen se stávajícím chodníkem v obytné zástavbě obce Sedlec (situovaným podél silnice III/0084).

Zeleň v katastru obce Sedlec

Budeme požadovat dostatečné ozelenění veškerých ploch v rámci katastrálního území Sedlec u Líbeznice (zejména pak v okolí Terminálu Sedlec), a to minimálně v takovém rozsahu, jaký je uveden v příslušné výkresové části Dokumentace.

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

Údržba kolejnic a zpevněných povrchů, úklid

Budeme požadovat zajištění dostatečné údržby všech asfaltových ploch (popř. ploch s nízkohlučným povrchem), a zejména pak kolejnic v katastrálním území Sedlec u Líbeznice, aby nedocházelo k nárůstu hlukových emisí nad úroveň, která je uvedena v akustické studii. Dále budeme požadovat dostatečného úklidu koridoru tramvajové trati a zejména pak Terminálu Sedlec, jakož i všech přilehlých ploch, které mohou být v důsledku provozu tramvajové trati znečišťovány.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jak je patrné již z podstaty vyjádření, většina výše uvedených požadavků jde nad rámec procesu EIA. Každopádně však zpracovatel posudku považuje za účelné reagovat na připomínky týkající se problematiky nakládání s dešťovými vodami, zeleně a kapacity P+R. V návrhu závazného stanoviska jsou k uvedeným tématům formulovány následující podmínky:

- **v rámci dokumentace pro stavební povolení bude zpracován podrobný hydrogeologický průzkum, který bude:**
 - jednoznačně dokladovat nebo vylučovat možnost zasakování vod v lokalitách navrhovaných parkovacích domů Terminál P+R Zdiby a Terminál P+R Sedlec
 - zahrnovat detailní pasportizaci okolních zdrojů podzemních vod (zejména v km 1,7 – 1,9 a v km 3,6 – 4,7) a navrhovat jejich sledování před zahájením stavby, v průběhu stavby a po dokončení stavby; protokol o identifikaci hodnoceného zdroje bude podepsán majitelem objektu nebo osobou pověřenou majitelem objektu
- **v rámci dokumentace pro stavební povolení prověřit možnost realizace retenční nádrže u P+R Zdiby**
- **v rámci dokumentace pro stavební povolení navrhnout způsob využití retenovaných dešťových vod pro zálivku v rámci navržených sadových úprav u obou parkovacích terminálů Zdiby a Sedlec; pokud u parkovacího terminálu Sedlec budou přebytkové dešťové vody vypouštěny do vodoteče pod lokalitou „Amerika“, bude realizována vhodná úprava této vodoteče**
- **v rámci dokumentace pro územní řízení vypracovat projekt sadových úprav pro celou řešenou stavbu včetně obou ploch terminálů P+R, jakož i projekt rekultivace a vegetačních úprav ploch dočasného záboru; za navržené kácení realizovat náhradní výsadby v rámci hodnoceného záměru (preferovat výsadbu liniové zeleně podél silnice II/608) nebo na náhradních plochách, které určí příslušný orgán ochrany přírody; projekt bude vypracován autorizovanou sadovnickou firmou a bude projednán s příslušnými orgány ochrany přírody s tím, že pro stavební povolení bude vypracován podrobný komplexní projekt sadových úprav, zahrnující připomínky a požadavky orgánů ochrany přírody**
- **v rámci další projektové přípravy (v územním i stavebním řízení) řešit parkovací terminály P+R Zdiby a P+R Sedlec jako modulární, tedy s možností případného navýšení jejich kapacity**

6) Obec Zdiby

vyjádření ze dne 10.7. 2020 č.j.: 002049/2020/ZD

Podstata vyjádření:

Obec Zdiby a obec Sedlec (společně dále jen „Obce“) podávají tímto, v zákonné lhůtě, k dokumentaci Záměru následující vyjádření.

Obec Zdiby a Obec Sedlec souhlasí se Záměrem, podporují jej, a to za splnění níže uvedených připomínek:

a) Výběr varianty uspořádání a technické řešení

Dokumentace Záměru nabízí dvě varianty vedení tramvajové tratě v úseku Kobylisy - Zdiby, resp. Sedlec. Varianta 1 navrhuje uspořádání převážně 1+1 jízdní pruh (+

POSUDEK

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

řadící, odbočovací a připojovací pruhy), (dále jen „Varianta 1“). Ve Variantě 2 se střídá uspořádání 2+1, 1+2 a lokálně 2+2 jízdní pruhy (+ řadící, odbočovací a připojovací pruhy), (dále jen „Varianta 2“).

Dopravní zatížení vyplývající z Varianty 1 a Varianty 2 bylo analyzováno ve střednědobém výhledu pro rok 2025, a to každá ve dvou sub-variantách. Každá z variant střednědobého výhledu zahrnovala tyto dopravně významné plánované a v daném horizontu zprovozněné záměry v blízkém okolí: Nové Chabry - fáze F a G, Supermarket Zdiby (Tesco) a Goodman Zdiby Logistic Centre. Sub-varianty s označením „L“ pak navíc uplatňují vliv plánovaného rozšíření infrastruktury stávajícího letiště Vodochody. Obdobně byla zpracována analýza v dlouhodobém výhledu dopravní zátěže pro rok 2050 (s obdobnou systematikou variant, po předpokládané dostavbě SOKP).

Z provedených výpočtů vyplývá, že na parkovištích P+R lze očekávat zachycení 750 stávajících vozidel, což představuje obousměrně úbytek - 1500 jízd vozidel za den. Ve Variantě 1, v souvislosti s úpravou šířkového uspořádání silnice Pražská - II/608, přistupuje navíc přerozdělení jízd mezi jednotlivými radiálními komunikacemi. Na silnici Pražská - II/608 bylo vyčísleno celkové snížení intenzity AD -3100 vozidel obousměrně (-14%), na dálnici D8 zvýšení +900 vozidel (+1%) a na silnici II/243 zvýšení +500 vozidel (+3,5%). Ve Variantě 2 bylo na všech třech zmíněných komunikacích vyčísleno snížení intenzity v nižších stovkách vozidel, tedy - jen o 1% až -2%.

Z předložené analýzy uvedené v Příloze 8 - DIP jednoznačně vyplývá, že v modelovaném střednědobém výhledu pro rok 2025, a to jak bez vlivu letiště Vodochody, tak s ním, je z hlediska IAD nejpríznivější Varianta 1 (s uspořádáním 1+1). Rovněž v dlouhodobém výhledu pro rok 2050 se jeví Varianta 1 jako příznivější.

Z hlediska preference MHD, zachování rychlosti přepravy a její bezpečnosti doporučujeme trať v obci Zdiby primárně vést na vyvýšeném tramvajovém pásu. Z důvodu omezení hlučnosti bude patrně potřeba preferovat kolejiště s otevřeným ložem.

S ohledem na analýzu dopravní zátěže souhlasíme a podporujeme Variantu 1 (s uspořádáním 1+1 jízdní pruh) a nesouhlasíme s Variantou 2 Záměru.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedený požadavek je respektován. V návrhu závazného stanoviska příslušnému úřadu je doporučeno nadále sledovat Variantu 1: uspořádání jízdních pruhů 1+1 s tramvajovým pásem šířky 7,5-8,0 m ve středu komunikace, s lokálními rozšířeními před křižovatkami na 2+1/1+2 s otevřeným šterkovým ložem a pojížděným asfaltovým krytem v místech křížení s ostatními komunikacemi.

b) Připomínky akustické

Již současná akustická situace v obci Zdiby je silně nadlimitní, překračující zákonné hygienické limity pro danou oblast (60dB ve dne a 50dB v noci), což je v akustické studii potvrzeno výpočtově i měřením. Oceňujeme proto návrh v Dokumentaci uvedený návrh realizace kompenzačního opatření v podobě akusticky příznivějšího povrchu (například nízkohlučný povrch) a výsadbou zeleně.

V závěru akustické studie AS-TT-2020 uvedené v Příloze 2 - AS, str. 71, se uvádí, že realizací záměru ve Variantě 1 dojde k částečnému zlepšení akustické situace v

POSUDEK

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

relativně hustě obydleném území podél komunikace II/608 v Praze 8 - Kobylisích, Praze - Dolních Chabrech a v obci Zdiby. Ve výhledových stavech v roce 2025 a 2050 dochází ve Variante 2 uspořádání jízdních pruhů pro silniční dopravu v ulici Ústecká a Pražská II/608 (pro variantu bez rozvoje i s rozvojem Letiště Vodochody a MÚK Odolena Voda) ve stavech se záměrem oproti stavům bez záměru k nárůstu hodnot akustického zatížení v nadlimitně zatíženém území, a to i při zohlednění zmíněného kompenzačního opatření v obci Zdiby.

Závěr: S ohledem na výsledky výpočtového modelu a doporučení akustické studie preferujeme Variantu 1 (s uspořádáním 1+1 jízdní pruh) a odmítáme Variantu 2.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Požadavek na preferovanou variantu je zpracován do návrhu závazného stanoviska.

c) Rádi bychom uvedli následující připomínky, **kteře nejsou předmětem posouzení EIA**, ale jsou důležité pro obec Sedlec a měly by být řešeny v dalších fázích projektové přípravy Záměru, resp. v rámci územního řízení či v dalších stadiích stavebního řízení ohledně Záměru.

Protihlukové kompenzační opatření

V rámci akustické studie AS-TT-2020 uvedené v Příloze 2 - AS se předpokládá, že využití nízkohlučného povrchu přinese snížení akustických emisí o 1,5dB oproti stavu, kdy by byl položen standardní kryt vozovky kategorie „Ab“. Toto snížení je deklarováno jako spodní odhad na straně bezpečnosti. Tento pokles však nebyl výpočtově prokázán v porovnání s akustickou studií AS-TT-2018, jež byla předložena ve zjišťovacím řízení Záměru v roce 2018, v níž žádný akusticky příznivější povrch předpokládán nebyl.

Zatímco v původní akustické studii Záměru AS-TT-2018 dochází po realizaci záměru k poklesu ekvivalentních hladin o 0,7dB ve dne a 0,9dB v noci, v nové akustické studii AS-TT-2020 uvedené v Příloze 2 - AS, dochází k poklesu o 0,5dB ve dne a 0,8dB v noci, což je paradoxně horší výsledek, přestože má být využit tichý povrch vozovky.

Tato skutečnost nám byla vysvětlena zpracovatelem akustického posouzení tak, že jednou ze změn, ke které došlo, je změna umístění tramvajové zastávky ve Zdibech, kdy došlo k jejímu posunutí jižním směrem. Tato skutečnost se projeví navýšením vypočtených hodnot v bodě V09, protože zde dojde k mírnému posunu osy komunikace (přiblížení k výpočtovému bodu) z důvodu ostrůvku zastávky. Další skutečností, která ovlivnila výpočet, je vyšší intenzita předpokládané tramvajové dopravy, než byla uvažována v době zpracování studie v roce 2018 ve zjišťovacím řízení. Oproti předchozímu posouzení došlo i k částečnému navýšení predikovaných intenzit silniční dopravy.

Rovněž, v Dokumentaci Záměru nebyl prozatím proveden výpočet vibrací, které se budou šířit od tělesa tramvajového pásu nejen směrem ke kulturním památkám (Kostel Povýšení svatého Kříže, Zámek Zdiby), ale i k nemovitostem v těsném sousedství ul. Pražská - II/608. Jak Kostel Povýšení svatého Kříže, tak i Zámek Zdiby již dnes vykazují závady ve statické, které by mohly být provozem tramvaje ještě více zhoršeny. Budeme proto požadovat o doplnění tohoto výpočtu.

Domníváme se, že k nezbytným kompenzačním prvkům patří aplikace tlumících bokovnic, tlumících rohoží pod kolejovým ložem a tlumících rohoží na povrchu

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

kolejového lože. V literatuře se uvádí, že se tyto prvky mohou navzájem kombinovat a lze pomocí nich dosáhnout snížení hluchosti až o 10 dB.

Nejlepším možným materiálem k použití tlumících rohoží jsou rohože z komůrkového elastomeru, které jsou daleko více poddajné a mají i větší schopnost tlumit zemní hluk oproti běžným rohoží z pryžového recyklátu. Cenově první uvedený typ představuje sice výrazně vyšší náklad rozpočtu, avšak vzhledem k jeho přínosům a estetické hodnotě jiných opatření se doporučuje.

Domníváme se proto, že bude vhodné použití tlumících rohoží z komůrkového elastomeru, resp. minimálně z pryžového recyklátu, po celé délce staničení od 3,805 do km 4,225, nebo alespoň v rozsahu staničení km 3,900 km až 4,100 km.

Protihluková stěna

S ohledem na množství se stížnosti obyvatel ulic Topolová a Okružní na rostoucí hluk z ulice Pražská - II/608 a s ohledem na výsledek zkoumání pocitových map v rámci přípravy nového územního plánu obce, považujeme za účelné provést rovněž analýzu vhodnosti vybudování protihlukové stěny ve zbývajícím úseku této komunikace, tedy v rozsahu staničení 3,400 - 3,805 km.

Vzhledem k malým délkovým poměrům mezikřižovatkového úseku křižení Pražské - II/608 a Průběžné a křižovatky u Celnice a potřeby zachovat potřebné rozhledové poměry v těchto křižovatkách je však nutno zvážit a analyzovat rovněž faktický přínos tohoto opatření a nezanedbat vizuální stránku tohoto opatření a narušení jedinečných výhledových pohledů ve směru jízdy od Prahy.

Kapacitní posouzení křižovatek

Analýza uvedená v Příloze 9 - OPKK se zabývá posouzením kritických křižovatek. Na území Středočeského kraje a v k. ú. Zdiby je kritická především křižovatka ulic Průběžná a Pražská - II/608. V současném stavu se jedná o stykovou křižovatku bez řízení světelným signalizačním zařízením (dále jen „SSZ“). V rámci Záměru dojde k její úpravě v podobě vytvoření připojovacího pruhu u jižního výjezdu. Jak se v Příloze 9 - OPKK, na str. 21 uvádí, kapacita této křižovatky se touto úpravou v podstatě nezmění. Dále na str. 23 je v závěru kapacitního posouzení uvedeno, že křižovatka nepostačuje z důvodu propustnosti některých proudů a doporučuje se posoudit v dalších fázích záměru jako křižovatku řízenou SSZ.

Vzhledem k tomu, že již v mnoha dokumentech jiných záměrů a dopravních průzkumů staršího data bylo potvrzeno, že kapacita této podoby křižovatky je nedostatečná již v současném stavu. Dále, vzhledem k prostorovým možnostem dané oblasti (zástavba rodinnými domy), není zcela možné (nebo jen minimálně) měnit šířkové či délkové parametry uspořádání jízdních pruhů této křižovatky a tím navýšit kapacitu křižovatky. Jedinou možností vedoucí k navýšení kapacity je proto varianta stykové křižovatky řízené SSZ. Doporučujeme tudíž posoudit tuto variantu v rámci územního řízení resp. dalších stadií stavebního řízení ohledně Záměru.

Vsakování

Záměr bude mít zjevný vliv na povrchové a podzemní vody. Jak je uvedeno v textové části Dokumentace Záměru, povrchové vody budou ovlivněny výstavbou dvou parkovacích objektů (P+R Zdiby a P+R Sedlec), z důvodu nárůstu podílu zpevněných ploch v území a povedou ke zrychlení odtoku povrchových vod z území. Na str. 57 textové části Dokumentace Záměru je uvedeno; „*Povrchy komunikací parkovacího objektu Zdiby, U Celnice budou příčnými sklony vyspádovány do úžlabí při silničních obrubách mezi parkovací a sousední plochou. Na konci linie*

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

odvodňovacího žlabu bude osazena odtoková vpust, která bude zaústěna do lapače organických látek a následně budou přečištěné srážkové vody zaústěny do stávající dešťové kanalizace pod ulicí Ústecká, která v rámci výstavby tramvajové tratě projde rekonstrukcí."

Z Dokumentace Záměru vyplývá, že dojde ke zhoršení vodního režimu krajiny, jsou však uvedeny jen nezávazné doporučení řešení tohoto problému, v případě parkovišť pouhé zaústění dešťové vody do kanalizace. V Dokumentaci Záměru bude proto potřeba doplnit výkres parkoviště s parkovacím domem Zdiby.

Budeme požadovat, aby byla dostatečná plocha parkoviště určena zelení včetně vysokokmenů, která bude kompenzovat nežádoucí účinky stavby na vodní režim. Voda z plochy parkoviště by měla být po přečištění využita k zavlažování zeleně - součásti parkoviště - a teprve přebytečná voda odváděna do kanalizace. Je potřeba vzít v potaz, že dešťová kanalizace v obci v současné době chybí. Domníváme se, že rovněž střecha parkovacího domu by měla být osazena zelení, aby byl částečně vykompenzován vliv pevných ploch na tepelnou pohodu a aby nebyl zvyšován tepelný ostrov, který vzniká postupnou přeměnou velkých ploch zeleně na území Zdib a okolí v betonové a asfaltové plochy (dálnice, okruh, radiála, sklady).

Podzemní vody

Na str. 169 textové části Dokumentace Záměru je uvedeno; „V km 4,25 prochází trasa přes ulici Spojovací, která je snížena o cca 4 m oproti okolnímu terénu. V případě úprav mostního objektu by mohl být dočasně narušen režim podzemních vod, doporučujeme proto sledovat úroveň hladin podzemních vod v okolních jímacích objektech (studny S-53, S-54).“ Doporučujeme proto provést tuto analýzu a navrhnout opatření v případě nevyhovujícího stavu.

Rozšíření kapacity P+R

Důvodem realizace Záměru a tudíž nezbytným předpokladem jeho úspěchu (jehož součástí je mimo jiné i očekávané zklidnění dopravy na silnici Pražská - II/608 a na dalších navazujících komunikacích) je vytvoření dostatečné kapacity záchytných parkovišť P+R, a to zejména v k. ú. Zdiby a Dolní Chabry, popřípadě i Kobylisy. Stávající kapacitu „Parkoviště Zdiby I“ považujeme za nedostatečnou a navrhuje, aby bylo do budoucna počítáno s navýšením této kapacity nejméně na úroveň kapacity Terminálu Sedlec, tj. 840 parkovacích míst. Dále navrhuje vytvoření územních rezerv pro budoucí posílení kapacit parkovacích ploch (ať již formou záchytných P + R parkovišť či P + R parkovacích domů) vedle Parkoviště Zdiby I, v sousedství plánovaného okruhu SOKP. Stávající kapacitu parkovacích ploch (uvedenou v dokumentaci záměru) považujeme za dostatečnou pouze v případě Terminálu Sedlec.

Zajištění P+R přednostně pro obyvatele obce

S ohledem na limitovanou kapacitu budeme požadovat, aby parkoviště „Parkoviště Zdiby I“ sloužilo přednostně resp. výhradně pro obyvatele Zdib a o za symbolické parkovné resp. zdarma.

VHD - spojení na metro

Budeme požadovat zajištění pokračování vybraných linek 371 a 374 až k metru Kobylisy, zejména pro starší obyvatele, osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, matky s kočárky, atd., kterým přestup navíc zkomplikuje cestu do Prahy.

Dostatečná kapacita tramvajových spojení

Budeme požadovat zajištění dostatečné kapacity tramvajových spojů. Pro obyvatele Zdib bude přestup na tramvaj do jisté míry méně komfortní, jelikož budou nastupovat

POSUDEK

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

do již zaplněné tramvaje z konečné zastávky Sedlec. Z dostupných výpočtů vychází na trase Terminál Sedlec - Vozovna Kobylisy 1 spoj za 6 min v průměru. Obáváme se, že i když ve špičce bude interval nižší (cca 4 minuty) je to stále nedostatečné k tomu, aby došlo k odbavení požadované kapacity.

Přestup tramvaj/autobus v zastávce U Celnice

Ve výkresech situací Dokumentace nejsou prozatím zakresleny zastávky ani točna autobusů 371 a 374 na terminálu U Celnice. Budeme požadovat co nejmenší vzdálenost mezi autobusovými a tramvajovými zastávkami. Předpokládáme, že autobusová zastávka nemá být přímo v tramvajovém pásu, kde by autobus při nástupu cestujících mohl zdržovat provoz tramvajů (nástup trvá někdy i 5 minut).

Povrch tramvajové trati v obci Zdiby

Zájmem obce Zdiby je přiblížit opět historické jádro (kostel, areál zámku) ke zbytku obce (nyní je rozděluje široká frekventovaná ulice Pražská - II/608). Na toto téma již vzniká několik urbanistických návrhů. V úseku mezi ulicemi Prostřední a Příkrá se nabízí zcelit celou komunikaci (jízdni pruhy i tramvajový pás) jednotlívým povrchem (např. z kamenné dlažby), která bude zároveň sloužit jako zpomalovací prvek pro auta. Dále, bude pravděpodobně potřeba přidat přechod pro chodce v blízkosti ulice Prostřední (v místě hlavního příchodu z obce ke kostelu a k zámku).

Zeleň v ulici Pražská

Budeme požadovat dostatečné ozelenění podél komunikace Pražská - II/608 s tramvajovou tratí a prostoru parkoviště P+R ve Zdibech u Celnice, a to včetně vysokokmenů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jak je patrné již z podstaty vyjádření, většina výše uvedených požadavků jde nad rámec procesu EIA. Každopádně však zpracovatel posudku považuje za účelné reagovat na připomínky týkající se problematiky akustické situace a vibrací, nakládání s dešťovými vodami, vlivů na podzemní vody, kapacity P+R a zeleně.

Z hlukového posouzení zájmového území vyplývá, že ze samotného provozu dopravy na plánované tramvajové trati výpočtově není překračován hygienický limit stanovený pro tramvajové a trolejbusové dráhy vedené po silnicích I. a II. tříd a místních komunikacích I. a II. tříd 60/50 dB (den/noc).

Z výsledků výpočtu dále vyplývá, že hygienické limity hluku pro provoz dopravy na veřejných parkovištích odvozené od hygienických limitů příjezdových, resp. odjezdových komunikací (60/50 dB v případě P+R Zdiby a 55/45 dB v případě P+R Sedlec) jsou výpočtově dodrženy.

Provedeným výpočtem bylo zjištěno, že ve výhledových stavech v roce 2025 a 2050 nedochází ve variantě V1 uspořádání jízdních pruhů pro silniční dopravu v ulici Ústecká a Pražská (pro variantu bez rozvoje i s rozvojem Letiště Vodochody a MÚK Odolena Voda) ve stavech se záměrem oproti stavům bez záměru k nárůstu hodnot $L_{Aeq,T}$ v nadlimitně zatíženém území. Ve výpočtu byla zohledněna realizace kompenzačního opatření v podobě akusticky příznivějšího povrchu (například nízkohlučný povrch).

Dokumentace EIA potom uvádí, že zdrojem vibrací bude následný provoz nové tramvajové trati. Vibrace se budou přenášet z kolejnic přes podloží do okolí a do okolních konstrukcí. V rámci dokumentace pro stavební povolení budou navržena a realizována taková opatření, která minimalizují vznik a přenos vibrací z posuzované stavby na takovou úroveň, aby nedocházelo k překračování platných hygienických

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

limitů (např. instalace odpružených desek nebo pásů, které se vloží pod konstrukci trati, čímž sníží přenos vibrací do podloží).

Na základě uvedených skutečností jsou v návrhu závazného stanoviska formulovány následující podmínky:

- ve fázi dokumentace pro územní rozhodnutí a ve fázi dokumentace pro stavební povolení aktualizovat hlukovou studii pro vybranou variantu; v rámci projektu zohlednit kompenzační opatření v obci Zdiby (pokládka nízkohlučného asfaltu v rozsahu km 3,805–4,000 ve směru na Prahu a ve staničení km 4,000–4,255 v obou směrech); z hlediska tramvajové tratě navrhnout a realizovat opatření minimalizující vznik a přenos vibrací z posuzované stavby tak, aby nedocházelo k překračování platných hygienických limitů (např. instalace odpružených desek nebo pásů, které se vloží pod konstrukci trati, čímž sníží přenos vibrací do podloží)
- pro dokumentaci ke stavebnímu povolení zpracovat studii řešící problematiku vlivu vibrací; součástí studie bude i pasportizace nejbližších objektů obytné zástavby respektive kulturních památek včetně návrhu monitoringu těchto objektů ve vztahu k přenosům vibrací
- v průběhu zkušebního provozu bude provedeno měření hluku v denní i noční době akreditovanou nebo autorizovanou osobou; volbu bodů pro měření v chráněném venkovním prostoru staveb bude konzultován s orgánem ochrany veřejného zdraví
- k žádosti o vydání závazného stanoviska k užívání stavby bude předložen protokol (zpracovaný akreditovanou nebo autorizovanou osobou) o výše uvedeném měření prokazujícím nepřekročení přípustných hlukových limitů pro denní, respektive noční dobu v chráněném venkovním prostoru staveb

Ve vztahu k nakládání s dešťovými vodami jsou v návrhu závazného stanoviska formulovány následující podmínky:

- v rámci dokumentace pro stavební povolení prověřit možnost realizace retenční nádrže u P+R Zdiby
- v rámci dokumentace pro stavební povolení navrhnout způsob využití retenovaných dešťových vod pro zálivku v rámci navržených sadových úprav u obou parkovacích terminálů Zdiby a Sedlec; pokud u parkovacího terminálu Sedlec budou přebytkové dešťové vody vypouštěny do vodoteče pod lokalitou „Amerika“, bude realizována vhodná úprava této vodoteče

Ve vztahu k vlivům na podzemní vody je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- v rámci dokumentace pro stavební povolení bude zpracován podrobný hydrogeologický průzkum, který bude:
 - jednoznačně dokladovat nebo vylučovat možnost zasakování vod v lokalitách navrhovaných parkovacích domů Terminál P+R Zdiby a Terminál P+R Sedlec
 - zahrnovat detailní pasportizaci okolních zdrojů podzemních vod (zejména v km 1,7 – 1,9 a v km 3,6 – 4,7) a navrhovat jejich sledování před zahájením stavby, v průběhu stavby a po dokončení stavby; protokol o identifikaci hodnoceného zdroje bude podepsán majitelem objektu nebo osobou pověřenou majitelem objektu

Ve vztahu ke kapacitě P+R terminálů je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- v rámci další projektové přípravy (v územním i stavebním řízení) řešit parkovací terminály P+R Zdiby a P+R Sedlec jako modulární, tedy s možností případného navýšení jejich kapacity

Ve vztahu k problematice zeleně je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- v rámci dokumentace pro územní řízení vypracovat projekt sadových úprav pro celou řešenou stavbu včetně obou ploch terminálů P+R, jakož i projekt rekultivace a vegetačních

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

úprav ploch dočasného záboru; za navržené kácení realizovat náhradní výsadby v rámci hodnoceného záměru (preferovat výsadbu liniové zeleně podél silnice II/608) nebo na náhradních plochách, které určí příslušný orgán ochrany přírody; projekt bude vypracován autorizovanou sadovnickou firmou a bude projednán s příslušnými orgány ochrany přírody s tím, že pro stavební povolení bude vypracován podrobný komplexní projekt sadových úprav, zahrnující připomínky a požadavky orgánů ochrany přírody

7) Ministerstvo životního prostředí

Odbor ochrany ovzduší

vyjádření ze dne 3.7. 2020 č.j.: MZP/2020/780/1537

Podstata vyjádření:

Odbor ochrany ovzduší se k tomuto záměru vyjadřoval již v rámci zjišťovacího řízení (viz vyjádření č.j.: MZP/2019/780/96 ze dne 30. 1. 2019). Zde jsme konstatovali, že je zapotřebí, aby bylo při realizaci výstavby důsledně dodržováno opatření BD3 „Omezování prašnosti ze stavební činnosti“ z aktuálně platného programu zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha - CZ01. V rámci dokumentace bylo toto opatření detailně rozpracované v kapitole 5.3. rozptylové studie a zároveň se toto opatření promítlo do kapitoly D.IV. dokumentace, což považujeme za dostatečné. Záměr proto z hlediska ochrany ovzduší považujeme za akceptovatelný.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Opatření proti omezování prašnosti ze stavební činnosti jsou ve formě odpovídající podmínky zapracovány do návrhu závazného stanoviska.

8) Ministerstvo zdravotnictví České Republiky

vyjádření ze dne 8.7. 2020 č.j.: MZDR 27736/2020-2/OVZ

Podstata vyjádření:

Ministerstvo zdravotnictví obdrželo dne 10. 6. 2020 žádost o vyjádření k zahájení zjišťovacího řízení podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále i „zákon č. 100/2001 Sb.“), k záměru „Tramvajová trať Kobylisy - Zdiby“.

Po prostudování záměru a zhodnocení jeho souladu s požadavky předpisů v oblasti ochrany veřejného zdraví ministerstvo konstatuje, že dokumentace k předmětnému 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 v rámci území hlavního města Prahy ve variantě V1 (uspořádání jízdních pruhů 1+1 s tramvajovým pásem šířky 7,5-8,0 m ve středu komunikace, s lokálními rozšířeními před křižovatkami na 2+1/1+2).

V důsledku realizace záměru se předpokládá snížení automobilové dopravy na silnici II/608. Na základě výpočtů lze obecně konstatovat, že v dotčeném území především z hlediska suspendovaných částic (PM₁₀ a PM_{2,5}) a oxidu dusičitého (NO₂) poměrně významně převažuje počet obyvatel v pásmech s poklesem imisní zátěže (v řádu tisíců) oproti nárůstu (v řádu stovek). V případě benzenu a benzo(a)pyrenu je situace méně výrazná a jedná se o cca desítky obyvatel v pásmech s poklesem imisní zátěže. Výjimkou je NO₂ ve variantě 2 v roce 2050 pro oba stavy (bez letiště a s letištěm), kde převažuje počet obyvatel v oblastech s nárůstem imisní zátěže.

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

Zároveň bylo v rámci uvedené dokumentace zpracováno a následně předloženo tzv. Hodnocení vlivů na veřejné zdraví (HRA) předmětného záměru (vypracovala společnost ATEM - Ateliér ekologických modelů, s. r. o., se sídlem Roztylská 1860/1, 148 00 Praha 4, IČO: 27181278, březen 2020), jež vyhodnocuje vliv plánovaného záměru (prodloužení tramvajové trati z městské části Praha 8 - Kobylisy k obci Sedlec ve Středočeském kraji) na zdraví obyvatel žijících v dotčených lokalitách hlavního města Prahy a Středočeského kraje.

Výše uvedené dokumenty závěrem shodně konstatují, že z hlediska dopadů vlivu na lidské zdraví jsou změny na dotčenou populaci vlivem záměru ve variantě V1 (uspořádání jízdních pruhů 1+1 s tramvajovým pásem šířky 7,5-8,0 m ve středu komunikace, s lokálními rozšířeními před křižovatkami na 2+1/1+2) nevýznamné a z hlediska zdravotních rizik a lze konstatovat, že vlivem navrhovaného záměru v uvedené variantě nedojde ke zvýšení zdravotního rizika ve smyslu ohrožení zdraví při provozu záměru ve variantě V1.

Účinky vibrací, zápachu či radioaktivního a elektromagnetického záření, nebudou při výstavbě ani provozu záměru představovat riziko pro životní prostředí, potažmo veřejné zdraví.

Hluk ze stavební činnosti: Předpokládaná intenzita stavební dopravy je 19 nákladních automobilů za den. Z vypočtených hodnot vyplývá, že mimo nasazení strojní podbíječky kolejí jsou ve všech kontrolních výpočtových bodech vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A nižší, než je hygienický limit hluku ze stavební činnosti 65 dB pro období 7-21:00 hod. Při nasazení strojní podbíječky dochází k překročení hygienického limitu hluku ze stavební činnosti 65 dB pro období 7-21:00 hod. Vzhledem k typu stavby nelze při provádění stavebních prací a současném provozu dopravy na komunikaci provést další protihluková opatření než zamezení souběhu s ostatními stavebními stroji. Jelikož další protihluková opatření již nejsou možná bude nutné podat žádost o vydání časově omezeného povolení dle § 31 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

V návrhu závazného stanoviska příslušnému úřadu je doporučeno nadále sledovat Variantu 1: uspořádání jízdních pruhů 1+1 s tramvajovým pásem šířky 7,5-8,0 m ve středu komunikace, s lokálními rozšířeními před křižovatkami na 2+1/1+2 s otevřeným štěrkovým ložem a poježděným asfaltovým krytem v místech křížení s ostatními komunikacemi.

Pro etapu provozu jsou v návrhu závazného stanoviska formulovány následující podmínky:

- ve fázi dokumentace pro územní rozhodnutí a ve fázi dokumentace pro stavební povolení aktualizovat hlukovou studii pro vybranou variantu; v rámci projektu zohlednit kompenzační opatření v obci Zdiby (pokládka nízkohlučného asfaltu v rozsahu km 3,805–4,000 ve směru na Prahu a ve staničení km 4,000–4,255 v obou směrech); z hlediska tramvajové tratě navrhnout a realizovat opatření minimalizující vznik a přenos vibrací z posuzované stavby tak, aby nedocházelo k překračování platných hygienických limitů (např. instalace odpružených desek nebo pásů, které se vloží pod konstrukci trati, čímž sníží přenos vibrací do podloží)*
- pro dokumentaci ke stavebnímu povolení zpracovat studii řešící problematiku vlivu vibrací; součástí studie bude i pasportizace nejbližších objektů obytné zástavby respektive kulturních památek včetně návrhu monitoringu těchto objektů ve vztahu k přenosům vibrací*

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

- *v průběhu zkušebního provozu bude provedeno měření hluku v denní i noční době akreditovanou nebo autorizovanou osobou; volbu bodů pro měření v chráněném venkovním prostoru staveb bude konzultován s orgánem ochrany veřejného zdraví*
- *k žádosti o vydání závazného stanoviska k užívání stavby bude předložen protokol (zpracovaný akreditovanou nebo autorizovanou osobou) o výše uvedeném měření prokazujícím nepřekročení přípustných hlukových limitů pro denní, respektive noční dobu v chráněném venkovním prostoru staveb*

Ve vztahu k etapě výstavby ve vztahu k hlukové zátěži jsou v návrhu závazného stanoviska formulovány následující podmínky:

- *pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů hluku v etapě výstavby budou obsahovat následující požadavky:*
 - *celý proces výstavby bude organizačně zajištěn tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody, a to zejména v nočních hodinách a ve dnech pracovního klidu*
 - *v noční době, ráno od 06 do 07 hod. a večer od 21 do 22 hod. nebudou probíhat stavební práce*
 - *v noční době, ráno od 06 do 07 hod. a večer od 21 do 22 hod. nebude v provozu obslužná doprava staveniště*
 - *v rámci výstavby budou použity stroje s garantovanou nižší hlučností; budou kombinovány hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti, bude zkrácen provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni – práce budou rozděleny do více dnů po menších časových úsecích*
 - *řidiči nákladních aut po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě vypnout motor*
- *po výběru zhotovitele stavby bude vypracována akustická studie pro etapu výstavby, která bude vycházet ze zásad organizace výstavby a upřesněných znalostí o nasazení jednotlivých stavebních mechanismů a která bude dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby*

Otázka vydání časově omezeného povolení dle § 31 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů není závazným stanoviskem komentována, protože bude řešena v rámci citovaného zákona.

9) Hygienická stanice Hlavního města Prahy

vyjádření ze dne 17.6. 2020 č.j.: HSHMP 34977/2020

Podstata vyjádření:

Po zhodnocení souladu předloženého záměru s požadavky předpisů v oblasti ochrany veřejného zdraví vydává orgán ochrany veřejného zdraví toto vyjádření: dokumentace k předmětnému 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 v rámci území hlavního města Prahy ve variantě V1 (uspořádání jízdních pruhů 1+1 s tramvajovým pásem šířky 7,5 - 8,0 m ve středu komunikace, s lokálními rozšířeními před křižovatkami na 2+1/1+2).

Hluková studie, rozptylová studie jakož i hodnocení vlivů na veřejné zdraví závěrem konstatují, že z hlediska dopadů vlivu na lidské zdraví jsou změny na dotčenou populaci vlivem záměru ve variantě V1 (uspořádání jízdních pruhů 1+1 s tramvajovým pásem šířky 7,5 - 8,0 m ve středu komunikace, s lokálními rozšířeními před křižovatkami na 2+1/1+2) nevýznamné a z hlediska zdravotních rizik lze konstatovat, že vlivem navrhovaného záměru v uvedené variantě nedojde ke zvýšení zdravotního rizika ve smyslu ohrožení zdraví při provozu záměru ve variantě V1.

Účinky vibrací, zápachu či radioaktivního a elektromagnetického záření, nebudou při výstavbě ani provozu záměru představovat riziko pro životní prostředí potažmo veřejné zdraví.

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRAT' KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

Stanovisko zpracovatele posudku:

Podstata uvedeného vyjádření je shodná s vyjádřením Ministerstva zdravotnictví pod bodem 7) této kapitoly, na které lze odkázat.

10) Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze vyjádření ze dne 8.7. 2020 č.j.: KHSSC 29734/2020

Podstata vyjádření:

S dokumentací EIA „Tramvajová trať Kobylisy-Zdiby“ - Varianta V1 se souhlasí.

Akustické posouzení vyhodnocuje vliv plánované stavby na akustickou situaci u nejbližších chráněných staveb ovlivněných provozem tramvajové dopravy na plánované trati a dále u chráněných objektů nacházejících se u okolních komunikací v blízkosti záměru. Vyhodnocení je provedeno pro počáteční akustickou situaci a výhledový stav v roce 2025 před a po realizaci plánované stavby pro řešené varianty. Součástí vyhodnocení je i stav horizontu naplnění ÚP hl. m. Prahy v roce 2050.

V rámci uvedených variant uspořádání jízdních pruhů byly v dokumentaci EIA na úrovni prognózovaných dopravních intenzit hodnoceny dílčí podvarianty (resp. stavy), a to ve vztahu k možnému (ale nejasnému) rozvoji Letiště Vodochody a MÚK Odolena Voda a ve vztahu k časovým horizontům, za které byly zvoleny roky 2025 (rok předpokládaného uvedení záměru do provozu) a 2050 (stav naplnění stávajících územních plánů dotčeného území). Dopravní intenzity tak byly zpracovány pro následujících šest stavů v obou časových horizontech (šest stavů pro rok 2025 a šest stavů pro rok 2050):

- stav bez realizace záměru a bez realizace letiště Vodochody a MÚK O. Voda
- stav bez realizace záměru při realizaci letiště Vodochody a MÚK O. Voda
- stav ve variantě 1 bez realizace letiště Vodochody a MÚK O. Voda
- stav ve variantě 1 při realizaci letiště Vodochody a MÚK O. Voda
- stav ve variantě 2 bez realizace letiště Vodochody a MÚK O. Voda
- stav ve variantě 2 při realizaci letiště Vodochody a MÚK O. Voda

Z předchozích akustických výpočtů vyplynula potřeba realizovat na povrchu silnice II/608 kompenzační opatření v podobě akusticky příznivějšího povrchu (tzv. nízkohlučný asfalt). Předpokládaný rozsah instalace je uvažován v rozsahu km 3,805 - 4,000 ve směru na Prahu a ve staničení km 4,000 - 4,255 v obou směrech.

Z provedeného akustického posouzení je příznivější Varianta V1 než Varianta V2.

Parkovací dům P+R Sedlec: Hygienický limit pro veřejné parkoviště 55/45 dB (den/noc), odvozený od hygienického limitu příjezdové, resp. odjezdové komunikace (komunikace III. třídy - III/0084), je ve výpočtových bodech V09, V11, V13, V14 i V16 dodržen.

Z hlediska provozu vyjádření uzavírá, že z celkového hodnocení vlivu stavby na životní prostředí lze vyvodit závěr, že posuzovaný záměr „Tramvajová trať Kobylisy-Zdiby“ ve variantě V1, je přijatelný. Předpokladem pro realizaci stavby je dodržení doporučených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí.

Příspěvek záměru - varianta V1 lze charakterizovat jako akceptovatelný, s malými výstupy do prostředí, u kterého nelze předpokládat negativní ovlivnění zdraví

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

obyvatel v jeho nejbližším okolí. Záměr ve variantě V2 lze charakterizovat jako neakceptovatelný.

Stavební činnost: Předpokládaná intenzita staveništní dopravy je 19 nákladních automobilů za den, přičemž se předpokládá, že všechny jízdy nákladních automobilů v nejvytíženější etapě (odvoz sutí) budou realizovány od posuzované stavby směrem na sever po komunikacích D8, II/608 a III/0083. Z vypočtených hodnot $L_{Aeq,14}$ uvedených v tabulce je patrné, že mimo nasazení strojní podbíječky kolejí jsou ve všech kontrolních výpočtových bodech vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A nižší, než je hygienický limit hluku ze stavební činnosti 65 dB pro období 7-21 h. Při nasazení strojní podbíječky dochází k překročení hygienického limitu hluku ze stavební činnosti 65 dB pro období 7-21 h. Překročení je zapříčiněno vysokými emisemi hluku používané technologie a blízkostí chráněných staveb u budované tramvajové trati. Použití strojní podbíječky je bezpodmínečně nutné k zajištění dostatečného zhutnění podkladní vrstvy pražců, z tohoto důvodu nelze použít tohoto stroje vyloučit. Vzhledem k typu stavby nelze při provádění stavebních prací a současném provozu dopravy na komunikaci provést další protihluková opatření než zamezení souběhu s ostatními stavebními stroji. Jelikož další protihluková opatření již nejsou možná, bude nutné podat žádost o vydání časově omezeného povolení dle § 31, zák. č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Podstata uvedeného vyjádření je v zásadě shodná s vyjádřením Ministerstva zdravotnictví pod bodem 7) této kapitoly, na které lze odkázat.

11) Hlavní město Praha

**Magistrát Hlavního města Prahy – Odbor ochrany prostředí
vyjádření ze dne 7.7. 2020 č.j.: MHMP 1045423/2020**

Podstata vyjádření:

a) Z hlediska ochrany ZPF

Na území hl. m. Prahy nedojde k záboru ZPF, námi chráněné zájmy tedy nejsou dotčeny.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu uvedeného vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

b) Z hlediska lesního hospodářství

K předloženému záměru nemáme žádné připomínky.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu uvedeného vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

c) Z hlediska odpadového hospodářství

Již na úrovni oznámení jsme upozorňovali, že vyhláška MŽP ČR č. 381/2001 Sb. byla k 01. 04. 2016 nahrazena vyhl. č. 93/2016 Sb., o Katalogu odpadů. V předložené dokumentaci je ale opět chybně nazvána.

Dále jsme doporučovali doplnění, že pro uložení nebezpečných odpadů musí původce volit vhodné shromažďovací prostředky, které musí být dle vyhlášky č.

POSUDEK

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů, označeny katalogovým číslem, názvem odpadu a výstražným grafickým symbolem a do jejich blízkosti umístit identifikační listy shromažďovaného odpadu.

Pro jistotu upozorňujeme, že pokud zemina a jiné přírodní materiály nebudou použity v místě stavby, je původce odpadu povinen je předat oprávněné osobě k jejich převzetí podle § 12 odst. 3 zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, v platném znění.

Upozorňujeme rovněž na existenci vyhlášky č. 130/2019 Sb., o kritériích, při jejichž splnění je asfaltová směs vedlejším produktem nebo přestává být odpadem, která nabyla účinnosti dne 01.06. 2019.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jedná se o požadavky, které jednoznačně vyplývají z příslušné legislativy týkající se problematiky nakládání s odpady, a proto nejsou výše uvedené požadavky formulovány do podmínek závazného stanoviska; citovaná neaktuální vyhláška nemůže nijak ovlivnit závěry procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

d) Z hlediska ochrany ovzduší

Předmětem předložené dokumentace je záměr výstavby tramvajové trati z Kobylis do Sedlece v celkové délce 5,445 km včetně rekonstrukce souvisejících komunikací, výstavby terminálu Zdiby o 420 PS a terminálu Sedlec s tramvajovou smyčkou o 840 PS a další související úpravy. Trasa navrženého záměru začíná v ulici Klapkova, přes ulici Ústecká v Praze pokračuje na silnici II/608 mimo Prahu. V předložené dokumentaci jsou oproti oznámení záměru sledovány dvě varianty. V první variantě je navrženo uspořádání jízdních pruhů 1+1, s lokálním rozšířením před křižovatkami na 2+1/1+2. Druhá varianta navrhuje uspořádání jízdních pruhů v úsecích, kde je to možné, 2+1/1+2, s lokálními rozšířeními před křižovatkami na 2+2.

Orgán ochrany ovzduší MHMP v již vydaném stanovisku k oznámení záměru považoval výstavbu tramvajové tratě v daném prostředí při dodržení protiprašných opatření za přijatelnou a nepožadoval pokračování v dalších stupních procesu EIA.

Součástí předložené dokumentace jsou aktualizovaná rozptylová studie a hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví, vydané 03/2020, vypracované ve společnosti ATEM - Ateliér ekologických modelů, s. r. o., která je i držitelem osvědčení o autorizaci ke zpracování rozptylových studií dle ustanovení § 32 odst. 1 písm. d) zákona o ochraně ovzduší s přihlédnutím k ustanovení § 42 odst. 5 téhož zákona rozhodnutím MŽP č. j. 2733/780/10/KS.

Rozptylová studie hodnotí vliv výstavby a provozu v první resp. druhé variantě na ovzduší v jeho okolí. Hodnocení vlivu záměru na veřejné zdraví je provedeno pro oxid dusičitý (NO₂), suspendované částice frakcí PM₁₀, benzen a benzo[a]pyren (B[a]P).

Dle zpracovatele RS v případě většiny sledovaných imisních charakteristik převažuje snížení imisní zátěže v oblasti obytné zástavby. Z rozptylové studie vyplývá, že první varianta vychází z hlediska hodnot imisních příspěvků nepatrně příznivěji, nejedná se však vzhledem k celkovým hodnotám o rozhodující kritérium.

V závěru dokumentu hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví je uvedeno, že všechny hodnocené varianty je možné realizovat, není třeba očekávat významný dopad na lidské zdraví. Ve většině sledovaných účinků převažuje snížení zdravotního rizika, v žádné části zájmového území nebyl zaznamenán nepříjemný nárůst.

POSUDEK

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

Po prostudování předloženého dokumentace orgán ochrany ovzduší konstatuje, že při dodržení všech technických opatření uvedených v rozptylové studii kap. 5.3. budou dopady realizace záměru i jeho provozu přijatelné. Pro fázi realizace záměru požadujeme důsledně aplikovat účinná opatření ke snížení prašnosti, např. kropení, čištění vozidel a vozovek, zajištění nákladního prostoru vozidel proti úniku materiálu. Obě varianty jsou z hlediska parametrů ovlivňujících kvalitu ovzduší srovnatelné. Z hlediska zájmu ochrany ovzduší byla dokumentace vypracována v dostatečném rozsahu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. S navrhovaným požadavkem lze souhlasit.

Dle názoru zpracovatele posudku lze považovat za účelné, aby investor, v případě realizace záměru, smluvně se zhotovitelem stavby zajistil plnění následujícího doporučení (zpracovaného do podmínek závazného stanoviska), které by mělo být zapracováno do smlouvy se zhotovitelem stavby a které by mělo směřovat k minimalizaci vlivů na ovzduší v etapě výstavby:

- *pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší budou obsahovat následující požadavky:*
 - *v průběhu celé výstavby provádět důsledné čištění a v případě potřeby oplach aut před výjezdem na komunikace (nebo instalace čistícího systému, např. vibrační rohože, vodní lázně s tlakovým čištěním nebo kombinace omytí a přejezdů přes retardéry), pravidelně čistit povrch příjezdových a odjezdových tras v blízkosti staveniště (okamžitě po znečištění); v době déle trávajícího sucha zajistit pravidelné skrápění staveniště, čištění staveništních ploch a komunikací provádět zásadně za mokra*
 - *minimalizovat pojezd nákladních vozidel po nepevněné ploše staveniště, případně nejvíce pojížděné úseky na staveništi zpevnit, omezit rychlost vozidel na staveništi na 20 km.h⁻¹*
 - *zajistit, aby řidiči nákladních automobilů po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě vypnuli motor*
 - *preferovat napájení elektřinou nebo používání baterií před využíváním generátorů na naftový nebo benzinový pohon*
 - *kontrolovat technický stav strojní techniky a podmínky na staveništi (technický stav hrzení, povětrnostní podmínky, dostupnost protiprašných opatření) před zahájením jednotlivých etap stavebních prací*
 - *po dobu stavby je nutné dodržovat zásady správné manipulace s nakladačem, obsluha strojů vyškolenými pracovníky, tj. plnit nákladní vozidla ve správné poloze tak, aby nedocházelo k násypu materiálu mimo vozidlo*
 - *zaplachtovat automobily, které budou odvážet materiál s frakcí menší než 4 mm*
 - *v době nepříznivých rozptylových podmínek zamezit souběhu stavebních mechanismů s vysokým výkonem, redukovat volnoběhy nákladních automobilů a dalších strojů mimo silniční techniky na minimum*
 - *v průběhu výstavby instalovat po obvodu staveniště plné oplocení nebo oplocení s tkaninou, a to o min. výšce 2 m*
 - *minimalizovat nebo zcela vyloučit volné deponování jemnozrnného materiálu (cement, vápno, bentonit, písek s frakcí do 4 mm) na staveništi; dlouhodoběji ukládaný materiál shromažďovat v boxech, ohradit jednotlivé materiály a zamezit vyfoukání jemných částic do okolí; dle možností neumísťovat ukládaný materiál v blízkosti obytné zástavby, ale v odlehlejší části staveniště*
 - *při nakládce a vykládce minimalizovat spádové výšky*
 - *plochy určené k následným vegetačním úpravám osázet co nejdříve po skončení prací*
 - *odkryté suché plochy zvlhčovat (skrápět), a to v době déletrávajícího sucha nebo při větrném počasí*
 - *pohyby techniky udržovat pouze v rámci staveniště, pohyby techniky ve volné krajině vyloučit*

e) Z hlediska ochrany přírody a krajiny

Bez připomínek ke zpracované dokumentaci EIA. Dokumentace záměru „Tramvajová trať Kobylisy - Zdiby“, zpracovaná společností EIA SERVIS, s.r.o. v dubnu 2020, obsahuje aktualizovaný biologický průzkum, ze kterého vyplývá, že na území hl. m. Prahy nedojde k zásahu do přirozeného vývoje zvláště chráněných živočišných nebo rostlinných druhů, ani k zásahu do kteréhokoli z dalších faktorů chráněných dle

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Námi chráněné zájmy tedy nejsou dotčeny.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu uvedeného vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

f) Z hlediska myslivosti

K uvažovanému záměru není připomínek.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu uvedeného vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

g) Z hlediska ochrany vod

Oznámení záměru prezentuje návrh výstavby nové tramvajové tratě spojující po stávající silnici II/608 Kobylisy (přibližně od křižovatky ulic Ústecká x Hornátecká x Žernosecká) a Zdiby. Součástí záměru je výstavba dvou parkovacích objektů charakteru P+R (park and ride): 1) Terminál P+R Zdiby se bude nacházet cca v km 3,3, přibližně v prostoru mezi připravovaným Pražským okruhem a stávající celnicí na okraji zastavěného území obce Zdiby. Kapacita tohoto parkoviště bude 420 míst. 2) Tramvajová smyčka a terminál P+R Sedlec bude umístěn na konci posuzovaného záměru v prostoru za dálniční křižovatkou D8 x I/9 x II/608. Samotný terminál a smyčka budou součástí parkovacího domu o kapacitě 840 parkovacích míst.

Povrchové vody: Posuzovaný záměr kříží v km 3,77 začátek Přemyslského potoka, jiný tok není s posuzovaným záměrem ve střetu. Výstavba tramvajové trati bude probíhat na stávající zpevněné ploše (Ústecká ulice, silnice II/608), přímé ovlivnění povrchových vod se nepředpokládá. Odvodnění tramvajové trati bude probíhat za pomoci trativodů, které budou zaústěny do šachet, které budou odvodněny nově navrženými přípojkami do stávající kanalizace. Odvodnění povrchové budou zajišťovat uliční vpusti, které budou zaústěny do stávající kanalizace. Odvodnění parkovacího domu Sedlec bude provedeno odvodňovacími žlaby, do kterých bude (stejně jako v případě parkoviště Zdiby I) voda svedena za pomoci příčných sklonů. Na konci těchto žlabů bude osazena odtoková vpust, která bude zaústěna do lapačů organických látek. Lapoly budou poté zaústěny do vsakovací jámy, která bude kapacitně posouzena v dalších fázích přípravy záměru. Srážkové vody odtékající ze silnice II/608 jsou již dnes, a i po realizaci budou, znečištěny různými látkami, které se do odtékajících vod dostávají přímo z projíždějících automobilů (úkapy, otěr) nebo z použitých posypových materiálů. Nejvýznamnější znečišťující látkou v srážkových vodách odtékajících z povrchu komunikací je chlorid sodný (hlavní součást posypových materiálů v zimním období). Srážkové vody budou po realizaci záměru svedeny do kanalizace případně přes lapol do vsakovací jámy (parkovací dům), vodní toky v okolí tak nebudou posuzovaným záměrem ovlivněny. Rozsah vlivu výstavby a provozu posuzovaného záměru na povrchové vody lze hodnotit jako malý, jeho významnost jako malou.

Podzemní vody: K ovlivnění úrovně hladin a režimu podzemních vod může docházet v úsecích, kde výkopové práce v projektovaných zářezích zasáhnou pod úroveň hladiny podzemní vody. V těchto úsecích je doporučeno provést detailní evidenci okolních studní a případně navrhnout jejich sledování v průběhu stavby. Dosah a vliv drenážního účinku zářezů a případné ovlivnění vydatnosti okolních

POSUDEK

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

zdrojů vody závisí na konkrétních hydrogeologických podmínkách (hloubka zářezu pod hladinou, filtrační parametry horninového prostředí, průběh puklinových systémů, vzdálenost jímacího objektu od zářezu aj.). V průběhu výstavby je možno očekávat v nejbližším okolí přechodné ovlivnění kvality vody vlivem odtěžení půdní vrstvy a zasakováním splachových vod ze staveniště a materiálových skládek. Rozsah vlivu výstavby a provozu na posuzované přeložce na podzemní vody lze hodnotit jako malý, jeho významnost jako malou.

Pro období výstavby záměru bude zpracován havarijný plán, který bude obsahovat seznam opatření pro případ úniku ropných látek na staveništi. Splaškové vody vznikající v sociálním zařízení během realizace záměru budou zneškodňovány v souladu s nařízením vlády č. 401/2015 Sb. ve znění pozdějších předpisů a nebudou ovlivňovat okolní povrchové vody.

K záměru nemáme zásadních připomínek a projednávání záměru v dalších stupních procesu EIA nepožadujeme.

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

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k odpadním vodám vznikajícím v etapě výstavby ze strany zpracovatele posudku bez připomínek, protože zneškodňování těchto odpadních vod bude probíhat v souladu s Nařízením vlády o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech č. 401/2015 Sb., ve znění pozdějších předpisů; s největší pravděpodobností budou použita chemická WC v zařízeních staveniště.

Pro stavbu bude zpracován havarijný plán ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, s jehož obsahem budou seznámeni všichni pracovníci stavby. Protože tato povinnost vyplývá z příslušného složkového zákona, není nutné ve vztahu k této problematice formulovat do návrhu závazného stanoviska žádné podmínky.

V návrhu závazného stanoviska jsou k uvedeným tématům vlivů na podzemní vody a k problematice nakládání se srážkovými vodami ze zpevněných ploch formulovány následující podmínky:

- **v rámci dokumentace pro stavební povolení bude zpracován podrobný hydrogeologický průzkum, který bude:**
 - jednoznačně dokladovat nebo vylučovat možnost zasakování vod v lokalitách navrhovaných parkovacích domů Terminál P+R Zdiby a Terminál P+R Sedlec
 - zahrnovat detailní pasportizaci okolních zdrojů podzemních vod (zejména v km 1,7 – 1,9 a v km 3,6 – 4,7) a navrhovat jejich sledování před zahájením stavby, v průběhu stavby a po dokončení stavby; protokol o identifikaci hodnoceného zdroje bude podepsán majitelem objektu nebo osobou pověřenou majitelem objektu
- **v rámci dokumentace pro stavební povolení prověřit možnost realizace retenční nádrže u P+R Zdiby**
- **v rámci dokumentace pro stavební povolení navrhnout způsob využití retenovaných dešťových vod pro zálivku v rámci navržených sadových úprav u obou parkovacích terminálů Zdiby a Sedlec; pokud u parkovacího terminálu Sedlec budou přebytečné dešťové vody vypouštěny do vodoteče pod lokalitou „Amerika“, bude realizována vhodná úprava této vodoteče**

Ve vztahu k odpadním vodám vznikajícím v etapě provozu z hlediska bilance splaškových vod bez připomínek. Dokumentace EIA navrhuje variantní řešení -

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

likvidace bud' na nově vybudované malé ČOV nebo odváděním do veřejné kanalizace obce Sedlec. Dle názoru zpracovatele posudku by mělo být pro další projektovou přípravu záměru jednoznačně dokladováno, zda-li jsou kapacitní možnosti ČOV Sedlec dostačující (i se zohledněním případné rozvoje koncepce obce) nebo nikoliv. Proto je zpracovatelem posudku do návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- *v rámci dokumentace pro územní řízení prověřit kapacitní možnosti ČOV Sedlec i s ohledem na další rozvojové možnosti obce z hlediska odvádění splaškových vod z P+R Sedlec; pokud nebude kapacita ČOV Sedlec dostatečná, řešit likvidaci splaškových vod vybudováním nové ČOV pro P+R Sedlec*

12) Krajský úřad Středočeského kraje

Odbor životního prostředí a zemědělství

vyjádření ze dne 1.7. 2020 č.j.: 082682/2020/KUSK

Podstata vyjádření:

a) Z hlediska ochrany ovzduší

Jedná se o záměr, který je v souladu s Programem zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy - CZ02. Stavební práce lze zařadit pod kód opatření AB4 - Výstavba a rekonstrukce železničních tratí a AB6 - Odstavná parkoviště, systémy Park&Ride a Kiss&Ride.

Stavební práce, které jsou spojeny s realizací tramvajové trati, mohou být výrazným zdrojem prašnosti, především tuhých znečišťujících látek (PM₁₀ a PM_{2,5}), proto je nutné při provádění těchto stavebních činností uplatnit taková opatření, která povedou k jejímu omezení. Opatření jsou uvedena v Metodice pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM₁₀ a v Programu zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy - CZ02 v opatření BD3 Omezování prašnosti ze stavební činnosti.

K nejefektivnějším patří např. očišťování kol nákladních automobilů před výjezdem ze staveniště na dopravní komunikace, minimalizace délky tras staveništní dopravy (výběr nejbližší skládky a deponií zeminy). Neodkrývat u stavby celý povrch najednou, ale provádět skryvku půdy a zemní práce postupně v závislosti na místě výstavby. Plochy určené k následným vegetačním úpravám osázet co nejdříve po dokončení prací tak, aby nová vegetace byla co nejrychleji půdokryvná. Tam, kde není možné vysadit vegetaci, je vhodné použít jutové plátno, mule, látky či aplikovat jiná řešení pro zvýšení soudržnosti povrchu. Plochy určené k následnému zpevnění dočasně zhutnit nebo použít chemické stabilizátory pro snížení prašnosti. Zakrývat prašný stavební materiál při převozu na stavbu či izolovat prostory stavby od okolní zástavby. Za suchého počasí případně provádět skrápění areálu stavby.

Realizace některých opatření, která jsou uvedena v Metodice pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM₁₀ a v Programu zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy - CZ02, povede k omezení prašnosti v místě provádění stavby, a tím dojde ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší v dotčené lokalitě.

Pro fázi provozu je vhodným opatřením k omezení prašnosti výsadba liniové zeleně podél silnice č. II/608 v souladu s opatřením AB17 Omezení prašnosti výsadbou liniové zeleně, které je uvedené v Programu zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy - CZ02.

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

Stanovisko zpracovatele posudku:

Omezování prašnosti v rámci etapy výstavby je ve formě podmínky formulováno do návrhu závazného stanoviska příslušnému úřadu.

b) Z hlediska ochrany ZPF

Dle předložené dokumentace posuzovaný záměr vyžaduje trvalé odnětí stávající zemědělské půdy ze ZPF v celkovém rozsahu 6,8350 ha zařazení do I. třídy ochrany (BPEJ 2.01.00).

Před vydáním územního rozhodnutí je nutné požádat Krajský úřad, Odbor životního prostředí a zemědělství, o souhlas k odnětí zemědělské půdy ze ZPF dle ust. § 9 odst. 8 zákona o ochraně ZPF prostřednictvím příslušného úřadu obce s rozšířenou působností a krajského úřadu (ustanovení §18 odst. 1 zákona o ochraně ZPF).

Z hlediska ostatních složkových zákonů není Krajský úřad Středočeského kraje kompetentním orgánem nebo nemá připomínky.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu uvedeného vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

13) Česká inspekce životního prostředí

Oblastní inspektorát Praha

vyjádření ze dne 1.7. 2020 č.j.: ČIŽP/41/2020/6881

Podstata vyjádření:

a) Z hlediska ochrany ovzduší, ochrany vod a ochrany přírody nejsou k dokumentaci připomínky.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu uvedeného vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

b) Z hlediska odpadového hospodářství je uvedeno, že nejsou k předložené dokumentaci připomínky. Jen je upozorněno, že zpracovatel dokumentace nesprávně zmínil vyhlášku č. 381/2001 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů. Tato vyhláška již byla zrušena a od 1. dubna 2016 nahrazena vyhláškou č. 93/2016 Sb., o Katalogu odpadů, ve znění pozdějších předpisů. Na tuto skutečnost inspekce upozorňovala již při vyjadřování k oznámení záměru v roce 2019.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedená připomínka k nesprávné citaci vyhlášky nemůže ovlivnit závěry procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

14) Městský úřad Brandýs nad Labem

vyjádření ze dne 24.6. 2020 č.j.: MÚBNLSB-OŽP-57922/2020-CADAN

Podstata vyjádření:

Městský úřad Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, odbor životního prostředí, jako dotčený orgán v řízení dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (dále jen „zákon o posuzování

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

vlivů na životní prostředí“) předává toto vyjádření k předložené dokumentaci doručené zdejšímu odboru dne 11.06.2020:

Z hlediska ochrany vod, ochrany ZPF, lesa, odpadového hospodářství a ochrany přírody bez připomínek.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu uvedeného vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.

15) Klimeš – občan – pravopis ponechán vyjádření ze dne 7.7. 2020 bez č.j.

Podstata vyjádření:

a) Výstavba P+R v okolí budoucích stanic tramvajové trati s sebou přináší rizika v navýšení automobilové dopravy, zábor orné půdy, zvýšení kriminality, nepořádku a výrazný zásah do přírody. V případě realizace stavby (cca 2 roky) dojde k naprostému kolapsu v této části Prahy, pokud nebude realizována alespoň direktivní větev z D8 na 19 na Mělník. Již v současné době dochází na D8 k nebezpečným situacím ohrožujících život, když odbočovací pruh nestačí a auta se řadí již od benzínové pumpy. Řada řidičů pak jede dál a prudce brzdí a snaží se odbočit. Ústecká ulice slouží jako alternativa, když je D8 plná a pokud by došlo ke stavbě (bez úpravy MÚK Zdiby), tak budou řidiči využívat další obce jako Líbeznice, Bořanovice, Březiněves atd. Navíc se dle dokumentace EIA zvýší počet autobusů pod mostem MÚK Zdiby z 22/4 na 63/5, a proto požadují, aby k případné stavbě došlo až bude upravena MÚK Zdiby.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z uvedené připomínky s odkazem na prezentovaný model dopravy nevyplývá, na základě jakých podkladů byl vyvozen závěr, že záměr přináší riziko navýšení automobilové dopravy. Avizované zvýšení kriminality není ničím podloženo a ani nesouvisí s procesem posuzování vlivů na životní prostředí. Vlivy na ZPF a přírodu jsou komentovány v další části reakce na uvedené vyjádření.

b) Zábor 7.3 ha na půdě klasifikované dle BPEJ 2.0100 v 1. třídě ochrany, považují za nepřipustný a rozhodně veřejný zájem uvažované stavby nepřevažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu. Navíc by výstavbou terminálů P+R došlo k navýšení zpevněných ploch a tím i ke zrychlenému odtoku srážkových vod, což v současné situaci, kdy se všichni snaží vodu v krajině zadržet postrádá logiku. V případě stavby P+R Sedlec rozhodně nesouhlasím s napojením splaškových vod do veřejné kanalizace obce Sedlec, ale požadují vybudování samostatné ČOV.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k nárokům na ZPF: Dokumentace dále uvádí, že ačkoliv je tramvajová trať vedena v převážné většině svého úseku po stávajících zpevněných plochách, část estakády mezi MÚK Zdiby a P+R Sedlec si vyžádá omezený trvalý zábor zemědělského půdního fondu (ZPF), konkrétně na BPEJ 2.01.00. Celkový trvalý zábor ZPF celého záměru bude cca 7,3 ha a celý se bude odehrávat na půdě klasifikované dle BPEJ 2.01.00 v I. třídě ochrany.

Třídy ochrany jsou stanoveny na základě Vyhlášky MŽP č. 48/2011 Sb. o stanovení tříd ochrany ze dne 22. 2. 2011. Třídy ochrany se stanovují pomocí BPEJ dle

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

vyhlášky č. 546/2002 Sb. ze dne 12. prosince 2002, kterou se mění vyhláška č. 327/1998 Sb., kterou se stanoví charakteristika bonitovaných půdně ekologických jednotek a postup pro jejich vedení a aktualizaci.

Upřesnění odnámání půdy ze zemědělského půdního fondu bylo provedeno v Metodickém pokynu odboru ochrany lesa a půdy MŽP ČR ze dne 1.10.1996 č.j. 00LP/1067/96, který nabyl účinnosti k 1.1.1997. Tento Metodický pokyn v článku III Odnámání půdy ze zemědělského půdního fondu (§ 9 zákona) stanovuje:

V článku IV tohoto Metodického pokynu jsou stanoveny třídy ochrany zemědělského půdního fondu, které jsou pro účely ochrany ZPF uvedeny v příloze, nazvané třídy ochrany zemědělské půdy. Tato příloha stanovuje:

- Do I. třídy zemědělské půdy jsou zařazeny bonitně nejceněnější půdy v jednotlivých klimatických regionech, převážně v plochách rovinných nebo jen mírně sklonitých, které je možno odejmout ze zemědělského půdního fondu pouze výjimečně, a to převážně na záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu.
- Do II. třídy ochrany jsou situovány zemědělské půdy, které mají v rámci jednotlivých klimatických regionů nadprůměrnou produkční schopnost. Ve vztahu k ochraně zemědělského půdního fondu jde o půdy vysoce chráněné, jen podmíněně odnímatelné a s ohledem na územní plánování také jen podmíněně zastavitelné.
- Do III. třídy ochrany jsou sloučeny půdy v jednotlivých klimatických regionech s průměrnou produkční schopností a středním stupněm ochrany, které je možno územním plánováním využít pro eventuální výstavbu.
- Do IV. třídy ochrany jsou sdruženy půdy s převážně podprůměrnou produkční schopností v rámci příslušných klimatických regionů, s jen omezenou ochranou, využitelné i pro výstavbu.
- Do V. třídy ochrany jsou zahrnuty zbývající bonitované půdně ekologické jednotky (dále jen „BPEJ“), které představují zejména půdy s velmi nízkou produkční schopností včetně půd mělkých, velmi svažitých, hydromorfních, štěrkovitých až kamenitých a erozně nejvíce ohrožených. Většinou jde o zemědělské půdy pro zemědělské účely postradatelné. U těchto půd lze předpokládat efektivnější nezemědělské využití. Jde většinou o půdy s nižším stupněm ochrany, s výjimkou vymezených ochranných pásem a chráněných území a dalších zájmů ochrany životního prostředí.

Dokumentace konstatuje, že vzhledem k obecně deklarované podpoře veřejné hromadné dopravy na úkor dopravy individuální a ke skutečnosti, že dotčené plochy se nacházejí v bezprostřední blízkosti významných dopravních staveb v oblasti (dálnice D8, silnice I/9, silnice II/608) lze předpokládat, že veřejný zájem na realizaci posuzovaného záměru bude převažovat nad veřejným zájmem ochrany ZPF.

Zcela nezpochybnitelná je skutečnost, že realizace hodnoceného záměru představuje nároky na ZPF v třídě ochrany I. V tomto případě se jedná o půdy nejvyšší kvality. Je věcí oznamovatele, zda-li pro uvedený záměr získá odnětí ze ZPF.

Ve vztahu ke srážkovým vodám lze uvést, že v návrhu závazného stanoviska jsou formulovány následující podmínky:

- v rámci dokumentace pro stavební povolení prověřit možnost realizace retenční nádrže u P+R Zdiby
- v rámci dokumentace pro stavební povolení navrhnout způsob využití retenovaných dešťových vod pro zálivku v rámci navržených sadových úprav u obou parkovacích terminálů Zdiby a Sedlec; pokud u parkovacího terminálu Sedlec budou přebytečné dešťové vody vypouštěny do vodoteče pod lokalitou „Amerika“, bude realizována vhodná úprava této vodoteče

Ve vztahu k problematice likvidace splaškových vod v rámci Terminálu P+R Sedlec je v návrhu stanoviska formulována následující podmínka:

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

- *v rámci dokumentace pro územní řízení prověřit kapacitní možnosti ČOV Sedlec i s ohledem na další rozvojové možnosti obce z hlediska odvádění splaškových vod z P+R Sedlec; pokud nebude kapacita ČOV Sedlec dostačovat, řešit likvidaci splaškových vod vybudováním nové ČOV pro P+R Sedlec*

c) Terénní průzkum bezobratlých živočichů stejně jako terénní průzkum obratlovců považují za nedostatečný. Tento průzkum vůbec nezmiňuje výskyt ohroženého roháče obecného (*Lucanus cervus*). Tvrdí, že hnízdění kriticky ohroženého luňáka červeného je v bezprostřední blízkosti záměru vyloučeno, což rovněž není pravda. Dále říká, že zájmové území řešeného záměru je součástí relativně rozsáhlé oblasti výskytu silně ohroženého křečka polního (obrázek č.7) - obrázek č. 7 však ukazuje vymezení útvarů povrchových vod. Lokalizaci nálezů křečka polního dle nálezové databáze ND OP a vlastních nálezů v širším zájmovém území ukazuje obrázek 16 (ten však ukazuje budoucí prostor parkovacího domu). Lze lehce doložit, že nory křečka polního se nachází po obou stranách silnice 0084 až k lesu Amerika, kde byl nalezen i kadaver 18.5.2020 (zdokumentováno fotografií).

Dále je uvedeno, že v zájmovém území řešeného záměru nejsou žádná kolizní místa co se týče migrací živočichů (obrázek 18, který opět neodpovídá skutečnosti). Jeden z migračních koridorů je silnice II/608 o čemž svědčí řada přejetých živočichů (srny, lasičky, kuny, lišky, ptáci, zajáci apod.). Lze doložit např. statistikou policie ČR (srny). V případě vybudování tramvajové trati se situace ještě zhorší a tramvaje budou muset často stát do vyřešení nehody. Proto žádám, aby do projektu bylo zařazeno nějaké řešení (stavba ekoduktu, oplocení podél celé silnice II/608 a pod).

Vzhledem k výše uvedenému žádám o vypracování nového terénního průzkumu a zapracování do EIA.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k biologickému průzkumu lze pro upřesnění lze konstatovat, že na straně 131 posuzované dokumentace je odkazováno na obrázky č.7 a č.16 jejichž název však neodpovídá obsahu těchto obrázků v dokumentaci EIA. Obdobě se tato připomínka týká i obrázků k migraci v rámci biologického průzkumu. Je však patrné, že se jedná pouze o písarskou chybu – správné odkazy na obrázky jsou patrné z biologického průzkumu, který je součástí posuzované dokumentace.

Vzhledem k obvyklému prodlení mezi přípravou stavby a případným vydáním stavebního povolení, i vzhledem k mobilitě většiny živočišných druhů, je obvyklým standardem takovýchto staveb aktualizace zoologického průzkumu před zahájením stavby. I přes výše uvedené skutečnosti prezentované v biologickém a hydrogeologickém průzkumu jsou v případě realizace záměru doporučeny následující podmínky zohledňující i pramennou oblast „Bažantnice“ a Lidického potoka:

- *v jarním období roku uvažované výstavby provést aktualizaci zoologického průzkumu zájmového území formou ověření výskytu ochránářsky významných druhů živočichů včetně vyhodnocení zásahu do biotopů těchto druhů; výsledky průzkumů je třeba následně promítnout do prováděcí dokumentace stavby a uplatňovat je formou ekologického dozoru odborně způsobilou osobou*
- *investor záměru bude povinen po celou dobu výstavby záměru zajistit biologický (ekologický) dozor stavby osobou s vysokoškolským vzděláním přírodovědného, zemědělského nebo lesnického směru, nezávislou na dodavateli stavby, která bude oprávněna stanovovat vhodné termíny pro minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí (upřesnění termínů terénních prací, kácení dřevin, atd.) a dohlížet na provádění prací a realizaci staveb, které mohou mít vliv na jednotlivé složky životního prostředí (dodržování uplatňování opatření k omezování prašnosti, kontrola dodržování opatření pro*

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

předcházení kontaminace vod a půd, nakládání s odpady a dalších opatření stanovených podmínkami závazného stanoviska)

d) Dle dokumentace zasahuje P+R Sedlec do ochranného pásma lesa (bohatá habrová doubrava svízelová) což považuji, vzhledem k tomu, že tato okrajová část Prahy je již nyní silně urbanizována, za nepřipustné. Nechápu k čemu potom slouží ochranné pásmo lesa, pokud se nedodrží. Proto žádám o případné budování P+R Sedlec minimálně 100 m od okraje lesa (zmenšením či přemístěním terminálu) i vzhledem k tomu, že v uvedeném lese a jeho okraji žije a rozmnožuje se řada chráněných živočichů (křeček, roháč, káně, krahujec, luňák, ropucha a řada dalších), kteří by byli blízkostí P+R Sedlec rušeni, především v době hnízdění. Také nelze souhlasit s pokácením 2 vzrostlých dubů u silnice 0084 u lesa Amerika.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k ochrannému pásmu lesa lze konstatovat, že v souvislosti s ochranou pozemků určených k plnění funkcí lesa bylo lesním zákonem stanoveno ochranné pásmo 50 m od okraje lesa. Pokud se záměr (stavba domu, rekonstrukce objektu, rekonstrukce pozemní komunikace,...) nachází v ochranném pásmu 50 m od lesa je nutný souhlas příslušného orgánu, a to ve formě závazného stanoviska. Je tedy věcí oznamovatele, zda-li tento souhlas v návazných správních řízeních získá.

Ve vztahu k uváděnému riziku kácených dubů lze odkázat na podmínku do návrhu závazného stanoviska:

- *součástí dokumentace pro stavební povolení bude aktualizovaný dendrologický průzkum, ve kterém bude stanoven rozsah odůvodněného minimálního nutného kácení - druh, množství, obvody kmenů ve výšce 130 cm nad zemí (příčměž kácení dřevin a odstraňování porostů křovin bude navrženo a realizováno v mimořádném období ptáků – 01. 09. až 31. 03.) a rozsah zachovávaných dřevin, které nejsou v přímé kolizi se záměrem; budou identifikovány dřeviny nadprůměrných sadovnických hodnot, které by měly být zachovány (zejména bude prověřena možnost zachování dvou dubů u silnice na Sedlec u Líbeznice – poslední stromy ve stromořadí nad lesíkem); rovněž zaměřit a zajistit ochranu každého stromu při stavebních činnostech (včetně ochrany kořenového systému, ne jen korun stromů a kmenů dle ČSN DIN 18 920 a dle standardu AOPK SPPK A01 002:2107); do Zásad organizace výstavby promítnout situace se zachováním hodnotnějších stromů v dosahu manipulačních ploch a pásů či zařízení staveníšť*

e) Tvrzení, že záměr přinese možnost přímého spojení bez nutnosti přestupu z terminálu P+R Sedlec na metro C za méně než 10 minut je možná pravda, nicméně nyní je to bez přestupu cca 13 minut a tato doba by se dala zkrátit kdyby BUS pruh byl po celé délce II/608. Ušetřit cca 3 minuty za více jak 2 mld. peněz dnových poplatníků mi přijde zanedbatelné. Na oba terminály je stejně potřeba se dostat buď busem nebo autem, takže se musí přestoupit. Tento přestup zabere několik minut, a tak se to časově vyrovná, ale spíše prodlouží.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedená připomínka nesouvisí s problematikou vyhodnocení vlivů na životní prostředí. Vyjadřovatel má možnost tuto připomínku uplatnit v návazných řízeních.

Otázky v rámci veřejného projednání záměru

V rámci veřejného projednání záměru, které se konalo dne 6. 8. 2020 od 15.30 hod. v zasedací místnosti č. 201 ve Škodově paláci (Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1), byly vzneseny následující otázky týkající se vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví:

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

- a) Bylo upozorněno na zábor zemědělského půdního fondu o rozsahu 7,3 ha nejvhodnější půdy
- b) Byl vznesen dotaz na parkovací plochy P+R a nedostačující kapacitu těchto domů
- c) Byl vznesen dotaz na vzdálenost parkovacího domu v Sedlci od lesa
- d) Byl vznesen dotaz na uvažované kácení dubů jakož i na možnosti rozšíření komunikace tak, aby byl minimalizován rozsah kácení

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ad a):

Část estakády mezi MÚK Zdiby a P+R Sedlec si vyžádá omezený trvalý zábor zemědělského půdního fondu (ZPF), konkrétně na BPEJ 2.01.00. Celkový trvalý zábor ZPF celého záměru bude cca 7,3 ha a celý se bude odehrávat na půdě klasifikované dle BPEJ 2.01.00 v I. třídě ochrany.

Dokumentace konstatuje, že vzhledem k obecně deklarované podpoře veřejné hromadné dopravy na úkor dopravy individuální a ke skutečnosti, že dotčené plochy se nacházejí v bezprostřední blízkosti významných dopravních staveb v oblasti (dálnice D8, silnice I/9, silnice II/608) lze předpokládat, že veřejný zájem na realizaci posuzovaného záměru bude převažovat nad veřejným zájmem ochrany ZPF.

Zcela nezpochybnitelná je skutečnost, že realizace hodnoceného záměru představuje nároky na ZPF v třídě ochrany I. V tomto případě se jedná o půdy nejvyšší kvality. Je věcí oznamovatele, zda-li pro uvedený záměr získá odnětí ze ZPF.

Ad b):

Jak již bylo uvedeno v předcházející části předkládaného posudku, za podstatné lze označit skutečnost, že dle upřesnění zpracovatele dokumentace jsou oba terminály (Terminál P+R Zdiby a Terminál P+R Sedlec) navrženy jako modulární, což znamená, že počet parkovacích stání je možné na základě potřeby v budoucnosti navyšovat. Protože tato skutečnost však není z dokumentace EIA zcela jednoznačně formulována, je v návrhu závazného stanoviska uvedena následující podmínka:

- *v rámci další projektové přípravy (v územním i stavebním řízení) řešit parkovací terminály P+R Zdiby a P+R Sedlec jako modulární, tedy s možností případného navýšení jejich kapacity*

Ad c):

Z vyjádření zpracovatele dokumentace na veřejném projednání vyplynulo, že objekt bude na hranici ochranného pásma lesa a že v rámci dokumentace pro územní řízení bude docházet ke zpřesnění.

V rámci posudku je uvedeno ve vztahu k ochrannému pásmu lesa, že v souvislosti s ochranou pozemků určených k plnění funkcí lesa bylo lesním zákonem stanoveno ochranné pásmo 50 m od okraje lesa. Pokud se záměr (stavba domu, rekonstrukce objektu, rekonstrukce pozemní komunikace,...) nachází v ochranném pásmu 50 m od lesa je nutný souhlas příslušného orgánu, a to ve formě závazného stanoviska. Je tedy věcí oznamovatele, zda-li tento souhlas v návazných správních řízeních získá.

Ad d):

Z vyjádření zpracovatele dokumentace na veřejném projednání vyplynulo, že je preferováno rozšíření komunikace po pravé straně.

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

V předcházející části předkládaného posudku je uvedena ve vztahu k uváděnému riziku kácených dubů následující podmínka do návrhu závazného stanoviska:

- *součástí dokumentace pro stavební povolení bude aktualizovaný dendrologický průzkum, ve kterém bude stanoven rozsah odůvodněného minimálního nutného kácení - druh, množství, obvody kmenů ve výšce 130 cm nad zemí (příčemž kácení dřevin a odstraňování porostů křovin bude navrženo a realizováno v mimohnizdním období ptáků – 01. 09. až 31. 03.) a rozsah zachovávaných dřevin, které nejsou v přímé kolizi se záměrem; budou identifikovány dřeviny nadprůměrných sadovnických hodnot, které by měly být zachovány (zejména bude prověřena možnost zachování dvou dubů u silnice na Sedlec u Líbeznice – poslední stromy ve stromořadí nad lesíkem); rovněž zaměřit a zajistit ochranu každého stromu při stavebních činnostech (včetně ochrany kořenového systému, ne jen korun stromů a kmenů dle ČSN DIN 18 920 a dle standardu AOPK SPPK A01 002:2107); do Zásad organizace výstavby promítnout situace se zachováním hodnotnějších stromů v dosahu manipulačních ploch a pásů či zařízení stavenišť*

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRAT' KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ ZÁVĚR:

k posouzení byla předložena dokumentace v rozsahu přílohy č.4 na záměr

„Tramvajová trať Kobylisy - Zdiby“

Dokumentace vlivů záměru na životní prostředí v rozsahu Přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění byla zpracována oprávněnou osobou Mgr. Radomírem Mužíkem, který je držitelem osvědčení odborné způsobilosti autorizace č.j. 39738/ENV/10, autorizace prodloužena č.j. 80105/ENV/14.

Dokumentace byla posouzena dle požadavku § 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů v rozsahu dle přílohy č. 5 tohoto zákona. Dokumentace je zpracována dle požadavku tohoto zákona z hlediska odpovídající vypovídací schopnosti pro posouzení velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví. Požadavky doporučené zpracovatelem posudku pro přípravu záměru jsou splnitelné před zahájením stavby, v etapě provozu, ostatní doporučení jsou ze strany zpracovatele posudku podmiňující pro etapu provozu záměru. S ohledem na údaje obsažené v dokumentaci a při respektování doporučení uvedených v návrhu závazného stanoviska příslušnému úřadu zpracovatel posudku

doporučuje

realizovat záměr

„Tramvajová trať Kobylisy - Zdiby“

**ve variantě 1: uspořádání jízdních pruhů 1+1 s tramvajovým pásem šířky 7,5-8,0 m ve
středu komunikace, s lokálními rozšířeními před křižovatkami na 2+1/1+2 s otevřeným
šterkovým ložem a pojížděným asfaltovým krytem v místech křížení s ostatními
komunikacemi**

při respektování podmínek navržených předkládaným posudkem

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

VII. NÁVRH ZÁVAZNÉHO STANOVISKA K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Označení příslušného úřadu:

Číslo jednací:

Závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí

(dále jen „závazné stanovisko“)

podle § 9a odst. 1 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 předpisů (dále jen „zákon“)

Výroková část

Název záměru:

Tramvajová trať Kobylisy - Zdiby

Kapacita (rozsah) záměru:

Záměr lze specifikovat následujícími charakteristikami:

- Tramvajová trať o délce 5,445 km
- Terminál Zdiby (U Celnice) – parkoviště s parkovacím domem o celkové kapacitě 420 parkovacích stání pro osobní automobily
- Terminál Sedlec – tramvajová smyčka + parkovací dům o celkové kapacitě 840 parkovacích stání pro osobní automobily

Zařazení záměru dle přílohy č.1 k zákonu:

Záměr je posuzován dle následujících bodů přílohy č.1:

- bod č. 46 – tramvajové, trolejbusové, nadzemní a podzemní dráhy, visuté dráhy nebo podobné dráhy zvláštního typu sloužící výhradně nebo zvláště k přepravě lidí
- bod č.109 – Parkoviště nebo garáže s kapacitou od stanoveného limitu parkovacích stání v součtu pro celou stavbu

Umístění záměru:

kraj: hlavní město Praha

obec: hlavní město Praha

městská část: Praha – 8, Praha – Dolní Chabry

katastrální území: Kobylisy, Dolní Chabry

kraj: Středočeský kraj

obec: Zdiby, Sedlec u Líbeznic

katastrální území: Zdiby, Sedlec u Líbeznic

Obchodní firma oznamovatele:

Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace

IČ oznamovatele:

00066001

Sídlo (bydliště) oznamovatele:

Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5 - Smíchov

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRAT' KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí jako příslušný úřad podle § 22 písmene a) zákona za použití § 9a odst. 1 a přílohy č. 6 k zákonu
vydává

SOUHLASNÉ ZÁVAZNÉ STANOVISKO

k záměru:

„Tramvajová trať Kobylisy - Zdiby“

ve variantě 1: uspořádání jízdních pruhů 1+1 s tramvajovým pásem šířky 7,5-8,0 m ve středu komunikace, s lokálními rozšířeními před křižovatkami na 2+1/1+2 s otevřeným šterkovým ložem a poježděným asfaltovým krytem v místech křížení s ostatními komunikacemi

Magistrát hlavního města Prahy na základě § 9a odst. 1 zákona stanovuje následující podmínky pro navazující řízení:

Podmínky pro fázi přípravy záměru:

- 1) v rámci další projektové přípravy (v územním i stavebním řízení) řešit parkovací terminály P+R Zdiby a P+R Sedlec jako modulární, tedy s možností případného navýšení jejich kapacity
- 2) ve fázi dokumentace pro územní rozhodnutí a ve fázi dokumentace pro stavební povolení aktualizovat hlukovou studii pro vybranou variantu; v rámci projektu zohlednit kompenzační opatření v obci Zdiby (pokládka nízkohlučného asfaltu v rozsahu km 3,805–4,000 ve směru na Prahu a ve staničení km 4,000–4,255 v obou směrech); z hlediska tramvajové tratě navrhnout a realizovat opatření minimalizující vznik a přenos vibrací z posuzované stavby tak, aby nedocházelo k překračování platných hygienických limitů (např. instalace odpružených desek nebo pásů, které se vloží pod konstrukci trati, čímž sníží přenos vibrací do podloží)
- 3) v místech zásahů do stávajících mostních konstrukcí a kde zároveň dochází ke křížení s biokoridory ÚSES a v místě křížení silnice II/608 a Přemyšlenského potoka prověřit v rámci dokumentace pro územní řízení možnost technického řešení, které bude ve prospěch funkčnosti kříženého biokoridoru nebo vodního toku realizací rámových propustků umožňujících migraci drobných živočichů
- 4) součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná rozptylová studie pro etapu provozu, která bude zpracovaná na základě aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s vývojem dopravy v zájmovém území a s realizací případných dalších liniových staveb potenciálně ovlivňujících dopravu v řešeném území
- 5) v rámci dokumentace pro územní řízení prověřit možnost vedení tramvajové trati v travnatém pásu z hlediska technického řešení včetně možností řešení péče o travnatý pás
- 6) v rámci dokumentace pro územní řízení detailněji popsat a vyřešit odvodnění silnice II/608 tak, aby byly odstraněny současné negativní vlivy odvodnění silnice na stavební stav ohradní zdi areálu zámku ve Zdibech
- 7) v rámci dokumentace pro územní řízení prověřit kapacitní možnosti ČOV Sedlec i s ohledem na další rozvojové možnosti obce z hlediska odvádění splaškových

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

- vod z P+R Sedlec; pokud nebude kapacita ČOV Sedlec dostačovat, řešit likvidaci splaškových vod vybudováním nové ČOV pro P+R Sedlec
- 8) v rámci dokumentace pro územní řízení vypracovat projekt sadových úprav pro celou řešenou stavbu včetně obou ploch terminálů P+R, jakož i projekt rekultivace a vegetačních úprav ploch dočasného záboru; za navržené kácení realizovat náhradní výsadby v rámci hodnoceného záměru (preferovat výsadbu liniové zeleně podél silnice II/608) nebo na náhradních plochách, které určí příslušný orgán ochrany přírody; projekt bude vypracován autorizovanou sadovnickou firmou a bude projednán s příslušnými orgány ochrany přírody s tím, že pro stavební povolení bude vypracován podrobný komplexní projekt sadových úprav, zahrnující připomínky a požadavky orgánů ochrany přírody
 - 9) z hlediska minimalizace vlivů na ZPF a PUFL budou v rámci dokumentace pro územní řízení respektována následující opatření:
 - budou prověřeny finální nároky na trvalý zábor ZPF
 - budou vyloučeny trvalé a dočasné zábory PUPFL
 - bude zpracován projekt rekultivace dočasného záboru ZPF; plochy dočasného záboru ZPF dotčené v etapě výstavby co nejdříve rekultivovat do původního stavu
 - 10) v rámci dokumentace územní řízení bude pro etapu výstavby u zařízení staveníšť, kde nelze vyloučit odnos půdních částic do vodního toku, vypracován návrh protierozních opatření
 - 11) v případě realizace prosklených ploch navrhovaných parkovacích objektů je nutné zajistit v rámci projektu pro stavební povolení vhodnými opatřeními jejich zviditelnění, které zabrání nárazům ptáků- např. zešíkmení stěn obvodového pláště - omezí se tak efekt zrcadlení okolí, výběr matných (pískovaných), potištěných nebo tónovaných skel, nastavitelné venkovní žaluzie, vhodné osvětlení venkovní i interiérové, struktura a rozmístění okrasné zeleně venkovní i v interiérech
 - 12) pro dokumentaci ke stavebnímu povolení zpracovat studii řešící problematiku vlivu vibrací; součástí studie bude i pasportizace nejbližších objektů obytné zástavby respektive kulturních památek včetně návrhu monitoringu těchto objektů ve vztahu k přenosům vibrací
 - 13) v rámci dokumentace pro stavební povolení prověřit možnost realizace retenční nádrže u P+R Zdiby
 - 14) v rámci dokumentace pro stavební povolení navrhnout způsob využití retenovaných dešťových vod pro zálivku v rámci navržených sadových úprav u obou parkovacích terminálů Zdiby a Sedlec; pokud u parkovacího terminálu Sedlec budou přebytečné dešťové vody vypouštěny do vodoteče pod lokalitou „Amerika“, bude realizována vhodná úprava této vodoteče
 - 15) v rámci dokumentace pro stavební povolení bude zpracován podrobný hydrogeologický průzkum, který bude:
 - jednoznačně dokladovat nebo vylučovat možnost zasakování vod v lokalitách navrhovaných parkovacích domů Terminál P+R Zdiby a Terminál P+R Sedlec
 - zahrnovat detailní pasportizaci okolních studní (zejména v km 1,7 – 1,9 a v km 3,6 – 4,7) a navrhovat jejich sledování před zahájením stavby, v průběhu stavby a po dokončení stavby; protokol o identifikaci hodnoceného zdroje bude podepsán majitelem objektu nebo osobou pověřenou majitelem objektu

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

- 16) součástí dokumentace pro stavební povolení bude aktualizovaný dendrologický průzkum, ve kterém bude stanoven rozsah odůvodněného minimálního nutného kácení - druh, množství, obvody kmenů ve výšce 130 cm nad zemí (příčemž kácení dřevin a odstraňování porostů křovin bude navrženo a realizováno v mimohnizdním období ptáků – 01. 09. až 31. 03.) a rozsah zachovávaných dřevin, které nejsou v přímé kolizi se záměrem; budou identifikovány dřeviny nadprůměrných sadovnických hodnot, které by měly být zachovány (zejména bude prověřena možnost zachování dvou dubů u silnice na Sedlec u Líbeznice – poslední stromy ve stromořadí nad lesíkem); rovněž zaměřit a zajistit ochranu každého stromu při stavebních činnostech (včetně ochrany kořenového systému, ne jen korun stromů a kmenů dle ČSN DIN 18 920 a dle standardu AOPK SPPK A01 002:2107); do Zásad organizace výstavby promítnout situace se zachováním hodnotnějších stromů v dosahu manipulačních ploch a pásů či zařízení staveníšť
- 17) v rámci každé žádosti o stanovisko pro navazující řízení dle §9a odstavce 6 zákona bude k zákonem stanoveným podkladům rovněž odboru ochrany přírody Magistrátu hl. m. Prahy doloženo plnění podmínek tohoto závazného stanoviska

Podmínky pro fázi realizace (výstavby) záměru:

- 18) investor stavby zajistí, že po celou dobu přípravy a výstavby bude zajištěn kontakt s veřejností v oblasti komunikace a informování o průběhu přípravy a realizace projektu a jeho potenciálních dopadech na okolí, včetně operativního reagování na vznesené podněty a dotazy; budou stanoveny kontaktní osoby, na kterou by se občané mohli obracet s případnými dotazy
- 19) investor stavby zajistí, že před zahájením stavby bude provedeno místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací a pasportizace stavu obytných objektů a jiného soukromého majetku podél těchto komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením staveníšť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby, vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno uvedením příjezdových komunikací ke stavbě do původního stavu; obdobně po ukončení stavebních prací budou vyhodnoceny případné škody na obytných objektech a jiném soukromém majetku, který bude ovlivněn etapou výstavby; následně budou provedeny příslušné opravy nebo přijata odpovídající kompenzační opatření za způsobené škody na náklady investora; vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno provedením příslušných oprav nebo realizací kompenzačních opatření
- 20) investor záměru bude povinen po celou dobu výstavby záměru zajistit biologický (ekologický) dozor stavby osobou s vysokoškolským vzděláním přírodovědného, zemědělského nebo lesnického směru, nezávislou na dodavateli stavby, která bude oprávněna stanovovat vhodné termíny pro minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí (upřesnění termínů terénních prací, kácení dřevin, záchranných transferů) a dohlížet na provádění prací a realizaci staveb, které mohou mít vliv na jednotlivé složky životního prostředí (realizace migračních bariér, ověřování migrace obojživelníků, dodržování uplatňování opatření k omezování prašnosti, kontrola dodržování opatření pro předcházení

POSUDEK

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

kontaminace vod a půd, nakládání s odpady a dalších opatření stanovených podmínkami závazného stanoviska)

- 21) pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší budou obsahovat následující požadavky:
- v průběhu celé výstavby provádět důsledné čištění a v případě potřeby oplach aut před výjezdem na komunikace (nebo instalace čistícího systému, např. vibrační rohože, vodní lázně s tlakovým čištěním nebo kombinace omytí a přejezdů přes retardéry), pravidelně čistit povrch příjezdových a odjezdových tras v blízkosti staveniště (okamžitě po znečištění); v době déle trvajícího sucha zajistit pravidelné skrápění staveniště, čištění staveništních ploch a komunikací provádět zásadně za mokra
 - minimalizovat pojezd nákladních vozidel po nezpevněné ploše staveniště, případně nejvíce pojižděné úseky na staveništi zpevnit, omezit rychlost vozidel na staveništi na 20 km.h⁻¹
 - zajistit, aby řidiči nákladních automobilů po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě vypnuli motor
 - preferovat napájení elektřinou nebo používání baterií před využíváním generátorů na naftový nebo benzinový pohon
 - kontrolovat technický stav strojní techniky a podmínky na staveništi (technický stav hrazení, povětrnostní podmínky, dostupnost protiprašných opatření) před zahájením jednotlivých etap stavebních prací
 - po dobu stavby je nutné dodržovat zásady správné manipulace s nakladačem, obsluha strojů vyškolenými pracovníky, tj. plnit nákladní vozidla ve správné poloze tak, aby nedocházelo k násypu materiálu mimo vozidlo
 - zaplachtovat automobily, které budou odvážet materiál s frakcí menší než 4 mm
 - v době nepříznivých rozptylových podmínek zamezit souběhu stavebních mechanismů s vysokým výkonem, redukovat volnoběhy nákladních automobilů a dalších strojů mimo silniční techniky na minimum
 - v průběhu výstavby instalovat po obvodu staveniště plné oplocení nebo oplocení s tkaninou, a to o min. výšce 2 m
 - minimalizovat nebo zcela vyloučit volné deponování jemnozrnného materiálu (cement, vápno, bentonit, písek s frakcí do 4 mm) na staveništi; dlouhodoběji ukládaný materiál shromažďovat v boxech, ohradit jednotlivé materiály a zamezit vyfoukání jemných částic do okolí; dle možností neumísťovat ukládaný materiál v blízkosti obytné zástavby, ale v odlehlejší části staveniště
 - při nakládce a vykládce minimalizovat spádové výšky
 - plochy určené k následným vegetačním úpravám osázet co nejdříve po skončení prací
 - odkryté suché plochy zvlhčovat (skrápět), a to v době déletrvajícího sucha nebo při větrném počasí
 - pohyby techniky udržovat pouze v rámci staveniště, pohyby techniky ve volné krajině vyloučit
- 22) pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů hluku v etapě výstavby budou obsahovat následující požadavky:
- celý proces výstavby bude organizačně zajištěn tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody, a to zejména v nočních hodinách a ve dnech pracovního klidu
 - v noční době, ráno od 06 do 07 hod. a večer od 21 do 22 hod. nebudou probíhat stavební práce
 - v noční době, ráno od 06 do 07 hod. a večer od 21 do 22 hod. nebude v provozu obslužná doprava staveniště

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

- v rámci výstavby budou použity stroje s garantovanou nižší hlučností; budou kombinovány hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti, bude zkrácen provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni – práce budou rozděleny do více dnů po menších časových úsecích
 - řidiči nákladních aut po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě vypnout motor
- 23) zásady organizace výstavby budou ve vztahu k minimalizaci vlivů na přírodu respektovat následující doporučení:
- zařízení staveniště ani dočasné přístupy na staveniště neumísťovat v lokalitách s prokázaným výskytem křečka polního, mimo výskyt přírodních a polopřírodních stanovišť, která jsou biotopem zvláště chráněných druhů živočichů, mimo prvky ÚSES a mimo lesní porosty a mimo ochranná pásma vodních zdrojů; místa pro deponie budou vymezena ve spolupráci s příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny
 - skryvky pro přípravu ploch realizovat nejdříve ke konci vegetačního období z důvodu ovlivnění reprodukčního období na zemi hnízdících druhů ptáků a snížení vlivů na populace epigeického hmyzu
 - v průběhu výstavby zajistit na dotčených plochách monitoring výskytu nepůvodních a invazních druhů rostlin; v případě jejich výskytu tyto ihned likvidovat
- 24) po výběru zhotovitele stavby bude vypracována akustická studie pro etapu výstavby, která bude vycházet ze zásad organizace výstavby a upřesněných znalostí o nasazení jednotlivých stavebních mechanismů a která bude dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby
- 25) v jarním období roku uvažované výstavby provést aktualizaci zoologického průzkumu formou ověření výskytu ochrannásky významných druhů živočichů včetně vyhodnocení zásahu do biotopů těchto druhů; výsledky průzkumů je třeba následně promítnout do prováděcí dokumentace stavby a uplatňovat je formou ekologického dozoru odborně způsobilou osobou
- 26) před zahájením stavebních prací prověřit aktuální výskyt křečka v ploše budoucího staveniště P+R Sedlec (případně i P+R Zdiby) a identifikovat aktivní nory; v případě nálezu nor v ploše staveniště lze provést jeho vytěsnění mimo areál výstavby postupnou skryvkou ornice v předjaří (obvykle březen); přesný termín bude stanoven s ohledem na biologii ostatních druhů zjištěných v aktualizacích průzkumů a s ohledem na aktuální klimatické podmínky daného roku na lokalitě ve spolupráci s ekodozorem a na základě výjimky ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů živočichů, pokud bude udělena

Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí:

- 27) v průběhu zkušebního provozu bude provedeno měření hluku v denní i noční době akreditovanou nebo autorizovanou osobou; volbu bodů pro měření v chráněném venkovním prostoru staveb bude konzultován s orgánem ochrany veřejného zdraví
- 28) k žádosti o vydání závazného stanoviska k užívání stavby bude předložen protokol (zpracovaný akreditovanou nebo autorizovanou osobou) o výše uvedeném měření prokazujícím nepřekročení přípustných hlukových limitů pro denní, respektive noční dobu v chráněném venkovním prostoru staveb
- 29) po realizaci stavby bude v rámci zkušebního provozu provedeno měření vibrací, které doloží dodržení platných hygienických limitů

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

- 30) investor smluvně zaváže dodavatele sadových úprav stavby k následné údržbě realizovaných výsadeb na dobu minimálně 5 let; v uvedeném období musí být odumřelé stromy či keře či další neperspektivní jedinci pravidelně nahrazovány a finální přejímka musí být provedena po stanovené lhůtě

Odůvodnění

1. Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek

Příslušný úřad obdržel oznámení záměru dne 17. 1. 2019.

V zákonem stanovené lhůtě, tj. dne 22. 1. 2019, bylo oznámení záměru rozesláno dotčeným územně samosprávným celkům a dotčeným orgánům a zahájeno zjišťovací řízení. Oznámení spolu s informací o možnosti uplatnění připomínek k záměru byly v souladu s požadavky § 16 zákona zveřejněny na úředních deskách dotčených územně samosprávných celků a na internetu.

Na základě provedeného zjišťovacího řízení příslušný úřad dospěl k závěru, že záměr bude posouzen podle zákona.

Závěr zjišťovacího řízení byl vydán 8. 4. 2019.

Dne 2. 6. 2020 oznamovatel předal příslušnému úřadu dokumentaci zpracovanou podle přílohy č. 4 zákona (dále též „dokumentace“).

Ve lhůtě dané zákonem, tj. dne 10. 6. 2020, příslušný úřad dokumentaci rozeslal k vyjádření dotčeným územně samosprávným celkům a dotčeným orgánům. Dokumentace spolu s informací o možnosti uplatnit připomínky byly v souladu s požadavky § 16 zákona zveřejněny na úředních deskách dotčených územně samosprávných celků a na internetu.

Vzhledem k tomu, že příslušný úřad obdržel k dokumentaci odůvodněné nesouhlasné vyjádření veřejnosti, nařídil konání veřejného projednání.

Dne 4. 8. 2020 v návaznosti na předchozí jednání byl zpracováním posudku pověřen RNDr. Tomáš Bajer CSc.

Dne 21. 7. 2020 příslušný úřad v souladu se zákonem zveřejnil informaci o veřejném projednání dle požadavku § 16 zákona a zároveň tuto informaci zaslal dotčeným orgánům a dotčeným územně samosprávným celkům.

Veřejné projednání záměru se uskutečnilo dne 6. 8. 2020 od 15.30 hod. na Magistrátu hl. m. Prahy, Jungmannova 35/29, Praha 1

Dne 4. 10. 2020 byl příslušnému úřadu předložen posudek zpracovaný dle § 9 a přílohy č. 5 zákona držitelem autorizace RNDr. Tomášem Bajerem, CSc. Zpracovatel posudku s ohledem na údaje obsažené v dokumentaci, obdržených vyjádřeních DÚSC, DO a veřejnosti, průběhu veřejného projednání, doplňujících informací, prohlídky dotčeného území a ověření vstupních parametrů a údajů uvedených v dokumentaci uvádí/potvrzuje, že navržené řešení záměru umožňuje zajištění ochrany životního prostředí a veřejného zdraví v míře požadované příslušnými předpisy. Zpracovatel posudku tedy navrhl vydat souhlasné závazné stanovisko s celkem 29 závaznými podmínkami za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a za účelem monitorování a rozboru vlivů záměru na životní prostředí.

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

Na základě výše uvedeného, dokumentace a autorizovaných studií, vyjádření k dokumentaci, veřejného projednání a posudku se příslušný úřad ztotožnil se závěry posudku a dospěl k závěru, že negativní vlivy posuzovaného záměru nepřesahují míru stanovenou zákony a dalšími předpisy a že předmětný záměr lze při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska realizovat, a tedy vydat souhlasné závazné stanovisko.

Odůvodnění stanovení uvedených podmínek:

Podmínka č. 1:

Podmínka vychází z připomínek obdržených k dokumentaci EIA a z diskuse v rámci veřejného projednání. Připomínka reaguje na obavy týkající se dostatečné kapacity navrhovaných terminálů.

Podmínka č. 2:

Podmínka vychází ze závěrů hlukové studie a z vyjádření KHS Středočeského kraje.

Podmínka č. 3:

Podmínka je stanovena zpracovatelem dokumentace a směřuje k zajištění lepší migrace pro drobné živočichy v porovnání se stávajícím stavem.

Podmínka č. 4:

Podmínka je stanovena zpracovatelem dokumentace a směřuje k aktualizaci závěrů rozptylové studie z hlediska vlivů záměru na ovzduší.

Podmínka č. 5:

Podmínka je stanovena zpracovatelem posudku a vyplývá z obdržených vyjádření k záměru; podmínka směřuje k prověření navrženého řešení, které by mělo přispět ke zmenšení vlivů záměru na klima a zachování dešťových vod v území

Podmínka č. 6:

Podmínka je stanovena zpracovatelem dokumentace a reaguje na vznesené připomínky veřejnosti ze zjišťovacího řízení. Podmínka směřuje ke kvalitnějšímu odvodnění komunikace zejména ve vztahu k ohradní zdi areálu zámku ve Zdibech

Podmínka č. 7:

Podmínka je stanovena zpracovatelem posudku a směřuje k vyjasnění způsobu likvidace splaškových vod z parkovacího terminálu.

Podmínka č. 8:

Podmínka je stanovena zpracovatelem posudku a vyplývá z obdržených vyjádření (zejména z vyjádření hl. m. Prahy).

Podmínka č. 9:

Podmínka je stanovena zpracovatelem dokumentace a směřuje k minimalizaci vlivů záměru na ZPF, respektive PUPFL.

Podmínka č. 10:

Podmínka je stanovena zpracovatelem dokumentace a směřuje k eliminaci potenciálního rizika ovlivnění povrchových vod.

Podmínka č. 11:

Podmínka je stanovena zpracovatelem dokumentace a směřuje k minimalizaci vlivů na avifaunu.

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

Podmínka č. 12:

Podmínka je modifikována zpracovatelem posudku na základě doporučení zpracovatele dokumentace a směřuje k eliminaci případných vlivů vibrací a prověření vlivu vibrací po realizaci záměru v rámci požadovaného monitoringu.

Podmínka č. 13:

Podmínka je stanovena zpracovatelem posudku a směřuje k prověření využití dešťových vod v lokalitě.

Podmínka č. 14:

Podmínka je stanovena zpracovatelem posudku a vyplývá z obdržených vyjádření; podmínka směřuje k efektivnějšímu využití dešťových vod v lokalitě.

Podmínka č. 15:

Podmínka je modifikována zpracovatelem posudku, vyplývá zejména z vyjádření HI. m. Prahy a směřuje k minimalizaci vlivů na podzemní vody.

Podmínka č. 16:

Podmínka je modifikována zpracovatelem posudku, vyplývá zejména z vyjádření HI. m. Prahy a směřuje k minimalizaci vlivů na prvky dřevin rostoucích mimo les.

Podmínka č. 17:

Podmínka je stanovena zpracovatelem posudku a zabezpečuje realizaci záměru v podobě předložené do procesu posuzování vlivů na životní prostředí,

Podmínka č. 18:

Podmínka vyplývá z doporučení hlukové studie a směřuje ve vztahu k faktoru pohody k objektivnímu informování obyvatel v kontaktu s realizovaným záměrem.

Podmínka č. 19:

Podmínka je stanovena zpracovatelem posudku a vyplývá ze znalostí provádění obdobných staveb ve vztahu na minimalizaci vlivů na hmotný majetek.

Podmínka č. 20:

Podmínka vyplývá z dokumentace, je modifikována zpracovatelem posudku a směřuje k minimalizaci vlivů v rámci výstavby na přírodní složky ekosystémů.

Podmínka č. 21:

Podmínka je stanovena zpracovatelem dokumentace a vyplývá zejména z vyjádření odboru ochrany ovzduší MŽP a směřuje k minimalizaci vlivů na ovzduší v etapě výstavby.

Podmínka č. 22:

Podmínka vyplývá z doporučení hlukové studie a směřuje k minimalizaci vlivů hlukové zátěže v etapě výstavby.

Podmínka č. 23:

Podmínka je stanovena zpracovatelem dokumentace a směřuje k minimalizaci vlivů na přírodní složky ekosystémů v etapě výstavby.

Podmínka č. 24:

Podmínka je stanovena zpracovatelem dokumentace, modifikována zpracovatelem posudku a směřuje k ověření vlivů hlukové zátěže v etapě výstavby ve vztahu k nejbližší obytné zástavbě.

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

Podmínka č. 25:

Podmínka je stanovena zpracovatelem dokumentace, modifikována zpracovatelem posudku a směřuje k aktualizaci vlivů na faunu a minimalizaci vlivů zejména na biotopy ohrožených druhů.

Podmínka č. 26:

Podmínka vyplývá z biologického průzkumu a směřuje k minimalizaci vlivů na výskyt křečka polního.

Podmínky č. 27 a č. 28:

Podmínky vyplývají z dokumentace, jsou modifikovány zpracovatelem posudku a směřují k potvrzení předpokladů, že budou plněny příslušné hygienické limity hluku po realizaci záměru.

Podmínka č. 29:

Podmínka je stanovena zpracovatelem dokumentace a směřuje k potvrzení předpokladu plnění platných hygienických limitů.

Podmínka č. 30:

Podmínka je stanovena zpracovatelem posudku a směřuje k zachování funkčnosti realizovaných sadových úprav.

Uvedené podmínky reagují zejména na skutečnosti zjištěné v průběhu procesu EIA. V podmínkách tedy nejsou zahrnuty podmínky a požadavky, vycházející z všeobecně závazných předpisů, a to i v případě, že byly předmětem vyjádření orgánů státní správy, samosprávy a veřejnosti. Povinnost splnit takovéto podmínky ukládají oznamovateli platné právní předpisy, není tedy třeba je v tomto závazném stanovisku ukládat. Právní rámec České republiky je v tomto ohledu pro přípravu a provoz záměru dostatečný, stanovené podmínky přitom stanovují některé další požadavky a konkretizují splnění zákonných požadavků.

Proces EIA posuzuje realizaci záměru z pohledu akceptovatelnosti z hlediska ochrany životního prostředí. Z hlediska tohoto aspektu nebyl z pohledu příslušného úřadu nalezen natolik významný faktor, který by bránil realizaci předmětného záměru při akceptování podmínek formulovaných zpracovatelem dokumentace EIA a zpracovatelem posudku.

2. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti

Předmětem posuzovaného záměru je záměr „Tramvajová trať Kobylisy - Zdiby“.

Záměr lze specifikovat následujícími charakteristikami:

- Tramvajová trať o délce 5,445 km
- Terminál Zdiby (U Celnice) – parkoviště s parkovacím domem o celkové kapacitě 420 parkovacích stání pro osobní automobily
- Terminál Sedlec – tramvajová smyčka + parkovací dům o celkové kapacitě 840 parkovacích stání pro osobní automobily

Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí byly na základě předložených podkladů v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí vyhodnoceny jako malé a málo významné, příp. akceptovatelné.

Charakteristika vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti je zaměřená především na popis a vyhodnocení dominantních vlivů způsobených realizací záměru.

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

V rámci hodnocení byl vyloučen vliv na evropsky významné lokality v rámci soustavy NATURA 2000.

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Součástí dokumentace je samostatná studie Hodnocení zdravotních rizik. Tato studie byla zpracována Mgr. Robertem Polákem, držitelem osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví poř. č. osvědčení 3/2015.

Z hodnocení vlivů na veřejné zdraví vyplývá z hlediska vlivů na ovzduší, že celkově dojde vlivem záměru ke snížení míry zdravotního rizika, a to ve všech hodnocených variantách. V případě kojenecké úmrtnosti (imisní zátěž PM_{10}) se bude celkový pokles míry rizika pohybovat v řádu stotisícin nového případu v dotčené populaci. V lokalitách s nárůstem míry zdravotního rizika byly vypočteny změny v řádu miliontin nového případu. U úmrtnosti u dospělých nad 30 let (imisní zátěž $PM_{2,5}$) se celkový pokles míry rizika bude pohybovat v řádu tisícín nového případu. V lokalitách s nárůstem imisní zátěže bude zvýšení míry rizika nejvýše v řádu stotisícin nového případu. Jedná se tedy o změny v míře rizika pouze statistické, a to výrazně pod hranicí nového případu. I další hodnocené ukazatele jsou pod statistickou hranicí jednoho nového případu, pouze v případě dnů s omezenou aktivitou a dnů pracovní neschopnosti se vypočtený celkový pokles pohybuje v řádu několika dnů v celé dotčené populaci.

V lokalitách s nárůstem zdravotního rizika byl nárůst zaznamenán pod hranicí jednoho dne. V obou případech se jedná o stanovení účinků na základě vztahů zařazených projektem HRAPIE do skupiny B, tzn. o vztahy s vyšší nejistotou výpočtu. Jak lze očekávat, změny v úrovni zdravotního rizika vlivem provozu záměru budou i v nejvíce dotčené obytné zástavbě nevýznamné ve smyslu ohrožení zdraví a budou převáženy jinými faktory, jako jsou životní styl (například kouření) nebo expozice dalším zdrojům znečišťování.

Z hlediska porovnání variant je možné konstatovat, že pro rok 2025 je z celkového pohledu mírně příznivější varianta 1, pro rok 2050 pak spíše varianta 2. Ovšem rozdíly jsou jen málo významné a toto kritérium není potřeba považovat za rozhodující.

Z hodnocení vlivů na veřejné zdraví vyplývá z hlediska vlivů na akustickou situaci, že v dotčené části zástavby je možné očekávat ve všech výchozích stavech počet hlukem obtěžovaných a při spánku rušených obyvatel v řádu tisíců. Počet případů infarktu myokardu se pak pohybuje na úrovni do 50 případů.

Vlivem záměru byl vypočten sumární pokles počtu obtěžovaných i při spánku rušených obyvatel, a to na úrovni desítek osob, v některých variantách i přes sto osob. V ojedinělých případech dojde k nárůstu, celkově se jedná statisticky nejvýše o jednotky obyvatel, a to jak v roce 2025, tak i v roce 2050. V případě rizika výskytu infarktu myokardu lze očekávat snížení vlivem hlukové zátěže statisticky v řádu setin, přičemž k nárůstu rizika dojde pouze v několika základních sídelních jednotkách, a to v řádu tisícín nového případu. Lze tedy konstatovat, že v hodnocené části zástavby není třeba očekávat reálné zvýšení výskytu infarktu myokardu.

Z hlediska porovnání variant se ukazuje, že ve všech výhledových stavech jsou z hlediska vlivů hlukové zátěže příznivější řešené stavy ve variantě 1.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením vlivů na veřejné zdraví.

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

Vlivy na ovzduší a klima

Součástí posuzované dokumentace je rozptylová studie, zpracovaná Mgr. Robertem Polákem, který je držitelem autorizace pro zpracování rozptylových studií.

Z vyhodnocení vlivů na ovzduší vyplývá, že v období výstavby bude dočasným zdrojem znečišťování ovzduší vlastní prostor staveniště, kde bude docházet k produkci znečišťujících látek z provozu stavebních strojů a ke vzniku sekundární prašnosti z pohybu stavebních mechanismů a při nakládání se sypkými materiály. Dalším zdrojem znečišťování budou pohyby nákladních aut po okolních komunikacích. Pro omezování emisí v etapě výstavby jsou formulována v rozptylové studii odpovídající doporučení.

Provoz parkovacích domů P+R Sedlec a parkoviště Zdiby budou zdrojem emisí znečišťujících látek do ovzduší. Stejně tak je a i nadále bude zdrojem znečišťování stávající dopravní síť, která bude realizací záměru více či méně ovlivněna. Vlivy uvolňování emisí na imisní koncentrace v okolí posuzovaného záměru jsou kvantitativně vyhodnoceny v rozptylové studii. Pro výpočty emisí z automobilové dopravy byl použit model MEFA 13, pro výpočet imisního zatížení lokality z provozu posuzovaného záměru byl použit imisní model ATEM, který je ve vyhlášce č. 330/2012 Sb. uveden jako jedna z referenčních metod pro imisní modelování.

Z provedených modelových výpočtů pro výhledový stav k roku 2025 (kde byl hodnocen příspěvek automobilové dopravy) a porovnání s pětiletými průměry koncentrací znečišťujících látek vyplývá, že ve výchozím stavu (bez vlivu záměru) lze očekávat plnění imisních limitů pro krátkodobé i roční koncentrace oxidu dusičitého, roční koncentrace benzenu a roční koncentrace suspendovaných částic PM₁₀. Velmi lokálně, v nejbližším okolí dálnice D8 bylo vypočteno možné překročení imisního limitu pro denní koncentrace částic PM₁₀ a průměrné roční koncentrace částic PM_{2,5}. Při interpretaci výsledků je však třeba zdůraznit, že hodnoty pětiletých průměrů zohledňují již příspěvek stávající komunikační sítě, tedy i dálnice D8. Na části zájmového území pak bylo identifikováno překročení imisního limitu pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu, a to již z údajů o pětiletých průměrech.

Uvedením záměru do provozu lze obecně očekávat nárůst imisní zátěže v okolí terminálu P+R Sedlec a v okolí navazujících úseků komunikací D8 a I/9, zpravidla mimo oblasti s obytnou zástavbou, případně v okrajových částech zástavby. Naopak pokles byl zpravidla vypočten podél ulice Ústecká, podél které se nachází obytná zástavba. V žádné části výpočtové oblasti nebylo zaznamenáno zvýšení počtu překročení imisního limitu pro denní koncentrace suspendovaných částic PM₁₀ o jeden nebo více případů za rok. V případě průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic PM_{2,5} a benzo[a]pyrenu byly v oblastech s možným překročením imisního limitu ve výchozím stavu zaznamenány velmi malé změny v imisní zátěži, které celkovou situaci nijak podstatně neovlivní.

Z provedených modelových výpočtů pro výhledový stav k roku 2050 (kde byl hodnocen příspěvek automobilové dopravy) a porovnání s pětiletými průměry koncentrací znečišťujících látek vyplývá, že ve výchozím stavu (bez vlivu záměru) lze očekávat plnění imisních limitů pro krátkodobé i roční koncentrace oxidu dusičitého a roční koncentrace benzenu. Velmi lokálně, v nejbližším okolí dálnice D8 bylo vypočteno možné překročení imisního limitu pro průměrné roční a denní koncentrace částic PM₁₀ a průměrné roční koncentrace částic PM_{2,5}. Při interpretaci výsledků je však třeba zdůraznit, že hodnoty pětiletých průměrů zohledňují již příspěvek stávající

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

komunikační sítě, tedy i dálnice D8. Na části zájmového území pak bylo identifikováno překročení imisního limitu pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu, a to již z údajů o pětiletých průměrech. Uvedením záměru do provozu lze obecně očekávat nárůst imisní zátěže v okolí terminálu P+R Sedlec a v okolí navazujících úseků komunikací D8 a I/9, zpravidla mimo oblasti s obytnou zástavbou, případně v okrajových částech zástavby. Naopak pokles byl zpravidla vypočten podél ulice Ústecká, podél které se nachází obytná zástavba.

Vliv záměru na klima je vyhodnocen jako málo významný, akceptovatelný

Se závěry studie na úrovni stávajícího dostupného technického řešení záměru v procesu posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví se zpracovatel posudku ztotožňuje s výstupy rozptylové studie při respektování podmínek závazného stanoviska.

Vlivy na hlukovou situaci a další fyzikální a biologické charakteristiky

Vlivy záměru na hlukovou situaci z výstavby i provozu posuzovaného záměru jsou kvantitativně vyhodnoceny v akustickém posouzení, které zpracoval Ing. Petr Matoušek, DiS.

Ze studie vyplývá, že k překročení hygienického limitu hluku ze stavební činnosti dochází pouze při nasazení strojní podbíječky kolejí. Toto překročení je způsobeno velkou hlučností použité technologie, která je však zásadní pro správné zhutnění podkladních vrstev pražců. Pro použití strojní podbíječky bude nutné podat žádost o vydání časově omezeného povolení dle § 31, zák. č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Ostatní uvažované stavební činnosti nepřekračují hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti 65 dB.

Z výsledků výpočtu vyplývá, že ze samotného provozu dopravy na plánované tramvajové trati výpočtově není překračován hygienický limit stanovený pro tramvajové a trolejbusové dráhy vedené po silnicích I. a II. tříd a místních komunikacích I. a II. tříd 60/50 dB (den/noc).

Z výsledků výpočtu dále vyplývá, že hygienické limity hluku pro provoz dopravy na veřejných parkovištích odvozené od hygienických limitů příjezdových, resp. odjezdových komunikací (60/50 dB v případě P+R Zdiby a 55/45 dB v případě P+R Sedlec) jsou výpočtově dodrženy.

Provedeným výpočtem bylo zjištěno, že ve výhledových stavech v roce 2025 a 2050 nedochází ve variantě V1 uspořádání jízdních pruhů pro silniční dopravu v ulici Ústecká a Pražská (pro variantu bez rozvoje i s rozvojem Letiště Vodochody a MÚK Odolena Voda) ve stavech se záměrem oproti stavům bez záměru k nárůstu hodnot $L_{Aeq,T}$ v nadlimitně zatíženém území. Ve výpočtu byla zohledněna realizace kompenzačního opatření v podobě akusticky příznivějšího povrchu (například nízkohlučný povrch), jehož rozsah je uveden v posouzení uveden. Lze konstatovat, že realizací záměru ve variantě V1 dojde k částečnému zlepšení akustické situace v relativně hustě obydleném území podél komunikace II/608 v Praze 8 – Kobylisích, Praze – Dolních Chabrech a v obci Zdiby.

Ve výhledových stavech v roce 2025 a 2050 dochází ve variantě V2 uspořádání jízdních pruhů pro silniční dopravu v ulici Ústecká a Pražská (pro variantu bez rozvoje i s rozvojem Letiště Vodochody a MÚK Odolena Voda) ve stavech se záměrem oproti stavům bez záměru k nárůstu hodnot $L_{Aeq,T}$ v nadlimitně zatíženém území, a to i při zohlednění zmíněného kompenzačního opatření v obci Zdiby.

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

Z tohoto důvodu je zpracovatelem akustického posouzení doporučena k realizaci Varianta V1.

Při porovnání akustické situace z provozu dopravy na veřejných komunikacích pro intenzity dopravy v roce 2025 bez nákladní dopravy a se zohledněním nákladní dopravy související s výstavbou je patrné, že výpočtově nedochází ve variantě se zohledněním obsluhy nákladní dopravy stavby ke zhoršení akustické situace v nadlimitně zatíženém území. Z výsledků je dále patrné, že vlivem provozu samotné staveništní dopravy na veřejných komunikacích nedochází k překračování hygienického limitu $L_{Aeq,s} = 65$ dB v denní době (7–21 hodin).

Akustické posouzení prokázalo realizovatelnost záměru z akustického hlediska s doporučením realizace Varianty V1.

Se závěry studie na úrovni stávajícího dostupného technického řešení záměru v procesu posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví se zpracovatel posudku ztotožňuje se závěry akustického posouzení při respektování podmínek závazného stanoviska.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Výstavba tramvajové trati bude probíhat na stávající zpevněné ploše (Ústecká ulice, silnice II/608), přímé ovlivnění povrchových vod se v případě dodržování technologické kázně během výstavby nepředpokládá. Při výstavbě na dosud nezpevněných plochách (koncový úsek tramvajové trati, P+R Zdiby I a terminál spolu s P+R Sedlec) dojde k částečnému obnažení půdního a horninového profilu a tím k odnosu půdních částic do okolí. Vzhledem ke vzdálenosti od vodních toků nedojde k významnému odnosu částic do povrchových vod a nedojde tak k jejich zakalení či zanesení během srážek.

Odvodnění tramvajové trati bude probíhat za pomoci trativodů, které budou zaústěny do šachet a následně do stávající kanalizace (ta bude během výstavby záměru rekonstruována).

Dále dokumentace uvádí, že plocha P+R Zdiby bude odvodněna do lapače organických látek a následně budou přečištěné srážkové vody zaústěny do stávající dešťové kanalizace pod ulicí Ústecká. Plocha P+R Sedlec bude dle dokumentace odvodněna do lapačů organických látek a následně svedena do nově vybudovaných retenčních nádrží. Vody z retenčních nádrží budou odváděny do příkopu silnice I/9 a dále do Líbeznického potoku. Alternativně je navrženo možné využití vodoteče na úpatí zalesněného svahu mezi obcí Sedlec a silnicí I/9 (pod lokalitou „Amerika“ dle katastrální mapy).

Dokumentace dále uvádí, že konkrétní řešení odvádění srážkových vod bude stanoveno v dalších fázích přípravy záměru, konkrétní podmínky pro vypouštění vod z retenčních nádrží do vod povrchových budou stanoveny v rámci příslušného vodoprávního řízení.

Ve vztahu k splaškovým vodám dokumentace uvádí, že v sociálním zázemí terminálu Sedlec budou vznikat splaškové vody. Je navrženo jejich odvádění do nově vybudované malé ČOV nebo případně do veřejné kanalizace obce Sedlec. Je-li to možné, pak z hlediska nakládání s odpadními vodami ze sociálních zařízení doporučujeme přednostně využití stávajícího kanalizačního systému v lokalitě. Pouze v případě, že nebude z technických důvodů možné se napojit na stávající kanalizační

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRAT' KOBYLISY - ZDIBY“na životní prostředí

síť, pak je možné přistoupit k výstavbě malé ČOV. Emisní limity pro daný typ ČOV budou stanoveny v rámci samostatného vodoprávního řízení.

Dokumentace konstatuje, že k ovlivnění úrovně hladin a režimu podzemních vod může docházet v úsecích, kde výkopové práce v projektovaných zářezech zasáhnou pod úroveň hladiny podzemní vody. Dosah a vliv drenážního účinku zářezů a případné ovlivnění vydatnosti okolních zdrojů vody závisí na konkrétních hydrogeologických podmínkách (hloubka zářezu pod hladinou, filtrační parametry horninového prostředí, průběh puklinových systémů, vzdálenost jímacího objektu od zářezu aj.).

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s uvedeným hodnocením vlivů na povrchové a podzemní vody za předpokladu respektování podmínek závazného stanoviska směřujících k minimalizaci vlivů na režim podzemních vod a k nakládání se srážkovými vodami.

Vlivy na půdu

Dokumentace konstatuje, že rozsah záboru půd na zemědělském půdním fondu je dán rozsahem stavby a rozložením na pozemcích. Tramvajová trať bude vedena především na stávajících zpevněných plochách, nový zábor zemědělské půdy si tak vyžádá pouze výstavba obou parkovacích objektů P+R. Celkový trvalý zábor ZPF celého záměru bude cca 7,3 ha v obou posuzovaných variantách. Celý zábor se bude odehrávat na půdě klasifikované dle BPEJ 2.01.00 v 1. třídě ochrany.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s uvedeným hodnocením vlivů na půdu. V posudku je konstatováno, že zcela nezpochybnitelná je skutečnost, že realizace hodnoceného záměru představuje nároky na ZPF v třídě ochrany I. V tomto případě se jedná o půdy nejvyšší kvality. Je věcí oznamovatele, zda-li pro uvedený záměr získá souhlas k odnětí ze ZPF.

Vlivy na přírodní zdroje

Zdroje nerostných surovin a jiné přírodní zdroje se v místě záměru nenacházejí.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s uvedeným hodnocením vlivů na přírodní zdroje.

Vlivy na biologickou rozmanitost

Dle dokumentace během terénního průzkumu nebyl zaznamenán výskyt žádného zvláště chráněného druhu rostlin dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny a jeho výskyt lze vzhledem k charakteru lokality prakticky vyloučit.

Dokumentace uvádí, že při realizaci záměru nelze vyloučit odstranění některých dřevin (převážně křovin) podél silnice II/608, přesný rozsah však nebylo možné vzhledem k podrobnosti technické studie a absenci zaměření v terénu stanovit. Potencionálně dotčené dřeviny nejsou takového charakteru, aby jejich případné odstranění mělo dlouhodobě významný negativní vliv na biotu v území. Realizací odpovídající náhradní výsadby lze jejich ekologicko-stabilizační i estetickou funkci relativně rychle nahradit.

Dle dokumentace v zájmovém území byly zaznamenány především běžné synantropní druhy, vázané na blízkost lidských obydlí a druhy kulturní zemědělské krajiny. Vzhledem k tomu, že prakticky celý záměr (s výjimkou parkovacích objektů

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRAT' KOBYLISY - ZDIBY“na životní prostředí

Zdiby a Sedlec) probíhá na stávající čtyřpruhové komunikaci a výskyt většiny zaznamenaných druhů je vázán na sousedící biotopy (porosty dřevin podél komunikace, zahrádky, zemědělská půda), lze očekávat, že negativní vlivy na živočichy budou v důsledku realizace záměru malé.

Z celkového počtu zjištěných 45 druhů obratlovců bylo zjištěno šest zvláště chráněných druhů obratlovců podle zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Jeden druh je uveden v kategorii kriticky ohrožené, jeden druh v kategorii silně ohrožené a čtyři druhy v kategorii ohrožené druhy

Z hlediska obratlovců lze za nejzávažnější negativní vliv považovat zábor potencionálně vhodného biotopu silně ohroženého druhu křečka polního v prostoru navrženého terminálu P+R Sedlec. Vzhledem rozsahu záměru lze uvažovat ovlivnění druhu a ztrátu možného biotopu v ploše cca 3,5 ha.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s uvedeným hodnocením vlivů na biologickou rozmanitost za předpokladu respektování podmínek závazného stanoviska, které vedou k minimalizaci vlivů na faunu a floru.

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Z hlediska vlivů na krajinný ráz dokumentace konstatuje, že plánovaný investiční záměr tramvajová trať Kobylisy - Zdiby nekoliduje s vyjmenovanými a popsány významnými hodnotami krajinného rázu. Dokumentace uzavírá, že záměr je umístěn mimo seskupení jedinečných a cenných hodnot krajinného rázu v urbanizované krajině okraje Prahy. Realizací posuzovaného záměru tak nebudou přímo dotčeny žádné významné přírodní ani kulturní a historické charakteristiky území.

Z dokumentace vyplývá, že posuzovaný záměr neprochází žádným zvláště chráněným územím podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (národní park, chráněná krajinná oblast, národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památka, přírodní památka) do žádné evropsky významné lokality podle směrnice Rady Evropských společenství č. 92/43/EHS o stanovištích ani neleží v její bezprostřední blízkosti.

Posuzovaný záměr nezasahuje do žádného registrovaného významného krajinného prvku, zasahuje do jednoho významného krajinného prvku ze zákona - posuzovaný záměr kříží v km 3,77 začátek Přemyslského potoka. Jedná se o existující křížení silnice II/608 a Přemyslského potoka, při realizaci záměru se předpokládá kompletní rekonstrukce tohoto objektu.

Posuzovaná tramvajová trať kříží jeden regionální biokoridor a čtyři lokální biokoridory. Všechny identifikované střety jsou křížením stávajícím silnice II/608 a příslušného biokoridoru. Realizací záměru nedojde k rozšiřování tělesa silnice a nedojde tak ani ke změně současného stavu.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením vlivů na krajinu a její ekologické funkce za předpokladu respektování podmínky závazného stanoviska směřující k minimalizaci vlivů na ÚSES.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

Záměr nebude mít vliv na hmotný majetek a zájmy památkové péče, rovněž neznámá žádný dopad na kulturní tradice v místě nebo v regionu včetně

POSUDEK

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

architektonických a archeologických aspektů, ani neovlivňuje jiné kulturní hodnoty nemateriální povahy.

S uvedenými závěry se zpracovatel posudku ztotožňuje.

Vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující státní hranice

Záměr negeneruje vlivy přesahující státní hranice. S uvedeným závěrem se zpracovatel posudku ztotožňuje.

3. Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí

Technické řešení záměru je v dokumentaci popsáno v kapitole B.1.6 dokumentace na úrovni znalostí, které odpovídají podkladům před vypracováním finální verze dokumentace pro územní řízení.

Při dodržení všech legislativních požadavků na způsob provádění stavby lze technické řešení záměru považovat za možné. Nezbytným požadavkem však zůstává zahrnutí opatření sloužících k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví do projektu stavby. Tato opatření musí vycházet z dokumentace EIA, z tohoto posudku a dále z dalších poznatků v průběhu přípravy projektu, popř. z nálezů učiněných v průběhu přípravy území k realizaci záměru.

4. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí

Na základě došlých vyjádření v rámci zjišťovacího řízení, na základě požadavků vznesených v průběhu zpracování aktualizace technické studie a na základě celkové koncepce řešení dopravy na území města Prahy a navazujícího území byly do procesu posuzování vlivů na životní prostředí zařazeny následující dvě varianty:

Varianta 1 uspořádání jízdních pruhů 1+1 s tramvajovým pásem šířky 7,5-8,0 m ve středu komunikace, s lokálními rozšířeními před křižovatkami na 2+1/1+2.

Varianta 2 uspořádání jízdních pruhů v úsecích, kde je to možné, 2+1/1+2 s tramvajovým pásem šířky 7,5-8,0 m ve středu komunikace, s lokálními rozšířeními před křižovatkami na 2+2

Z porovnání variant vyplývá, že zcela zásadní při hodnocení posuzovaných variant je vliv jednotlivých variant na akustickou situaci v území. Ve výhledových stavech v roce 2025 a 2050 dochází ve variantě V2 k nárůstu hodnot ekvivalentní hladiny akustického tlaku ($L_{Aeq,T}$) v nadlimitně zatíženém území, a to i při zohlednění kompenzačního opatření v obci Zdiby (pokládka nízkohlučného asfaltu v rozsahu km 3,805–4,000 ve směru na Prahu a ve staničení km 4,000–4,255 v obou směrech). Naopak ve variantě V1 nebude ve výhledových stavech v roce 2025 a 2050 docházet ve stavech se záměrem oproti stavům bez záměru k nárůstu hodnot $L_{Aeq,T}$ v nadlimitně zatíženém území. V případě varianty V1 lze konstatovat, že realizací záměru ve variantě V1 dojde k částečnému zlepšení akustické situace v relativně hustě obydleném území podél komunikace II/608 v Praze 8 – Kobylisích, Praze – Dolních Chabrech a v obci Zdiby.

Se závěry akustického posouzení zpracovatel posudku souhlasí. V závazném stanovisku je doporučeno nadále sledovat Variantu 1: uspořádání jízdních pruhů 1+1 s tramvajovým pásem šířky 7,5-8,0 m ve středu komunikace, s lokálními

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

rozšířeními před křižovatkami na 2+1/1+2 s otevřeným šterkovým ložem a pojížděným asfaltovým krytem v místech křížení s ostatními komunikacemi.

5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci

K dokumentaci bylo v zákonné lhůtě doručeno odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy celkem 15 vyjádření (6 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 9 vyjádření dotčených správních orgánů a 1 vyjádření veřejnosti).

Vyjádření byla v souladu se zákonem vypořádána v posudku, který je zveřejněn v Informačním systému EIA (www.cenia.cz/eia) pod kódem záměru PHA1088. Relevantní požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních a jejich vypořádání byly vzaty do úvahy při formulování tohoto souhlasného závazného stanoviska.

6. Okruh dotčených územních samosprávných celků

kraj: hlavní město Praha

obec: hlavní město Praha

městská část: Praha – 8, Praha – Dolní Chabry

kraj: Středočeský kraj

obec: Zdiby, Sedlec u Líbeznic

Toto závazné stanovisko je vydáno dle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů jako podklad pro vydání rozhodnutí v navazujícím řízení podle § 3 písm. g) zákona.

Platnost tohoto závazného stanoviska je 7 let ode dne jeho vydání s tím, že může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 9a odst. 4 zákona.

Poučení

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s § 149 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, je toto závazné stanovisko přezkoumatelné v rámci odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

Datum vydání závazného stanoviska:

Otisk úředního razítka příslušného úřadu:

Jméno, příjmení a podpis pověřeného zástupce příslušného úřadu:

P O S U D E K

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

Datum zpracování posudku: 4. 10. 2020

Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele posudku a osob, které se podílely na zpracování posudku:

RNDr. Tomáš Bajer, CSc.

ECO-ENVI-CONSULT

Sídlo:

Sladkovského 111

506 01 Jičín

IČ: 42921082

DIČ: CZ6002271825

tel.: 603483099

e-mail: tom.bajer@centrum.cz

Provozovna:

Šafaříkova 436

533 51 Pardubice

Ing. Jana Bajerová

Ing. Martin Šára

Podpis zpracovatele posudku:



POSUDEK

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

Autorizace ke zpracování posudku:

Ministerstvo životního prostředí

Toto rozhodnutí nabylo právní moci dne 2.9.2015

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí
dne 30.9.2015 podpis

V Praze dne 24. srpna 2015

Č. j.: 52153/ENV/15

ROZHODNUTÍ

Ministerstvo životního prostředí jako orgán státní správy v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí příslušný k rozhodování ve věci podle ustanovení § 21 písm. i) 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 předpisů, vyhovuje podle ustanovení § 19 odst. 7 tohoto zákona žádosti pana RNDr. Tomáše Bajera, CSc., datum narození: 27. 2. 1960, bydliště Šafaříkova 436, 533 51 Pardubice (dále jen „žadatel“), ze dne 24. 7. 2015 a

prodlužuje autorizaci ke zpracování dokumentace a posudku

udělenou osvědčením Ministerstva životního prostředí č. j.: 2719/4343/OEP/92/93 ze dne 28. 1. 1993 a prodlouženou rozhodnutím o prodloužení autorizace č. j.: 112450/ENV/10 ze dne 12. 1. 2011, na dobu 5 let podle ustanovení § 19 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Autorizace se v souladu s § 19 odst. 7 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 předpisů, prodlužuje na dobu dalších 5 let.

Odůvodnění

Ministerstvo životního prostředí obdrželo dne 27. 7. 2015 žádost ze dne 24. 7. 2015 o prodloužení autorizace pana RNDr. Tomáše Bajera, CSc., udělené osvědčením Ministerstva životního prostředí č. j.: 2719/4343/OEP/92/93 ze dne 28. 1. 1993 a prodloužené rozhodnutím o prodloužení autorizace č. j.: 112450/ENV/10 ze dne 12. 1. 2011, platné do 31. 12. 2016. Žadatel požádal o prodloužení autorizace a splnil podmínky pro prodloužení autorizace v souladu s § 19 odst. 3, odst. 4 a odst. 5 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 předpisů, v souladu s ustanoveními přílohy č. 3 vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí.

POSUDEK

o vlivech záměru „TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY“ na životní prostředí

Ministerstvo životního prostředí

Ukončené vysokoškolské vzdělání bylo v souladu s ustanovením § 19 odst. 4 písm. a) doloženo dokladem o nejvyšším dosaženém vzdělání. Vykonaná zkouška odborné způsobilosti byla v souladu s ustanovením § 19 odst. 4 písm. b) doložena osvědčením (č. j.: 2719/4343/OEP/92/93 ze dne 28. 1. 1993). Bezúhonnost byla v souladu s ustanovením § 19 odst. 5 doložena výpisem z rejstříku trestů (datum vydání 8. 7. 2015). Dále bylo doloženo čestné prohlášení žadatele o plné způsobilosti k právním úkonům.

Vzhledem k tomu, že předložená žádost obsahuje všechny zákonem požadované náležitosti a jsou splněny všechny zákonné podmínky pro prodloužení autorizace ke zpracování dokumentace a posudku, rozhodlo Ministerstvo životního prostředí tak, jak je ve výroku tohoto rozhodnutí uvedeno.

Řízení o vydání tohoto rozhodnutí podléhá ve smyslu zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, správnímu poplatku ve výši 50 Kč (položka 22 písm. d) sazebníku). Poplatek byl uhrazen formou kolkové známky.

Poučení o opravném prostředku

Proti tomuto rozhodnutí lze podat rozklad ministroví životního prostředí, podle § 152 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, ve lhůtě do 15 dnů ode dne oznámení rozhodnutí, prostřednictvím Ministerstva životního prostředí, Vršovická 65, 100 10 Praha 10.



Mgr. Evžen Doležal
ředitel odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

Toto rozhodnutí obdrží:

- a) žadatel – RNDr. Tomáš Bajer, CSc. – účastník správního řízení
- b) po nabytí právní moci
orgán příslušný k evidenci – odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence Ministerstva životního prostředí

2/2