

- dle rozdělovníku -

Váš dopis zn./ze dne:

Vyřizuje/tel.:

Č. j.:

Ing. Michael Macourek

MHMP 1869716/2020

236 004 218

Sp. zn.:

Počet listů/příloh: **20/1**

S-MHMP 126283/2019 OCP

Datum:

10.12.2020

Závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (dále též „OCP MHMP“) jako příslušný úřad podle § 22 písm. a) a § 23 odst. 10 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále též „zákon“), podle § 9a odst. 1 zákona vydává

souhlasné stanovisko k záměru „Tramvajová trať Kobylisy - Zdiby“ a to ve variantě V1: s 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.

I. Povinné údaje

1. Název záměru

Tramvajová trať Kobylisy – Zdiby

2. Kapacita (rozsah) záměru

Předmětem záměru je výstavba nové tramvajové trati. Trasa tramvajové trati je navržena po stávající silnici z Kobyliš přes terminál P+R Zdiby do obce Zdiby a dále do terminálu P+R Sedlec, kde je rovněž počítáno s tramvajovou smyčkou. Celková délka tramvajové trati je 5,445 km.

Součástí záměru je výstavba dvou parkovacích objektů typu P+R (terminály Zdiby – 420 parkovacích stání a Sedlec – 840 parkovacích stání) s celkovou kapacitou 1 260 parkovacích stání.

3. Zařazení záměru dle přílohy č. 1

Záměr naplňuje ustanovení § 4 odst. 1 písm. c) zákona, a to ve vztahu k bodům 46 (Tramvajové, trolejbusové, nadzemní a podzemní dráhy, visuté dráhy nebo podobné dráhy zvláštního typu sloužící výhradně nebo zvláště k přepravě lidí) a 109 (Parkoviště nebo garáže s kapacitou od 500 parkovacích stání v součtu pro celou stavbu) kategorie II přílohy č. 1 k zákonu.

4. 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

Plánovaná stavba se nachází částečně na území hlavního města Prahy a dále na území Středočeského kraje.

Navržená tramvajová trať začíná v ul. Klapkova, kde končí současná trať tramvajovou smyčkou (zastávka Vozovna Kobylisy). Od křižovatky ul. Klapkova a Ústecká pokračuje plánované vedení trati na sever do Dolních Chabrů uprostřed stávající čtyřpruhové komunikace II/608 (ul. Ústecká).

Z Dolních Chaber pokračuje plánovaná trať k obci Zdiby, kde se předpokládá výstavba parkoviště P+R (terminál Zdiby) přibližně v prostoru plánovaného Silničního okruhu kolem Prahy (dále též „SOKP“).

Za obcí Zdiby bude plánovaná tramvajová trať pokračovat po přibližně 500 m dlouhém mostě přes mimoúrovňovou křižovatku Zdiby (dále též „MÚK Zdiby“) do prostoru za dálnicí D8 směrem k obci Sedlec u Líbeznic. Konečná zastávka se nachází v katastrálním území Sedlec u Líbeznic, kde je navržen terminál P+R Sedlec a tramvajová smyčka.

5. Obchodní firma oznamovatele

Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace

6. IČO oznamovatele

00066001

7. Sídlo (bydliště) oznamovatele

Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5 – Smíchov

8. Podmínky pro fázi přípravy záměru, realizace (výstavby) záměru, provozu záměru, popřípadě podmínky pro fázi ukončení provozu záměru za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví

- podmínky pro fázi přípravy
 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 Přemyslského 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 Zdíbech.
7. 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 terminálu P+R Sedlec; pokud nebude kapacita ČOV Sedlec dostačovat, řešit likvidaci splaškových vod vybudováním nové ČOV pro terminál 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 dotčené v etapě výstavby s cílem neprodlené rekultivace do původní stavu území.
10. V rámci dokumentace pro územní řízení bude pro etapu výstavby u zařízení stavenišť, 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), potišťených 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 terminálu 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 terminálů P+R Zdiby a Sedlec; pokud u terminálu P+R 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 terminálů P+R Zdiby a 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.
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 (příčměž 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 Líbeznice – poslední stromy ve stromořadí nad lesíkem); rovněž je třeba 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.
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 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 staveníště (okamžitě po znečištění); v době déle trvajícího sucha zajistit pravidelné skrápění staveníště, čištění staveníštních ploch a komunikací provádět zásadně za mokra

- minimalizovat pojezd nákladních vozidel po nezpevněné ploše staveniště, případně nejvíce pojezděné úseky na staveništi zpevnit, omezit rychlost vozidel na staveništi na 20 km/h
 - 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 dodržovat zásady správné manipulace s nakladačem, obsluhovat stroje 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, vyloučit pohyby techniky ve volné krajině.
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 s tím, že případnou regulaci stavebních prací či obslužné dopravy staveniště stanoví příslušný orgán ochrany veřejného zdraví
 - v rámci výstavby budou použity stroje s garantovanou nižší hlučností; budou kombinovány hlučnými pracemi 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 vypnou 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 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.
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.

9. Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí (parametry, délka sledování) přiměřené povaze, umístění a rozsahu záměru a významnosti jeho vlivů 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.
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.

II. Odůvodnění

1. Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek

Dne 17. 1. 2019 obdržel OCP MHMP oznámení záměru „Tramvajová trať Kobylisy – Zdiby“.

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 (Informační systém EIA, pod kódem PHA1088).

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 obdržel OCP MHMP dokumentaci zpracovanou podle přílohy č. 4 zákona (dále též „dokumentace“) zpracovanou Mgr. Radomírem Mužikem, držitelem autorizace ke zpracování dokumentace a posudku podle § 19 zákona (dále též „zpracovatel dokumentace“).

Zpracovatel dokumentace v závěru dokumentace konstatuje, že realizace a následný provoz záměru „Tramvajová trať Kobylisy – Zdiby“ je z hlediska vlivů na životní prostředí, navzdory všem zjištěným negativním vlivům, akceptovatelný pouze ve variantě V1. Varianta V2 byla z důvodů hlukového zatížení území nad míru přípustnou stávajícími platnými předpisy vyhodnocena jako k realizaci nevhodná.

Dokumentace byla příslušným úřadem ve lhůtě dané zákonem, tj. dne 10. 6. 2020 rozeslána k vyjádření dotčeným územně samosprávným celkům a dotčeným orgánům. Dokumentace spolu s informací o možnosti uplatnit připomínky byly v souladu s požadavky § 16 zákona rovněž 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 21. 7. 2020 příslušný úřad v souladu se zákonem zveřejnil informaci o konání veřejného 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. Celkem se dostavilo k veřejnému projednání přibližně 30 osob, včetně zástupce oznamovatele a zpracovatele dokumentace a posudku. Z celého průběhu veřejného projednání byl dle požadavku zákona pořízen zvukový záznam, který byl podkladem pro zpracování zápisu z veřejného projednání. Zápis z veřejného projednání je přílohou tohoto dokumentu (viz č.j. MHMP 1246724/2020).

Dne 4. 10. 2020 byl příslušnému úřadu předložen posudek zpracovaný dle § 9 a přílohy č. 5 zákona (dále též „posudek“) držitelem autorizace ke zpracování dokumentace a posudku podle § 19 zákona RNDr. Tomášem Bajerem, CSc (dále též „zpracovatel posudku“). Zpracovatel posudku s ohledem na údaje obsažené v dokumentaci, obdržení vyjádření dotčených územně samosprávných celků, dotčených orgánů a veřejnosti, průběhu veřejného projednání, doplňujících informací, prohlídky dotčeného území a ověření vstupních parametrů a údajů uvedených v dokumentaci uvádí, že navržené řešení záměru umožňuje zajištění ochrany životního prostředí a veřejného zdraví v míře požadované příslušnými předpisy. Zpracovatel posudku se tedy ztotožnil se závěry zpracovatele dokumentace a navrhl tedy vydat souhlasné závazné stanovisko k variantě V1 s výše uvedenými 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.

Na základě výše uvedeného, dokumentace a autorizovaných studií, vyjádření k dokumentaci, veřejného projednání a posudku se příslušný úřad rovněž ztotožnil se závěry posudku a dospěl k závěru, že negativní vlivy posuzovaného záměru ve variantě V1 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.

Text podmínek v závazném stanovisku vychází prvotně z návrhu zpracovatele posudku.

Odůvodnění stanovených podmínek:

Podmínka č. 1 vychází z připomínek obdržných k dokumentaci a z diskuse v rámci veřejného projednání. Připomínka reaguje na obavy týkající se dostatečné kapacity navrhovaných terminálů P+R.

Podmínka č. 2 vychází ze závěrů hlukové studie a z vyjádření Krajské hygienické stanice Středočeského kraje. Cílem podmínky je zajistit v následných fázích projektové přípravy, tj. při zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení, aktuální podklady pro posouzení akustické situace. S provozem tramvajové (železniční) dopravy také souvisí přenos vibrací do okolí. Podmínka rovněž upozorňuje na charakter záměru a realizaci opatření k minimalizaci vzniku a přenosu vibrací.

Podmínka č. 3 je stanovena zpracovatelem dokumentace a směřuje k zajištění lepší migrace pro drobné živočichy v porovnání se stávajícím stavem území.

Podmínka č. 4 je stanovena zpracovatelem dokumentace a směřuje k aktualizaci závěrů rozptylové studie z hlediska vlivů záměru na ovzduší. Cílem podmínky je zajistit v následných fázích projektové přípravy, tj. při zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí, aktuální podklady pro posouzení kvality ovzduší v dotčeném území. S kvalitou ovzduší mimo jiné souvisí dopravní intenzity v dotčeném území. Z tohoto důvodu je podmínkou požadován aktualizovaný model dopravy.

Podmínka č. 5 je stanovena zpracovatelem posudku a vyplývá z obdržných 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 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 v obci Zdiby.

Podmínka č. 7 je stanovena zpracovatelem posudku a směřuje k vyjasnění způsobu likvidace splaškových vod z parkovacího terminálu.

Podmínka č. 8 je stanovena zpracovatelem posudku a vyplývá z obdržných vyjádření, zejména z vyjádření Hlavního města Prahy. Cílem podmínky je zajistit kvalitní výsadbu v okolí obou terminálů P+R, která mimo jiné bude mít pozitivní vliv mikroklima v daném území.

Podmínka č. 9 je stanovena zpracovatelem dokumentace a směřuje k minimalizaci vlivů záměru na ZPF, respektive PUPFL.

Podmínka č. 10 je stanovena zpracovatelem dokumentace a směřuje k eliminaci potenciálního rizika ovlivnění povrchových vod.

Podmínka č. 11 je stanovena zpracovatelem dokumentace a směřuje k minimalizaci vlivů na avifaunu.

Podmínka č. 12 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 monitoringu.

Podmínka č. 13 je stanovena zpracovatelem posudku a směřuje k prověření využití dešťových vod v lokalitě P+R Zdiby.

Podmínka č. 14 je stanovena zpracovatelem posudku a vyplývá z obdržených vyjádření; podmínka směřuje k efektivnějšímu využití dešťových vod v lokalitě.

Podmínka č. 15 je modifikována zpracovatelem posudku, vyplývá zejména z vyjádření Hlavního města Prahy a směřuje k minimalizaci vlivů na podzemní vody.

Podmínka č. 16 je modifikována zpracovatelem posudku, vyplývá zejména z vyjádření Hlavního města Prahy a směřuje k minimalizaci vlivů na prvky dřevin rostoucích mimo les.

Podmínka č. 17 je stanovena zpracovatelem posudku a zabezpečuje realizaci záměru v podobě předložené do procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Podmínka č. 18 vyplývá z doporučení hlukové studie a směřuje ve vztahu k faktoru pohody k objektivnímu informování obyvatel v kontaktu s realizovaným záměrem.

Podmínka č. 19 je stanovena zpracovatelem posudku a vyplývá ze znalostí provádění obdobných staveb ve vztahu na minimalizaci vlivů na hmotný majetek.

Podmínka č. 20 vyplývá z dokumentace, je modifikována zpracovatelem posudku a směřuje k minimalizaci vlivů v rámci výstavby na přírodní složky ekosystémů.

Podmínka č. 21 je stanovena zpracovatelem dokumentace a vyplývá zejména z vyjádření odboru ochrany ovzduší MŽP. Podmínka směřuje k minimalizaci vlivů na ovzduší v etapě výstavby.

Podmínka č. 22 vyplývá z doporučení hlukové studie a směřuje k minimalizaci vlivů hlukové zátěže v etapě výstavby.

Podmínka č. 23 je stanovena zpracovatelem dokumentace a směřuje k minimalizaci vlivů na přírodní složky ekosystémů v etapě výstavby.

Podmínka č. 24 je stanovena zpracovatelem dokumentace a modifikována zpracovatelem posudku. Podmínka směřuje k ověření vlivů hlukové zátěže v etapě výstavby ve vztahu k nejbližší obytné zástavbě.

Podmínka č. 25 je stanovena zpracovatelem dokumentace a modifikována zpracovatelem posudku. Cílem podmínky je aktualizace podkladů pro zhodnocení vlivů na faunu a minimalizaci vlivů zejména na biotopy ohrožených druhů.

Podmínka č. 26 vyplývá z biologického průzkumu. Podmínka směřuje k minimalizaci vlivů na výskyt křečka polního.

Podmínky č. 27 a 28 vyplývají z dokumentace a jsou modifikovány zpracovatelem posudku. Podmínky směřují k potvrzení předpokladů, že budou plněny příslušné hygienické limity hluku po realizaci záměru.

Podmínka č. 29 je stanovena zpracovatelem dokumentace a směřuje k potvrzení předpokladu plnění platných hygienických limitů.

Podmínka č. 30 je stanovena zpracovatelem posudku a směřuje k zachování funkčnosti realizovaných sadových úprav.

Uvedené podmínky reagují zejména na skutečnosti zjištěné v průběhu procesu posuzování vlivů na životní prostředí. 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 posuzování vlivů na životního prostředí 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 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 P+R Zdiby (U Celnice) – parkoviště s parkovacím domem o celkové kapacitě 420 parkovacích stání pro osobní automobily
- terminál P+R Sedlec – tramvajová smyčka + parkovací dům o celkové kapacitě 840 parkovacích stání pro osobní automobily.

V rámci dokumentace byly posouzeny dvě varianty technického řešení záměru:

- 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.

Charakteristika vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti je zaměřena především na popis a vyhodnocení dominantních vlivů způsobených realizací záměru a následným provozem.

V souvislosti s charakterem záměru, tj. výstavba a provoz tramvajové trati, lze zejména očekávat potenciální negativní ovlivnění akustické situace v dotčeném území. 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 zákona 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 (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). 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. Například ve výhledovém stavu v roce 2025 ve variantě bez rozvoje Letiště Vodochody a MÚK Zdiby dochází ve výpočtovém bodě V08 (výpočtový bod podél ul. Ústecká v Dolních Chabrech) v denní době ke snížení hodnot $L_{Aeq,T}$ o 0,7 dB. Ve výhledovém stavu v roce 2050 ve variantě s rozvojem Letiště Vodochody a MÚK Zdiby dochází ve stejném výpočtovém bodě V08 v denní době ke snížení hodnot $L_{Aeq,T}$ o 0,4 dB.

Ve výhledových stavech v roce 2025 a 2050 dochází ve variantě V2 (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 obslužné 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.

V souvislosti s výstavbou terminálů P+R Zdiby a Sedlec, jehož součástí je umístění 1260 parkovacích stání, je třeba rovněž se zabývat vlivem záměru na kvalitu ovzduší v dotčené

lokalitě. Pro toto posouzení je součástí dokumentace 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 terminálů P+R Sedlec a Zdiby budou zdrojem emisí znečišťujících látek do ovzduší. Stejně tak 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.

Dle pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek za období 2014-2018 publikovaných ČHMÚ pro potřeby zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší jsou v území splněny všechny imisní limity. Výjimku tvoří limit pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu (dále též „BaP“), k němuž se pouze přihlíží (viz § 12 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb.), imisní limit je překročen nejvýše o 30 %.

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 PM_{10} . Velmi lokálně, v nejbližším okolí dálnice D8 bylo vypočteno možné překročení imisního limitu pro denní koncentrace částic PM_{10} 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 BaP, 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 ul. Ústecká, podél které se nachází obytná zástavba. V žádné části výpočtové oblasti nebylo zaznamenáno zvýšení počtu překročení imisního limitu pro denní koncentrace suspendovaných

částic PM_{10} o jeden nebo více případů za rok. V případě průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic $PM_{2,5}$ a BaP byly v oblastech s možným překročením imisního limitu ve výchozím stavu zaznamenány velmi malé změny v imisní zátěži, které celkovou situaci nijak podstatně neovlivní. Jedná se o změny v řádu tisíců až několika tisíců $\mu\text{g}/\text{m}^3$, tedy na hranici rozlišitelnosti imisního modelu.

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 PM_{10} 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 BaP, 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 ul. Ústecká, podél které se nachází obytná zástavba. V žádné části výpočtové oblasti nebylo zaznamenáno zvýšení počtu překročení imisního limitu pro denní koncentrace suspendovaných částic PM_{10} o jeden nebo více případů za rok. V případě průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic PM_{10} , $PM_{2,5}$ a BaP byly v oblastech s možným překročením imisního limitu ve výchozím stavu zaznamenány velmi malé změny v imisní zátěži, které celkovou situaci nijak podstatně neovlivní. Jedná se o změny v řádu tisíců až několika tisíců $\mu\text{g}/\text{m}^3$, tedy na hranici rozlišitelnosti imisního modelu.

Se zřetelem na uvažované technické varianty řešení V1 a V2 je možné konstatovat, že všechny varianty je možné realizovat a není třeba očekávat významný negativní vliv na kvalitu ovzduší. V případě většiny sledovaných imisních charakteristik převažuje snížení imisní zátěže v oblasti obytné zástavby. Z hlediska porovnání variant se z celkového pohledu ukazuje jako příznivější varianta V1, a to ve všech hodnocených stavech.

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.

Dokumentace konstatuje, že vliv záměru na klima málo významný a akceptovatelný. Záměr není zranitelný vůči změně klimatu ani vůči jeho extrémním projevům (přivalové deště, sucho,

vysoké sněhové srážky, prudký vítr apod.). Ve vztahu ke zlepšení mikroklimatu v dotčeném území byly stanoveny podmínky č. 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) a č. 8 (V rámci dokumentace pro územní řízení vypracovat projekt sadových úprav pro celou řešenou stavbu včetně obou ploch terminálů P+R,...).

Zpracovatel posudku se závěry dokumentace z pohledu vlivu záměru na klima ztotožňuje.

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. 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 dalších zdrojů znečišťování.

Z hlediska porovnání variant je možné konstatovat, že pro rok 2025 je z celkového pohledu mírně příznivější varianta V1, pro rok 2050 pak spíše varianta V2. 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.

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 tisíců 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 V1.

Zpracovatel posudku se ve svém dokumentu se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením vlivů na veřejné zdraví.

Výstavba tramvajové trati bude probíhat na stávající zpevněné ploše (ul. Ústecká, 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 a terminály P+R Zdiby a 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).

Zpevněná plocha terminálu P+R Zdiby bude odvodněna do lapače organických látek a následně budou přečištěné srážkové vody zaústěny do stávající dešťové kanalizace pod ul. Ústecká. Plocha terminálu P+R Sedlec bude 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 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.

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 ve svém dokumentu 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.

Tramvajová trať bude vedena především na stávajících zpevněných plochách. Nový zábor zemědělské půdy si tak vyžádá pouze výstavba obou terminálů P+R. Celkový trvalý zábor ZPF celého záměru bude přibližně 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 nepochybnitelná je skutečnost, že realizace hodnoceného záměru představuje nároky na ZPF v třídě ochrany I. V tomto případě se jedná o půdy nejvyšší kvality. V následných projektové přípravě záměru bude třeba zažádat o souhlas s odnětím příslušných pozemků ze ZPF.

Realizací záměru se neočekávají významné negativní 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.

Z dokumentace plyne, 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, ve znění pozdějších předpisů, a jeho výskyt lze vzhledem k charakteru lokality prakticky vyloučit.

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.

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 terminálů P+R Zdíby 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., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Jeden druh je uveden v kategorii kriticky ohrožené (luňák červený), jeden druh v kategorii silně ohrožené (křeček polní) a čtyři druhy v kategorii ohrožené druhy (slavík obecný, ťuhýk obecný, vlaštovka obecná a rorýs obecný).

Za nejzávažnější negativní vliv lze považovat zábor potenciálně vhodného biotopu silně ohroženého druhu křečka polního v prostoru navrženého terminálu P+R Sedlec. Vzhledem k rozsahu záměru lze uvažovat ovlivnění druhu a ztrátu možného biotopu v ploše přibližně 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.

Z hlediska vlivů na krajinný ráz dokumentace konstatuje, že plánovaný záměr 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).

V rámci hodnocení byl vyloučen vliv na evropsky významné lokality v rámci soustavy NATURA 2000 (viz stanoviska č.j. MHMP 1856629/2018 ze dne 20. 11. 2018 a č.j. 148973/2018/KUSK ze dne 26. 11. 2018).

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 Přemyšlenského potoka. Jedná se o existující křížení silnice II/608 a Přemyšlenského 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.

Záměr nebude mít vliv na hmotný majetek a zájmy památkové péče, rovněž neznamená žádný dopad na kulturní tradice v místě nebo v regionu včetně architektonických a archeologických aspektů, ani neovlivňuje jiné kulturní hodnoty nemateriální povahy.

S uvedenými závěry se zpracovatel posudku ztotožňuje.

Záměr negeneruje vlivy přesahující státní hranice.

Rovněž s tímto 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.I.6 dokumentace na úrovni znalostí, které odpovídají podkladům před vypracováním finální verze dokumentace pro územní řízení. Takový popis je dostačující pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví podle zákona. Podrobnější řešení se s ohledem na požadavky vyplývající z příslušných právních předpisů předpokládá v rámci další přípravy záměru pro příslušná správní řízení k povolení předmětného záměru.

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, z 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 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.

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 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 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 s otevřeným štěrkovým ložem a pojižděným asfaltovým krytem v místech křížení s ostatními komunikacemi.

5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci

K dokumentaci bylo dle § 8 odst. 2 a 3 zák. č.100/2001 Sb. doručeno celkem 14 vyjádření, z toho 5 vyjádření bylo od dotčených územně samosprávných celků, 8 vyjádření od dotčených orgánů státní správy a 1 vyjádření od veřejnosti.

Veškerá vypořádání připomínek vzešlých z obdržených vyjádření jsou uvedena v části V. posudku. Všechny oprávněné požadavky, připomínky a návrhy vyplývající z vyjádření

k dokumentaci EIA byly zpracovatelem posudku odpovídajícím způsobem komentovány a případně zapracovány do návrhu stanoviska.

Příslušný úřad se ztotožňuje se závěry zpracovatele posudku a níže uvádí všechna vyjádření obdržena podle § 8 odst. 3 zákona a jejich vypořádání. Posudek je zveřejněn v IS systému EIA, pod kódem PHA1088.

- Hlavní město Prahy, vyjádření č. j. MHMP 837569/2020 ze dne 10. 7. 2020
- Městská část Praha-Dolní Chabry, vyjádření č. j. MCPCH 01634/2020 ze dne 9. 7. 2020
- Středočeský kraj, vyjádření č. j. 090904/2020/KUSK
- Obec Zdiby, vyjádření č. j. 002049/2020/ZD ze dne 10. 7. 2020
- Obec Sedlec, vyjádření č. j. OÚ-162020 ze dne 9. 7. 2020
- Ministerstvo zdravotnictví ČR, vyjádření č. j. MZDR 27736/2020-2/OVZ
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší, vyjádření č. j. MZP/2020/780/1537 ze dne 3. 7. 2020
- Česká inspekce životního prostředí, vyjádření č. j. ČIŽP/41/2020/6881 ze dne 1. 7. 2020
- Hygienická stanice hlavního města Prahy, vyjádření č. j. HSHMP 34977/2020 ze dne 17. 6. 2020
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí, vyjádření č. j. MHMP 1045423/2020 ze dne 7. 7. 2020
- Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, vyjádření 082682/2020/KUSK ze dne 1. 7. 2020
- Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze, vyjádření KHSSC 29734/2020 ze dne 8. 7. 2020
- Městský úřad Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, odbor životního prostředí, vyjádření ze dne 24. 6. 2020
- Pan Klimeš, vyjádření ze dne 7. 7. 2020.

Vypořádání vyjádření k dokumentaci:

Hlavní město Prahy, vyjádření č. j. MHMP 837569/2020 ze dne 10. 7. 2020

Hlavní město Praha (dále též „HMP“) zejména upozorňuje na lepší začlenění terminálu P+R Zdiby do krajiny a požaduje zpracování návrhu sadových úprav, který bude v dalších fázích přípravy záměru použit pro zpracování projektu vegetačním úprav.

Zpracovatel posudku souhlasil s výše uvedenou připomínkou a stanovil podmínku č. 8 (V rámci dokumentace pro územní řízení vypracovat projekt sadových úprav pro celou řešenou stavbu včetně obou ploch terminálů P+R, ...).

HMP rovněž vyžaduje zpracování dendrologického průzkumu se stanovením rozsahu nezbytného kácení dřevin rostoucí mimo les. HMP požaduje, aby kácení bylo omezeno pouze na plochu trvalého záboru a minimalizovat, případně vyloučit kácení dřevin rostoucí mimo les na plochách dočasného záboru.

Zpracovatel posudku považuje připomínku za oprávněnou. Na základě této připomínky je formulována podmínka č. 16 (Součástí dokumentace pro stavební povolení bude aktualizovaný dendrologický průzkum, ve kterém bude stanoven rozsah odůvodněného minimálního nutného kácení, ...).

Z pohledu variantního řešení HMP požaduje řešení ve variantě V1, variantu V2 považuje za nepřijatelnou.

Uvedený požadavek je respektován. Souhlasné závazné stanovisko je vydáno pro variantu 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 s otevřeným štěrkovým ložem a pojižděným asfaltovým krytem v místech křížení s ostatními komunikacemi.

HMP uvádí, že je nedostatečně v dokumentaci popsáno hospodaření s dešťovými vodami. HMP upozorňuje na nárůst zpevněných ploch a téměř trojnásobné zvýšení odtoku, především z ploch pro terminály P+R Sedlec a Zdiby. V následných stupních projektové dokumentace důrazně doporučujeme provést podrobný hydrogeologický průzkum, který by měl ověřit návrh řešení likvidace dešťových vod. Uvádí, že návrhu opatření by měl preferovat zadržení dešťových vod v místě.

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.

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 provedené vrtu HJ19 vyplynulo, že je prostředí tvořené jílovito-písčitymi 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.

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 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 retence. Zpracovatel posudku doporučuje po konzultaci se zpracovatelem dokumentace možnost prověření realizace retenční nádrže i u parkovacího domu Zdiby (viz podmínka č. 13).

OCP MHMP uvádí, že zpracovatel posudku si od oznamovatele vyžádal doplňující podklad dle § 9 zákona týkající se problematiky nakládání s dešťovými vodami. Tento vyžádaný doplňující podklad je součástí posudku (příloha č. 2), kde je doložen i výpočet srážkových vod pro parkovací dům Sedlec. Tento výpočet deklaruje kapacitu navržených retenčních nádrží.

Z výše uvedených skutečností byla formulovány podmínky č. 15 (V rámci dokumentace pro stavební povolení bude zpracován podrobný hydrogeologický průzkum, ...), č. 13 (V rámci dokumentace pro stavební povolení prověřit možnost realizace retenční nádrže u terminálu P+R Zdiby.) a č. 14 (V rámci dokumentace pro stavební povolení navrhnout způsob využití retenovaných dešťových vod pro zálivku v rámci navržených sadových úprav u obou parkovacích terminálů P+R Zdiby a Sedlec; ...).

HMP dále doporučuje pro sociální zázemí terminálu P+R Sedlec zvážit využití tzv. šedých vod jako provozních.

Jak vyplývá z dokumentace, součástí terminálu P+R 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 7377,5 m³. Zpracovatel posudku vzhledem k očekávanému objemu vznikajících splaškových vod navrhované řešení nepovažuje za účelné. Ze strany zpracovatele posudku proto není tento požadavek reflektován do podmínek závazného stanoviska příslušnému úřadu.

Naopak zpracovatel posudku považuje za účelné řešit způsob likvidace vznikajících splaškových vod. Dokumentace 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 podmínka č. 7 (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 terminálu P+R Sedlec;...).

HMP rovněž požaduje, aby všechna opatření uvedená v kapitole D.1.1.4, D.I.7 - D.1.10, a D.IV v dokumentaci byla převzata do stanoviska EIA jako podmínky.

Zpracovatel posudku sumarizoval veškeré návrhy na opatření pro prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí, které:

- byly již prezentovány v dokumentaci, 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.*

OCP MHMP obdržel také návrh vyjádření od Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy (č.j. MHMP 837569/2020, bez uvedení data vydání). Tento návrh vyjádření slouží jako podklad pro zpracování vyjádření Hlavního města Prahy.

Městská část Praha-Dolní Chabry, vyjádření č. j. MCPCH 01634/2020 ze dne 9. 7. 2020

Městská část Praha-Dolní Chabry (dále též „MČ Praha-Dolní Chabry“) uvádí, že dokumentace se vypořádává s kumulativními vlivy záměru pouze v části dokumentace a posuzovaných vlivů. Uvádí, že dokumentace nedostatečně věnuje vlivu staveb SOKP a paralelní dráhy Letiště Václava Havla. MČ Praha-Dolní Chabry sděluje, že zpracovatel dokumentace se s touto problematikou vypořádal jednoduše – dva různé zdroje nelze ve vztahu k limitům sčítat. Dále MČ Praha-Dolní Chabry cituje rozsudek soudu týkající se kumulativních vlivů hluku a emisí do ovzduší.

Jak je patrné z dokumentace, 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).

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.

MČ Praha-Dolní Chabry upozorňuje na dopravně-organizační problémy záměru (např. záměr neřeší zrušení části parkování, nedostatečné řešení dopravního napojení Dolních Chabry

na ul. Ústecká, apod.). MČ Praha-Dolní Chabry dále uvádí chybějící orientační posouzení vyjmenovaných křižovatek.

Požadované otázky jiných dopravních řešení navrhované vyjadřovatelem je nezbytné uplatnit v návazných řízeních.

Kapacitní posouzení vybraných křižovatek bylo součástí dokumentace (příloha č. 9). V rámci posouzení byly hodnoceny a okomentovány tyto křižovatky: Horňátecká/Ústecká x Klapkova, Horňátecká/Ústecká x Žernosecká, Ústecká x K Ládví, Ústecká x Dopraváků, Ústecká x K Ďáblicům/Pernštejská, Pražská x Průběžná (Zdiby) a MÚK Zdiby. Tyto vybrané rizikové křižovatky byly vytipovány vzhledem k jejich důležitosti a možné kolizi i během výstavby záměru. V závěru posouzení je konstatováno, že předmětný záměr nezvětšuje riziko kongescí a samotný provoz v této oblasti bude mít minimální až nulový vliv na současnou kapacitu křižovatek.

Kapacita všech křižovatek bude standardním způsobem opětovně posouzena v dalším stupni projektové přípravy. Křižovatky budou případně upraveny tak, aby byly co nejlépe uzpůsobeny dopravním nárokům v dané lokalitě.

Dále uvádí, že 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.

OCP MHMP uvádí, že akustické posouzení zohledňuje dvě varianty uspořádání jízdních pruhů (varianta V1 a varianta V2). Co se týče výpočtu, bylo řešeno několik stavů, které jsou podrobně uvedeny v předmětném akustickém posouzení. SOKP je zohledněn v dopravních prognózách, které jsou zpracovány pro rok 2050, tj. pro horizont naplnění ÚP hl. m. Prahy (tj. včetně dobudovaného SOKP). Pro výhledový rok 2050 je v akustickém posouzení zvažovány tyto varianty/stavy:

- 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.*

MČ Praha-Dolní Chabry uvádí, že předložená studie je zpracována ve variantních řešeních pro rok 2025 a 2050. Zhoršení situace je patrné u parkovacího domu Sedlec, Sděljuje, že na území městské části Praha-Dolní Chabry nedochází ke změnám. Uvádí, že v žádné variantě se neuvažuje s dopravním okruhem.

OCP MHMP souhlasí s výše uvedeným sdělením týkající se vlivů na ovzduší v dotčeném území. Dále však uvádí, že v rámci dokumentace, resp. rozptylové studii, je řešeno několik stavů. Ve variantě v roce 2050 je počítáno se zprovozněním SOKP, tudíž je tato skutečnost promítnuta i do výsledků rozptylové studie (varianty uváděné v rozptylové studii: C0, C1, C2, C0L, C1L C2L).

MČ Praha-Dolní Chabry řešila rovněž variantní řešení záměru. Uvedla, že tramvajové kolejiště by mělo být tvořené zeleným travnatým pásem pro vytvoření příznivějšího mikroklimatu. V této souvislosti také vyzdvihla případné zasakování srážkových vod.

Na základě vyjádření zpracovatel posudku formuloval podmínku č. 5 (V rámci dokumentace pro územní řízení prověřit možnost vedení tramvajové trati v travnatém pásu z hlediska technického řešení včetně možnosti řešení péče o travnatý pás).

MČ Praha-Dolní Chabry dále požadovala celkovou rekonstrukci ul. Ústecká a zvýšit bezpečnosti chodců. Uvádí, že dokumentace se s touto připomínkou vůbec nevypořádává a odkazuje na následné řízení.

Dokumentace konstatuje, že změna dopravního řešení ul. Ústecká 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 je však lze považovat za málo podstatné a mimo podrobnost procesu posuzování vlivů na životní prostředí. S dalším uvedeným konstatováním se lze ztotožnit.

Dále MČ Praha-Dolní Chabry namítala, že bude třeba zrekonstruovat přemostění komunikace přes ul. Spořičkou. Uvádí, že současná konstrukce kapacitně neunesla tramvajovou trať. Dokumentace se podle MČ Praha-Dolní Chabry vypořádává s odkazem na následné řízení. Odkazuje na řešení formou elektrobuse, který by zásah do mostní konstrukce nevyžadoval (vyšší hmotnost tramvajových souprav).

Dokumentace konstatuje, že v současné době není znám rozsah případného zásahu do přemostění přes ul. Spořičkou. Pokud bude zásah do tohoto přemostění nutný, pak se negativní vlivy na životní prostředí projeví především v průběhu výstavby, 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 v kapitole D.IV.

MČ Praha-Dolní Chabry požadovala kompletní vypracování dopravních opatření, která povedou k regulaci dopravy ve Středočeském kraji, zejména Zdib a okolí, společně s oběma terminály P+R, autobusovou točnou a systémem sběrné dopravy v obcích.

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

Dále sděluje, že kapacita terminálů P+R Zdiby a Sedlec se jeví jako silně nedostačující. Navrhuje tedy podstatně navýšit kapacitu. Dále navrhuje zajistit dostatečnou územní rezervu i na protilehlé straně silnice II/608 na pokrytí nárůstu poptávky po parkovacích místech do budoucna.

Oba terminály P+R Zdiby a Sedlec jsou navrženy jako modulární, což znamená, že počet parkovacích stání je možné na základě potřeby v budoucnosti navyšovat. Protože tato skutečnost však není z dokumentace zcela jednoznačně definována, je v závazném stanovisku uvedena

podmínka č. 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).

Ostatní připomínky ve vyjádření MČ Praha-Dolní Chabry k dokumentaci se netýkaly oblasti/podrobnosti posuzování vlivů na životní prostředí. V některých případech MČ Praha-Dolní Chabry konstatuje, že došlo k akceptaci a promítnutí vyjádření uplatněných v rámci zjišťovacího řízení do dokumentace.

Středočeský kraj, vyjádření č. j. 090904/2020/KUSK

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

Vzhledem k obsahu uvedeného vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře. Požadavek na variantu V1 je součástí souhlasného závazného stanoviska.

Obec Zdiby, vyjádření č. j. 002049/2020/ZD ze dne 10. 7. 2020 a Obec Sedlec, vyjádření č. j. OÚ-162020 ze dne 9. 7. 2020

Obec Zdiby a Sedlec se záměrem souhlasí za splnění uvedených připomínek. Vzhledem k zachování rychlosti přepravy a její bezpečnosti doporučují trať vést na vyvýšeném tramvajovém pásu.

OCP MHMP sděluje, že uvedený požadavek je respektován.

Dále obec Zdiby a Sedlec ve vztahu k akustickému posouzení oceňují realizaci kompenzačního opatření (nízkohlučný povrch komunikace) s ohledem na výsledky výpočtového modelu preferují variantu V1.

OCP MHMP rovněž sděluje, že daný požadavek je respektován a je upřednostněna varianta V1.

Následně obce ve svém stanovisku uvedly připomínky, které dle vlastního názoru nejsou předmětem posuzování vlivů na životní prostředí, ale měly by být řešeny v dalších fázích projektové přípravy záměru, resp. v rámci územního či stavebního řízení. Tyto připomínky jsou uvedeny a okomentovány v části V. posudku.

Ministerstvo zdravotnictví ČR, vyjádření č. j. MZDR 27736/2020-2/OVZ

Ministerstvo zdravotnictví ČR (dále též „ministerstvo zdravotnictví“) konstatuje, že dokumentace je zpracována v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní

prostředí z hlediska ochrany veřejného zdraví. Následně ministerstvo zdravotnictví ve svém vyjádření uvedlo výsledky odborných studií, které byly součástí dokumentace.

Vzhledem k charakteru připomínky bez komentáře.

Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší, vyjádření č. j. MZP/2020/780/1537 ze dne 3. 7. 2020

Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší považuje záměr z hlediska ochrany ovzduší za akceptovatelný. Upozornil opatření proti omezování prašnosti ze stavební činnosti.

Opatření proti prašnosti ze stavební činnosti jsou v odpovídající formě promítnuty do podmínky č. 21 (Pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší budou obsahovat následující požadavky: ...).

Česká inspekce životního prostředí, vyjádření č. j. ČIŽP/41/2020/6881 ze dne 1. 7. 2020

Česká inspekce životního prostředí (dále též „ČIŽP“) nemá z hlediska ochrany ovzduší, ochrany vod, ochrany přírody a odpadového hospodářství připomínky. ČIŽP pouze z hlediska odpadového hospodářství upozorňuje, 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.

Uvedená připomínka k nesprávné citaci vyhlášky nemůže ovlivnit závěry procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Hygienická stanice hlavního města Prahy, vyjádření č. j. HSHMP 34977/2020 ze dne 17. 6. 2020

Hygienická stanice hlavního města Prahy (dále též „HS HMP“) ve svém vyjádření konstatuje, že dokumentace je zpracována v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí. HS HMP dále sděluje výsledky dokumentace.

Vzhledem k charakteru připomínky bez komentáře.

Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí, vyjádření č. j. MHMP 1045423/2020 ze dne 7. 7. 2020

OCP MHMP ve svém vyjádření z hlediska ochrany ZPF, ochrany přírody a krajiny, lesního hospodářství a myslivosti neuplatnil připomínky.

Z hlediska odpadového hospodářství OCP MHMP upozorňuje na chybný název příslušné vyhlášky. Dále OCP MHMP upozorňuje, 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, ve znění pozdějších předpisů. Upozorňují 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 1. 6. 2019.

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. Dále chybně uvedená vyhláška nemůže nijak ovlivnit závěry procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

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

Vzhledem k charakteru připomínky bez komentáře.

Z hlediska ochrany vod OCP MHMP ve svém vyjádření popisu vliv záměru na povrchové a podzemní vody plynoucí z dokumentace. OCP MHMP sděluje, že 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. OCP MHMP z hlediska ochrany vod nemá zásadních připomínek.

Pro stavbu bude zpracován havarijný plán ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, 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 podmínku do závazného stanoviska. Dále vzhledem k charakteru vyjádření bez komentáře.

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, vyjádření 082682/2020/KUSK ze dne 1. 7. 2020

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále též KÚ SK“) z hlediska ochrany ovzduší upozorňuje na opatření ke snížení vlivů stavební činnosti.

Opatření proti prašnosti ze stavební činnosti jsou v odpovídající formě promítnuty do podmínky č. 21 (Pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší budou obsahovat následující požadavky: ...).

Z hlediska ochrany ZPF KÚ SK konstatuje, že před vydáním územního rozhodnutí je nutné požádat příslušný úřad o souhlas k odnětí zemědělské půdy ze ZPF dle § 9 odst. 8 zákona o ochraně ZPF prostřednictvím příslušného úřadu obce s rozšířenou působností a krajského úřadu (§18 odst. 1 zákona o ochraně ZPF).

Vzhledem k charakteru připomínky bez komentáře.

Z hlediska ostatních složkových zákonů není KÚ SK kompetentním orgánem nebo nemá připomínky.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze, vyjádření KHSSC 29734/2020 ze dne 8. 7. 2020

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále též „KHS SK“) souhlasí s dokumentací ve variantě V1. KHS SK uvádí, že 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.

KHS SK v závěru svého vyjádření sděluje, že posuzovaný záměr je ve variantě V1 přijatelný. KHS SK považuje záměr ve variantě V2 za neakceptovatelný. KHS SK požaduje v dalším stupni řízení aktualizovat akustickou studii a případně navrhnout protihlukové opatření v obci Zdiby v chráněném venkovním prostoru stavby.

Požadavek je respektován, souhlasné závazné stanovisko je vydáno pro variantu V1. Mimo jiné na základě vyjádření KHS SK byla formulována podmínka č. 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 ...).

Městský úřad Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, odbor životního prostředí, vyjádření ze dne 24. 6. 2020

Městský úřad Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, odbor životního prostředí nemá k dokumentaci připomínky.

Vzhledem k charakteru připomínky bez komentáře.

Pan Klimeš, vyjádření ze dne 7. 7. 2020

Pan Klimeš uvádí, že výstavba P+R v okolí budoucích stanic tramvajové trati s sebou přináší rizika v navýšení automobilové dopravy, zábor orné půdy, zvýšení kriminality a nepořádku a výrazný zásah do přírody. Dále upozorňuje na dopravní kolaps při výstavbě záměru. Rovněž požaduje, aby k výstavbě záměru došlo až po úpravách MÚK Zdiby.

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 rovněž ničím podloženo a ani nesouvisí s procesem posuzování vlivů na životní prostředí. Vlivy na ZPF a přírodu jsou komentovány v další části na uvedené vyjádření.

Pan Klimeš považuje zábor ZPF v rozsahu 7.3 ha na půdě klasifikované dle BPEJ 2.0100 v 1. třídě ochrany za nepřipustný. Uvádí, že rozhodně veřejný zájem uvažované stavby nepřevažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu. Dále upozorňuje na nežádoucí zvýšení podílu zpevněných ploch a související zrychlení odtoku srážkových vod. V případě stavby P+R Sedlec nesouhlasí s napojením splaškových vod do veřejné kanalizace obce Sedlec, ale požaduje vybudování samostatné ČOV.

Dokumentace dále uvádí, že ačkoliv je záměr veden 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.

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 záměru představuje nároky na ZPF v I. třídě ochrany. Je věcí oznamovatele, zda-li pro uvedený záměr získá odnětí ze ZPF.

Ve vztahu ke srážkovým vodám byly v závazném stanovisku podmínky č. 13 (V rámci dokumentace pro stavební povolení prověřit možnost realizace retenční nádrže u terminálu P+R Zdiby) a č. 14 (V rámci dokumentace pro stavební povolení navrhnout způsob využití retenovaných dešťových vod pro zálivku v rámci navržených sadových úprav u obou parkovacích terminálů P+R Zdiby a Sedlec ...).

Ve vztahu k problematice likvidace splaškových vod v rámci terminálu P+R Sedlec je formulována podmínka č. 7 (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 terminálu P+R Sedlec; pokud nebude kapacita ČOV Sedlec dostačovat, řešit likvidaci splaškových vod vybudováním nové ČOV pro terminál P+R Sedlec).

Pan Klimeš považuje terénní průzkum bezobratlých živočichů a obratlovců za nedostatečný a požaduje vypracování nového průzkumu a zapracování do procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

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 stanoveny následující podmínky zohledňující i pramennou oblast „Bažantnice“ a Lidického potoka: podmínka č. 25 (V jarním období roku uvažované výstavby provést aktualizaci zoologického průzkumu zájmového území 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) a podmínka č. 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 ...).

Pan Klimeš dále uvádí, že terminál P+R Sedlec zasahuje do ochranného pásma lesa. Pan Klimeš považuje toto dotčení za nepřijatelné. Požaduje vybudování terminálu P+R Sedlec minimálně 100 m od okraje lesa i s ohledem na skutečnost, že v uvedeném lese a jeho okraji žije a rozmnožuje se řada chráněných živočichů. Rovněž pan Klimeš nesouhlasí s pokácením 2 vzrostlých dubů u silnice 0084 u lesa Amerika.

Posuzovaný záměr dle dokumentace nezasahuje do lesních porostů. Dle dokumentace je však terminál P+R Sedlec vzdálen do 50 m od lesa. Jedná se tedy o dotčení pozemků do vzdálenosti 50 m od okraje lesa a dle zákona č. 289/1995 Sb., zákon o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů, je nutný souhlas orgánu státní správy lesů. Je tedy věcí oznamovatele, zda-li tento souhlas v návazných správních řízeních získá.

Ve vztahu k uváděnému riziku kácených dubů je formulována podmínka č. 16 (Součástí dokumentace pro stavební povolení bude aktualizovaný dendrologický průzkum, ve kterém bude stanoven rozsah odůvodněného minimálního nutného kácení ...).

Pan Klimeš v závěru svého vyjádření uvádí pochybnosti nad smyslem předmětného záměru v souvislosti s jízdním časem. Uvádí, že vlivem záměru se ušetří 3 minuty jízdní doby a to za částku 2 miliard z peněz daňových poplatníků za výstavbu daného záměru. Dále uvádí, že na terminály P+R je stejně potřeba se dostat autobusem nebo autem.

Uvedená připomínka nesouvisí s problematikou vyhodnocení vlivů na životní prostředí. Připomínku je možné uplatnit v návazných řízeních.

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.

RNDr. Štěpán Kyjovský

ředitel odboru

podepsáno elektronicky

Příloha: zápis z veřejného projednání (č. j. MHMP 1246724/2020)

Rozdělovník:

1/ Oznamovatel a zplnomocněný zástupce oznamovatele

- Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace.,
IDDS: a6ejgmx

2/ Dotčené územní samosprávné celky

- Hlavní město Praha, Ing. Petr Hlubuček – náměstek primátora, Mariánské náměstí 2,
110 01 Praha 1
- Středočeský kraj, Ing. Jaroslava Pokorná Jermanová – hejtmanka, IDDS: keebyyf
- Městská část Praha 8, starosta, IDDS: g5ybp2
- Městská část Praha – Dolní Chabry, starosta, IDDS: ztib27j
- Obec Zdiby, starosta, IDDS: vt2b6m8
- Obec Sedlec, starosta, IDDS: 9icar3p
- Město Klecany, starosta, IDDS: 4d6bdnh

3/ Dotčené orgány

- Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze, IDDS: zpqai2i
- Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (Praha – východ),
IDDS: hhcai8e
- Ministerstvo zdravotnictví ČR, IDDS: pv8aaxd
- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha, IDDS: 4dkdzty
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší, IDDS: 9gsaax4
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí, Jungmannova 35/29,
110 00 Praha 1
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor památkové péče, Jungmannova 35/29,
110 00 Praha 1
- Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství,
IDDS: keebyyf
- Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, odbor životního prostředí,
IDDS: c5hb7xy
- Úřad městské části Praha 8, odbor životního prostředí, IDDS: g5ybp2

4/ Zpracovatel dokumentace

- EIA SERVIS s.r.o., Mgr. Radomír Mužík, IDDS: t93prrs

5/ Zpracovatel posudku

- RNDr. Tomáš Bajer, CSc., Šafaříkova 436, 533 51 Pardubice

6/ Ostatní

- Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace, IDDS:
c2zmahu