

dle rozdělovníku

Váš dopis zn./ze dne:

Vyřizuje/tel.:

Č. j.:

Ing. Michael Macourek

MHMP 615874/2019

236 004 218

Sp. zn.:

Počet listů/příloh: **16/0**

S-MHMP 126283/2019 OCP

Datum:

08.04.2019

Závěr zjišťovacího řízení

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (dále též „OCP MHMP“) jako příslušný úřad podle § 22 písm. a) a § 23 odst. 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších změn (dále též „zákon“), po provedeném zjišťovacím řízení došel podle § 7 odst. 5 zákona k následujícímu závěru:

Záměr „Tramvajová trať Kobylisy - Zdiby“ bude posouzen podle zákona.

Příslušný úřad proto požaduje zpracovat dokumentaci dle přílohy č. 4 k zákonu (dále též „dokumentace“), ve které je třeba se zaměřit zejména na následující:

1. Zpracovat podrobnou dopravní studii zahrnující kapacitní posouzení záměrem dotčených komunikací a křižovatek, která bude vycházet z relevantních dopravně inženýrských podkladů.
2. Podrobně zdůvodnit a prokázat účel a přínos předkládaného záměru, zejména v souvislosti se zlepšením dopravní situace v severním regionu hlavního města Prahy a v dotčených obcích Středočeského kraje.
3. Podrobněji zpracovat hodnocení kumulativních a synergických vlivů s předmětným záměrem.

4. Předložit podrobnou koordinaci posuzovaného záměru se záměrem přestavby a zvýšení kapacity MÚK Zdiby.
5. Podrobně vyhodnotit vliv výstavby záměru a to včetně vlivu na stávající akustickou situaci a kvalitu ovzduší v dotčeném území.
6. Vyhodnotit variantu se zabudováním tramvajové trati do asfaltového krytu v ul. Ústecká.
7. V souvislosti s bodem 6 vyhodnotit také variantu se zachováním dopravního režimu v ul. Ústecká převážně v konfiguraci 2+2.
8. Předložit podrobnou situaci celé trasy záměru, která prokáže realizovatelnost a poskytne dostatečné informace o dopravně organizačním řešení ul. Ústecká.
9. Podrobněji se věnovat problematice nakládání s dešťovými vodami.
10. Zpracovat biologický průzkum s podrobným zhodnocením vlivu na zvláště chráněné druhy a se stanovením potenciálního ochranného a kompenzačního opatření.
11. Předložit vegetační studii, která poskytne informace o výsadbě a údržbě zeleně na území dotčeného záměru.
12. Zohlednit všechny relevantní připomínky uplatněné ve vyjádřeních k oznámení záměru.

Příslušný úřad dále doporučuje, aby dokumentace obsahovala přehledné vypořádání všech obdržených vyjádření k oznámení.

Ve smyslu § 8 odst. 1 zákona a s ohledem na počet dotčených samosprávných celků stanovuje příslušný úřad počet dokumentací pro předložení na 8 vyhotovení.

Identifikační údaje:

Název záměru:

Tramvajová trať Kobylisy - Zdiby

Oznamovatel:

Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace

Oznámení:

Zpracovatel – Mgr. Radomír Mužik, držitel platné autorizace ke zpracování dokumentace a posudku na základě rozhodnutí Ministerstva životního prostředí dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů (č. j. 39738/ENV/10, prodlouženo č. j. 80105/ENV/14 ze dne 10. 12. 2014); datum zpracování: 1. 12. 2018; datum předložení: 17. 1. 2019 (dále též „oznámení“).

Zařazení záměru dle přílohy č. 1 zákona:

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

Kapacita (rozsah) záměru:

Záměrem je výstavba nové tramvajové trati spojující Kobylisy, terminál Zdiby, obec Zdiby a terminál Sedlec. Celková délka tramvajové trati je 5,445 km.

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

Umístění:

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 současné čtyřpruhové komunikace II/608 (ul. Ústecká).

Z Dolních Chabrů pokračuje plánovaná trať k obci Zdiby, kde se předpokládá výstavba parkoviště P+R (terminál Zdiby) přibližně v prostoru mezi plánovaným Silničním okruhem kolem Prahy.

Za obcí Zdiby bude plánovaná tramvajová trať pokračovat po přibližně 500 m dlouhém mostě přes mimoúrovňovou křižovatku Zdiby do prostoru za dálnicí D8 směrem k obci Sedlec.

Konečná zastávka se nachází v katastrálním území Sedlec u Líbeznic, kde je navržen terminál Sedlec a tramvajová smyčka.

Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

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

Cílem záměru je zefektivnění, zatraktivnění a především zkapacitnění veřejné dopravy v severní oblasti regionu na rozhraní hlavního města Prahy a Středočeského kraje, kde současné autobusové spoje již kapacitně nedostačují. Dalším důvodem záměru je omezení individuální automobilové dopravy jedoucí ze Středočeského kraje do Prahy a jejich zachycení již na periferii na terminálu Sedlec u dálnice D8.

Vybudování záměru umožní přímé spojení z terminálu P+R Sedlec na stanici metra Kobylisy za méně než 10 minut, do centra metropole pak za přibližně 30 minut. Podle oznámení dojde záměrem k významnému zlepšení dopravní obslužnosti pro část obce Zdiby a městské části Praha – Dolní Chabry.

V řešeném území nebo v jeho bezprostřední blízkosti se nachází několik lokalit, ve kterých se v současné době nacházejí stavební záměry v různé fázi rozpracovanosti.

V následujícím textu je výčet záměrů, jejichž příprava byla známa k datu zpracování (tzn. k prosinci roku 2018) a s kterými je počítáno v oznámení:

- Vedení V409/419 – smyčka PSE
- Obytný soubor Nové Chabry – fáze F a G a západní dopravní připojení,
- Březiněves, obchvat, č. akce 999050,
- GOODMAN ZDIBY LOGISTICS CENTRE,
- SOKP, stavba 519 Suchdol – Březiněves, MÚK Ústecká,
- MÚK Zdiby,
- Supermarket Zdiby a komunikace Nová Průběžná část I.

U záměrů „Vedení V409/419 – smyčka PSE“ a „Obytný soubor Nové Chabry – fáze F a G a západní dopravní připojení“ je v oznámení konstatováno, že kumulace posuzovaného záměru tramvajové trati lze během provozu a výstavby obou staveb vyloučit.

Vyhodnocení možných kumulativních vlivů s těmito záměry je uvedeno na str. 6 – 10 oznámení.

Stručný popis technického a technologického řešení:

Posuzovaná tramvajová trať je v převážné části své délky novostavbou, pouze v délce přibližně 150 m se jedná o návrh rekonstrukce v úseku stávající tramvajové trati.

Tramvajová trať

Nově navržená tramvajová trať začíná v ul. Klapkova v současné manipulační zástavce Vozovna Kobylisy (km 0,000). Z křižovatky ul. Klapkova, Hornátecká, Maškova a Ústecká pokračuje trať severně přímo po ul. Ústecká. V ul. Ústecká je tramvajová trať vedena přibližně v její ose. V předpokládaném návrhu jsou v ul. Ústecká navrženy zastávky Kobyliská (km 0,820), Pruněřovská (km 1,420) a V Rybníčkách (km 2,004). V navazujícím úseku v katastru obce Zdiby, již v ul. Pražská se nacházejí zastávky U Celnice (km 3,371) a U Kostela (km 4,132). Konečná zastávka Sedlec (km 5,500) se nachází na opačné straně dálnice D8.

V navrhovaném stavu se na trati nacházejí celkem 4 mostní objekty, z nichž zásadní se nachází před koncem, přibližně mezi km 4,670 – 5,170. Tramvajová trať po tomto mostě překonává křižovatku D8 x I/9 x II/608. Most by měl zároveň sloužit pro pěší a cyklistickou dopravu ve směru Zdiby – Sedlec.

Odvodnění tramvajové trati bude probíhat za pomoci trativodů, které budou zaústěny do šachet, a ty budou odvodněny nově navrženými přípojkami do stávající kanalizace. Odvodnění povrchových vod budou zajišťovat uliční vpusti, které budou zaústěny do stávající kanalizace.

Terminál Zdiby

Terminál P+R Zdiby se bude nacházet přibližně mezi Silničním okruhem kolem Prahy a stávající celnicí na okraji zastavěného území obce Zdiby, přibližně 3,3 km od počátku navrhované trasy. Terminál je navržen v blízkosti křižovatky silnice II/608 s plánovaným Silničním okruhem kolem Prahy. Zde je navrženo 420 parkovacích míst systému P+R.

Plocha parkoviště terminálu Zdiby bude příčnými sklony vyspádovaná do úžlabí při silniční obrubě mezi chodníkem a parkovací plochou. V tomto úžlabí bude osazen odvodňovací žlab, který bude kapacitně posouzen pro konkrétní plochu a konkrétní sklonové poměry. Na konci linie odvodňovacího žlabu bude osazena odtoková vpust', která bude zaústěna do lapačů organických látek, které budou zaústěny do nově navrhované kanalizace.

Terminál Sedlec, parkovací dům a tramvajová smyčka

Terminál Sedlec a tramvajová smyčka se bude nacházet v prostoru za dálniční křižovatkou. Samotný terminál a tramvajová smyčka bude součástí parkovacího domu.

Trat' se do vymezeného prostoru severně od silnice I/9 dostane po přibližně 500 m dlouhém mostě přes dálniční křižovatku D8 x I/9 x II/608 s tím, že tramvajová smyčka bude umístěna v prvním patře parkovacího domu. Kolejové uspořádání smyčky užívá standardní prvky, minimální poloměr je 25 m. Uspořádání smyčky se sestává z hlavní koleje a jedné koleje odstavné. Délka nástupních hran je 67 m, což umožňuje přistavení dvou tramvajových souprav z jedné strany a tří kloubových autobusů ze strany druhé. Uspořádání nástupišť v obratišti je navrženo tak, aby umožňovalo přestup mezi tramvajemi a autobusy tzv. systémem hrana – hrana ve směru do centra i z centra.

Pro zvýšení atraktivity tramvajové trati, bude u smyčky vybudován objekt parkovacího domu. Celý objekt, o rozměrech 113,9 x 71,6 m, bude řešen jako betonová stavba a bude se sestávat ze dvou menších bloků. Tyto menší bloky o rozměrech 51,9 x 71,6 m budou propojeny vnějšími rampami. Každý objekt bude disponovat celkem jedním podzemním a pěti nadzemními podlažími, které budou mezi sebou propojeny vnějšími rampami. Samotná výška parkovacího domu bude 17 metrů nad stávajícím terénem. Celková kapacita terminálu Sedlec je navržena na 840 parkovacích míst systému P+R.

Parkovací dům je navržen tak, aby zde docházelo k přirozenému provětrávání. Pro tyto účely jsou v obvodových stěnách příčné neuzavíratelné otvory o rozměrech min 22,5 x 1,6 m na kratší straně a 38 x 1,6 m na delší straně. Dále pro odvětrávání slouží také prostor mezi jednotlivými bloky, kdy oba bloky jsou pro tyto účely od sebe odsazeny na vzdálenost 10 m. Poslední patro je navrženo jako nezakryté.

Terminál a smyčka se budou nacházet v první patře parkovacího domu na betonové desce, která bude umístěna při vnější části parkovacího domu jako nezakrytá.

Odvodnění parkovacího domu bude provedeno odvodňovacími žlaby, do kterých bude voda svedena za pomoci příčných sklonů. Na konci těchto žlabů bude osazena betonová vpust', která bude zaústěna do lapačů organických látek. Lapolly budou poté zaústěny do vsakovací jámy, která bude kapacitně posouzena v dalších fázích přípravy záměru.

Úpravy silnice II/608

Technologii výstavby nové tramvajové trati lze rozdělit do několika částí. Celá výstavba začne demoličními pracemi, kdy dojde k odstranění stávajících vrstev vozovky ul. Ústecká/Pražská. Suť bude naložena a odvezena na skládku. V další části proběhne úprava a sanace zemní plně včetně úpravy kanalizace a překladu IS. Poté dojde k návozu materiálu pro podkladní vrstvy a začne výstavba tramvajového tělesa (otevřené šterkové lože/pevná jízdní dráha). Po osazení uličního prostoru obrubami se vydláždí parkovací stání a následně se po částech začnou předlažďovat chodníky.

Novostavba tramvajové trati v délce téměř šesti kilometrů se vyznačuje množstvím křížení inženýrských sítí. U kanalizačních vedení bude v dalším stupni projektové dokumentace provedena jejich podrobnější pasportizace. Stávající kanalizační vstupy u stok velkých průřezů bude nutné podle potřeby upravit a posunout mimo koleje.

V souběhu s novou tratí na silnici II/608 je v podstatě předpokládána novostavba kanalizace, vodovodů i plynovodu. U kabelových sítí je uvažováno zejména s novými kabely 22 kV, které budou mj. sloužit i pro napájení nové měničky.

Odůvodnění:

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

Předmětem záměru je výstavba nové tramvajové trati. Trasa tramvajové trati je navržena po stávající silnici z Kobylis přes terminál Zdiby do obce Zdiby a dále do terminálu Sedlec.

Terminál Zdiby je situován v blízkosti křižovatky silnice II/608 s plánovaným Silničním okruhem kolem Prahy. Zde je navrženo 420 parkovacích míst systému P+R.

Terminál Sedlec se bude nacházet v prostoru za dálniční křižovatkou D8 x I/9 x II/608. Součástí terminálu bude parkovací dům o kapacitě 840 parkovacích stání systému P+R.

Hlavním přínosem záměru je dle oznámení zkapacitnění veřejné dopravy v severní oblasti na rozhraní hlavního města Prahy a Středočeského kraje, kde současné autobusové spoje již kapacitně nedostačují. Dalším přínosem 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 katastrálním území Sedlec u Líbeznic.

Z provedeného zjišťovacího řízení vyplynulo, že v oznámení není dostatečným způsobem zhodnocena kapacita komunikací a křižovatek na záměrem dotčené silniční síti. Není dostatečně prokázán účel a přínos předkládaného záměru, zejména v souvislosti se zlepšením dopravní situace. Rovněž jsou nedostatečným způsobem vyhodnoceny kumulativní a synergické vlivy s jinými záměry v území. Je potřeba dále podrobně stanovit koordinaci posuzovaného záměru se záměrem MÚK Zdiby. V dokumentaci je také nutné vyhodnotit vliv výstavby záměru a to včetně vlivu na akustickou situaci a kvalitu ovzduší. Dle stanovených výše uvedených požadavků příslušný úřad také požaduje zpracovat variantu se zachováním dopravního režimu převážně v konfiguraci 2+2 v ul. Ústecká s asfaltovým krytem tramvajové trati. Dále je nutné v dokumentaci se podrobněji věnovat problematice hospodaření s dešťovými vodami. V oznámení dále není uveden návrh ochranných a kompenzačních opatření za účelem minimalizace vlivu na identifikované zvláště chráněné druhy. Závěrem příslušný úřad také

požaduje zpracovat vegetační studii, která poskytne informace o výsadbě a údržbě zeleně. Zejména těmto aspektům je třeba se podrobně věnovat v rámci zpracování dokumentace.

Příslušný úřad na podkladě oznámení, vyjádření k nim obdržených a s ohledem na povahu a rozsah záměru, jeho umístění a charakteristiku předpokládaných vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí došel k závěru, že záměr může mít významný vliv na životní prostředí, a proto požaduje zpracovat dokumentaci dle přílohy č. 4 k zákona a v ní dopracovat požadavky uvedené na str. 1 a 2 tohoto závěru zjišťovacího řízení.

Požadavek č. 1 je stanoven z důvodu obdržení několika nesouhlasných vyjádření týkající se problematické dopravní situace na dotčené silniční síti. Předložené oznámení poskytuje pouze dopravní kartogramy o stávajících a výhledových intenzitách na dotčené silniční síti. Příslušný úřad si je však vědom problematické dopravní situace v severním regionu hlavního města Prahy a významným vlivem záměru na tuto dopravní situaci a požaduje zpracovat dopravní studii zahrnující kapacitní posouzení dotčených komunikací a křižovatek, která bude vycházet z relevantních dopravně inženýrských podkladů.

Zpracovaná dopravní studie by kromě kapacitního posouzení dotčených komunikací a křižovatek měla také navrhovat doprovodné dopravní opatření, které zajistí zlepšení dopravní situace. Tento fakt vychází ze skutečnosti, že předložený záměr neřeší pouze výstavbu samotné tramvajové tratě, ale i komplexní rekonstrukci a změnu fungování ul. Ústecká.

V souvislosti s požadavkem č. 6 a 7 požaduje příslušný úřad zhodnotit v dopravní studii také variantu se zachováním dopravního režimu v ul. Ústecká převážně v konfiguraci 2+2.

Příslušný úřad rovněž sděluje, že městská část Praha – Dolní Chabry (viz vyjádření č. j. MCPCH 0238/2019 ze dne 22. 2. 2019) považuje předložené dopravní intenzity v oznámení jako velmi podhodnocené.

Požadavek č. 2 je stanoven z důvodu podrobného zdůvodnění a prokázání účelu a přínosu navrhovaného záměru. Prokázání přínosu by se mělo věnovat zejména pozitivnímu vlivu na dopravní situaci v severním regionu hlavního města Prahy a v dotčených obcích Středočeského kraje (např. v obcích Zdiby, Sedlec, Klíčany, Klecany, apod.).

V této věci pan K. ve svém vyjádření ze dne 18. 2. 2019 uvádí, že předmětný záměr nebude mít očekávaný přínos a budou zbytečně vynaloženy peníze daňových poplatníků.

Příslušný úřad dále požaduje zdůvodnit výhody oproti jinému dopravnímu módu veřejné dopravy (např. doprava formou elektrobusů).

Požadavek na alternativní variantu veřejné dopravy uplatnila městská část Praha – Dolní Chabry ve svém vyjádření (viz vyjádření č. j. MCPCH 0238/2019 ze dne 22. 2. 2019).

Příslušný úřad také obdržel obdobné vyjádření od obce Dřínov ze dne 22. 2. 2019. Obec Dřínov konstatuje, že záměr nenaplní svůj cíl a za mnohem lepší řešení pro zatraktivnění a zefektivnění veřejné dopravy považuje prodloužení vyhrazeného jízdního pruhu pro autobusy na celý úsek čtyřpruhové komunikace II/608 a nasazení elektrobusů nebo trolejbusů na vybraných linkách, které rovněž nevyžadují investice do výstavby a údržby kolejového svršku.

Požadavek č. 3 se týká nedostatečného rozsahu hodnocení kumulativních a synergických vlivů s předmětným záměrem. Příslušný úřad v této souvislosti obdržel několik nesouhlasných vyjádření.

Společnost Nové Chabry Development, s.r.o., která připravuje významný obytný záměr „Obytný soubor Nové Chabry – fáze F a G a západní dopravní připojení“ (dále též „Obytný soubor Nové Chabry“) ve svém vyjádření ze dne 18. 2. 2019 vyjadřuje nesouhlas s tvrzením na str. 7 oznámení „*Kumulace posuzovaného záměru tramvajové trati se stavbou „Obytný soubor Nové Chabry – fáze F a G a západní dopravní připojení“ lze během provozu obou staveb vyloučit, stejně jako kumulace během výstavby.*“.

Společnost Nové Chabry Development, s.r.o. ve svém vyjádření upozorňuje na skutečnost, že záměr Obytný soubor Nové Chabry využívá stejnou dopravní síť, jako využívá předkládaný záměr a zcela evidentně dojde ke kumulativnímu vlivu těchto záměrů. Společnost uvádí, že jejich záměr Obytný soubor Nové Chabry zapříčiní další nárůst dopravy na ul. K Ládvi a následně na ul. Ústecká.

K této křižovatce dále společnost Nové Chabry Development, s.r.o. ve svém vyjádření uvádí, že již povolená stavba křižovatky „SSZ 8.952 Ústecká – K Ládvi“ není v návrhu stavby zohledněna a respektována.

V souvislosti s nedostatečně hodnocenými kumulativními vlivy příslušný úřad obdržel také nesouhlasné vyjádření ze dne 22. 2. 2019 od obce Dřínov. Obec Dřínov upozorňuje, že záměr vůbec nepočítá s nárůstem dopravy na silnici II/608 severně od mimoúrovňové křižovatky Zdiby v důsledku řady rozvojových záměrů v okolí dálnice D8.

Městská část Praha – Dolní Chabry ve svém vyjádření (viz vyjádření č. j. MCPCH 0238/2019 ze dne 22. 2. 2019) upozorňuje na chybějící zhodnocení synergického vlivu s dalšími připravovanými záměry (např. provoz nové paralelní dráhy Letiště Václava Havla).

Obdobnou připomínku uplatnil také pan K., který uvádí, že není řešen hluk z připravované paralelní dráhy Letiště Václava Havla a připravovaného nového Letiště Vodochody.

Příslušný úřad na základě výše uvedeného požaduje do dokumentace podrobněji zpracovat hodnocení kumulativních vlivů a zohlednit všechny ostatní realizované, povolené, připravované a uvažované záměry v dotčené lokalitě.

Požadavek č. 4 se týká stanovení podrobné koordinace posuzovaného záměru se záměrem přestavby a zkapacitnění MÚK Zdiby.

Příslušný úřad sděluje, že obdržel několik vyjádření (vyjádření města Odolena Voda, obcí Klecany, Chvatěruby, Panenské Břežany, Postřížín, Větrušice a Zlončice a Spolku Klecansko, Větrušicko a okolí) týkající se zvýšení kapacity křižovatky MÚK Zdiby. Zkapacitnění této křižovatky uvedené subjekty požadují před realizací předmětného záměru, nikoliv až ve výhledu.

Uvedené subjekty sdělují, že MÚK Zdiby je ve stávajícím stavu za hranicí své kapacity a má významný vliv na dopravní situaci na okolní silniční síť, především na silnice nižší třídy. Uvádějí, že pouze zkapacitnění MÚK Zdiby efektivně zabrání aktuálnímu negativnímu trendu přesunu dopravy ze silnic vyšší třídy vedoucí mimo hustě obydlenou zástavbu na silnice nižší třídy vedoucí přes obydlené oblasti (např. Zdiby, Bořanovice, Líbeznice a Měšice).

Obdobnou připomínku týkající se přestavby a zvýšení propustnosti MÚK Zdiby před realizací předmětného záměru uplatnila také obec Dřínov.

Požadavek č. 5 je stanoven z důvodu, že v oznámení není zhodnocen vliv výstavby záměru. Požadavek se týká zejména vlivu na akustickou situaci a kvalitu ovzduší.

Předložená rozptylová studie (ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o., 12/2018) konstatuje, že v období výstavby bude dočasným zdrojem znečišťování 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. Samotná rozptylová studie uvádí, že výstavba po časově omezenou dobu bude poměrně významně působit na své nejbližší okolí. Podrobnější zhodnocení však rozptylová studie předpokládá v dalších stupních projektové dokumentace na základě vypracovaných zásad organizace výstavby.

Rovněž předložená akustická studie (EKOLA group, spol. s.r.o., 11/2018) konstatuje, že hluk ze stavební činnosti bude podrobně posouzen v dalším stupni projektové dokumentace na základě zásad organizace výstavby.

Silnice II/608, na které bude tramvajová trať umístěna, prochází částečně obytnou zástavbou městských částí Praha 8 a Praha – Dolní Chabry a východním okrajem obce Zdiby.

Zejména v souvislosti s dotčením obytné zástavby příslušný úřad nepovažuje konstatování v uvedených studiích za dostačující a v rámci dokumentace požaduje přepracovat a doplnit uvedené studie tak, aby podrobně zhodnotili období výstavby předkládaného záměru.

Příslušný úřad v této souvislosti také požaduje přepracovat studii týkající se hodnocení vlivů na veřejné zdraví, která bude vycházet z přepracované a doplněné akustické a rozptylové studie.

Požadavek č. 6 a 7 je stanoven z důvodu zhodnocení variantního řešení ul. Ústecká se zachováním dopravního režimu převážně v konfiguraci 2+2 a se zabudováním tramvajové trati do asfaltového krytu.

Příslušný úřad rovněž sděluje, že tento požadavek byl uveden v několika obdrženích vyjádřeních. Tyto vyjádření odkazují na dočasné stavební úpravy v ul. Ústecká a dočasné svedení jízdních pruhů do konfigurace 1+1 (tak, jak převážně předpokládá posuzovaný záměr). Dle obdržení vyjádření doprava v tomto období v ul. Ústecká zkolabovala.

Požadavek na zabudování tramvajových kolejí do asfaltového krytu také ve svých vyjádřeních uplatnily obce Zdiby a Sedlec. Uvedené obce dále požadují, aby jízdní pruh se zabudovanými koleji mohl sloužit pro vozidla integrovaného záchranného systému a autobusovou dopravu. Obce Zdiby a Sedlec také upozorňují, že při konfiguraci 1+1 ul. Ústecká hrozí zablokování dopravy v případě poruchy či nehody. Dále ve svém vyjádření apelují na dopravní řešení, které zajistí dostatek bezpečného prostoru pro objíždění.

Příslušný úřad mimo jiné na základě těchto skutečností požaduje vyhodnotit variantní řešení ul. Ústecká se zachováním stávající dopravní kapacity převážně v konfiguraci 2+2 s asfaltovým krytem tramvajové trati tak, aby mohly být koleje využity pro pojezd silničních vozidel.

Požadavek č. 8 vychází z absence podrobnější situace v oznámení předmětného záměru. Předložená situace v oznámení neposkytuje dostatečné informace o řešení jednotlivých pruhů a křižovatek v souvislosti s výstavbou tramvajové trati.

Příslušný úřad požaduje zpracovat podrobnější situaci, která prokáže realizovatelnost (tzn. prokázání prostorové koexistence jednotlivých dopravních módů) a poskytne relevantní informace o dopravně organizačním řešení ul. Ústecká, dotčených křižovatek a terminálů Zdiby a Sedlec.

Příslušný úřad dále sděluje, že obdobný požadavek ve svém vyjádření uplatnila městská část Praha – Dolní Chabry (viz vyjádření č. j. MCPCH 0238/2019 ze dne 22. 2. 2019).

Požadavek č. 9 se týká problematiky nakládání s dešťovými vodami.

Oznámení konstatuje, že srážkové vody odtékající ze silnice II/608 jsou již dnes a i po realizaci záměru budou znečištěny různými látkami, které se do odtékajících vod dostávají přímo z projíždějících automobilů nebo použitých posypových materiálů.

Srážkové vody z parkovacího domu Sedlec budou svedeny přes lapol do vsakovací jámy. Oznámení konstatuje, že kapacitní posouzení vsakovací jámy bude provedeno v dalších fázích přípravy záměru. Plocha terminálu Zdiby bude příčnými sklonky vypádována do úžlabí a následně odvodněna do nově navrhované kanalizace.

Dokumentace by měla prokázat nemožnost likvidace dešťových vod vsakováním v oblasti terminálu Zdiby. V opačném případě navrhnout vsakovací objekty pro hospodárné nakládání s dešťovými vodami.

Vzhledem k tomu, že záměrem dojde k nezanedbatelnému nárůstu zpevněných ploch (především v oblasti terminálů Zdiby a Sedlec), příslušný úřad požaduje podrobněji se věnovat v dokumentaci problematice nakládání s dešťovými vodami.

Příslušný úřad dále v dokumentaci požaduje prověřit hospodárnější řešení likvidace dešťových vod ze silnice II/608.

Požadavek č. 10 vychází ze závěru biologického průzkumu přiloženého k oznámení. Přiložený biologický průzkum (Mgr. Radomír Mužík, 11/2018) identifikoval v místě záměru zvláště chráněné druhy.

Příslušný úřad v dokumentaci požaduje podrobně vyhodnotit vliv záměru na tyto zvláště chráněné druhy a v případě opětovné identifikace těchto druhů stanovit ochranná a kompenzační opatření.

Příslušný úřad rovněž v rámci zjišťovacího řízení obdržel od pana K. vyjádření ze dne 18. 2. 2019 s požadavkem na zpracování důkladného zoologického průzkumu se zaměřením na výskyt křečka polního a v případě nálezu zvláště chráněných druhů požádat o výjimku ze základních podmínek ochrany druhů podle § 50 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a navrhnout rozsah ochranných opatření a případně kompenzační opatření.

Požadavek č. 11 se věnuje ozelenění území dotčeného záměrem. V oznámení je uvedeno, že zatravnění a výsadba dřevin bude provedena dle projektu vegetačních úprav.

Příslušný úřad v této souvislosti dále uvádí, že v zájmovém území dochází dle pětiletých imisních koncentrací (období 2013 – 2017), které jsou zveřejňované Českým

hydrometeorologickým ústavem (ČHMÚ), k překračování průměrné roční imisní koncentraci pro benzo[a]pyren (dále též „B(a)P“). Limit v tomto území je dle uvedeného podkladu překročen o nejvýše 30 %.

Se zřetelem na tuto skutečnost a snížení vlivu předloženého záměru na kvalitu ovzduší (kompenzační opatření nadlimitní koncentrace B(a)P) by měl být podrobně definován rozsah výsadby stromů, keřových porostů a případně popínavých rostlin (terminály Zdiby a Sedlec).

Příslušný úřad požaduje již v dokumentaci předložit vegetační studii, která poskytne informace o plánované výsadbě a údržbě zeleně. Vegetační úpravy by měly poskytnout informace o umístění a předpokládaném rozsahu zelené infrastruktury v rámci celého předkládaného záměru. Součástí vegetační studie by měla být i situace předloženého záměru s vyznačenou plánovanou výsadbou zeleně.

Příslušný úřad v souvislosti s aktuální problematikou klimatických změn dále uvádí, že dostatečným návrhem zelené infrastruktury lze zmírňovat negativní dopady vysokých teplot, městského tepelného ostrova a vln horka.

Příslušný úřad rovněž uvádí, že v rámci zjišťovacího řízení obdržel od veřejnosti vyjádření týkající se požadavku na dostatečné ozelenění komunikace i plánovaného terminálu Zdiby.

Požadavek č. 12 se týká dalších relevantních připomínek ve vyjádřeních, které je třeba vysvětlit, případně nově zhodnotit (např. připomínka ke kapacitám autobusových linek, řešení terminálu Sedlec v souladu s principy moderní environmentální architektury, atd.).

2. Úkony před vydáním závěru zjišťovacího řízení

Dne 17. 1. 2019 obdržel OCP MHMP oznámení záměru „Tramvajová trať Kobylisy - Zdiby“ zpracované podle přílohy č. 3 k zákonu.

Jelikož oznámení splňovalo náležitosti podle § 6 odst. 4 zákona, oznámil příslušný úřad dne 23. 1. 2019 zahájení zjišťovacího řízení. Informace o oznámení byla zveřejněna způsobem podle § 16 zákona. Elektronická podoba oznámení byla zveřejněna na internetu v Informačním systému EIA (www.cenia.cz/eia) pod kódem PHA1088. Současně zaslal příslušný úřad kopii oznámení spolu s žádostí o vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům. Dotčené orgány příslušný úřad požádal o zaslání vyjádření k oznámení.

Informace o oznámení byla na úřední desce Magistrátu hlavního města Prahy zveřejněna dne 23. 1. 2019. Veřejnost, dotčená veřejnost, dotčené orgány a dotčené územní samosprávné celky mohly zaslat písemné vyjádření k oznámení příslušnému úřadu do 30 dnů ode dne

zveřejnění informace o oznámení, v daném případě do 22. 2. 2019. Podle § 6 odst. 8 zákona k vyjádřením zaslaným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží.

3. Podklady pro vydání závěru zjišťovacího řízení

Podkladem pro vydání závěru zjišťovacího řízení bylo oznámení záměru zpracované podle přílohy č. 3 k zákonu Mgr. Radomírem Mužíkem v prosinci roku 2018, dále vyjádření dotčených územních samosprávných celků, dotčených orgánů a veřejnosti obdržených během zjišťovacího řízení (viz níže).

Oznámení se zabývá vymezením a posouzením předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí. K oznámení jsou kromě povinných příloh přiloženy následující samostatné odborné studie a materiály:

- Dopravně inženýrské podklady (Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s., 10/2018)
- Akustické posouzení (EKOLA group, spol. s.r.o., 11/2018),
- Rozptylová studie (ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o., 12/2018),
- Hodnocení vlivů na veřejné zdraví (ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o., 12/2018),
- Biologický průzkum (Mgr. Radomír Mužík, 11/2018),
- Hydrogeologický posudek (HYDROGEO Soukup s.r.o., 12/2018),
- Mapové podklady, podélný profil a charakteristické řezy.

4. Vyjádření, která příslušný úřad obdržel v průběhu zjišťovacího řízení

- Hlavní město Praha
(vyjádření č. j. MHMP 356111/2019 ze dne 22. 2. 2019),
- Středočeský kraj
(vyjádření č. j. 024297/2019/KUSK ze dne 11. 2. 2019),
- Městská část Praha – Dolní Chabry
(vyjádření č. j. MCPCH 0238/2019 ze dne 22. 2. 2019),
- Obec Zdiby
(vyjádření ze dne 22. 2. 2019),
- Obec Klecany
(vyjádření ze dne 20. 2. 2019),
- Obec Sedlec
(vyjádření ze dne 22. 2. 2019),
- Obec Větrušice
(vyjádření č. j. VET-070/2019 ze dne 20. 2. 2019),
- Obec Postřívín
(vyjádření č. j. OU/154/2019 ze dne 20. 2. 2019),
- Obec Panenské Břežany
(vyjádření č. j. 0318/19/OU ze dne 21. 2. 2019),

- Město Odolena Voda
(vyjádření č. j. OT-1340/2019 Kr ze dne 21. 2. 2019),
- Obec Dřínov
(vyjádření č. j. DRI-121/2019 ze dne 22. 2. 2019),
- Obec Chvatěruby
(vyjádření ze dne 20. 2. 2019),
- Obec Zvončice
(vyjádření ze dne 20. 2. 2019),
- Obec Máslovice
(vyjádření č. j. 51/2019 ze dne 21. 2. 2019),
- Nové Chabry Development, s.r.o.
(vyjádření ze dne 18. 2. 2019),
- Hygienická stanice hlavní města Prahy se sídlem v Praze
(vyjádření č. j. HSHMP 04491/2019 ze dne 18. 2. 2019),
- Ministerstvo zdravotnictví
(vyjádření č. j. MZDR 7868/2019-3/OVZ ze dne 21. 2. 2019),
- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha
(vyjádření č. j. ČIŽP/41/2019/1048 ze dne 14. 2. 2019),
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší
(vyjádření č. j. MZP/2019/780/96 ze dne 30. 1. 2019),
- Magistrát hlavní města Prahy, odbor ochrany prostředí
(vyjádření č. j. 349477/2019 ze dne 21. 2. 2019),
- Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství
(vyjádření č. j. 013243/2019/KUSK ze dne 20. 2. 2019),
- Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, odbor životního prostředí
(vyjádření č. j. MÚBNLSB-OŽP-9123/2019-CADAN ze dne 6. 2. 2019),
- Spolek Klecansko, Větrušicko a okolí
(vyjádření ze dne 20. 2. 2019),
- Paní K, pan S. a paní K.
(vyjádření ze dne 12. 2. 2019),
- Pan K.
(vyjádření ze dne 18. 2. 2019).

Hlavní město Praha (dále též „HMP“) nepožaduje další posouzení záměru dle zákona.

HMP však upozorňuje na nedostatky, podmínky a požadavky, které je možné řešit v průběhu územního řízení a navazujících fází projektové přípravy.

Středočeský kraj (dále též „STK“) souhlasí se záměrem za předpokladu, že bude dosaženo souladu záměru s územními plány dotčených obcí Zdiby a Sedlec. STK nepožaduje další posouzení záměru dle zákona.

Městská část Praha – Dolní Chabry (dále též „MČ Praha – Dolní Chabry“) požaduje posouzení záměru dle zákona.

MČ Praha – Dolní Chabry upozorňuje na synergické vlivy s dalšími atributy vlivu Silničního okruhu kolem Prahy a provozu nové paralelní dráhy Letiště Praha.

MČ Praha – Dolní Chabry dále nesouhlasí s popisem kumulativních dopadů s dalšími záměry v území. Zejména upozorňuje na nesprávné vyloučení kumulativních vlivů se záměrem „Obytný soubor Nové Chabry – fáze F a G a západní dopravní připojení“. MČ Praha – Dolní Chabry uvádí, že tento záměr představuje významnou investici na území Dolních Chabry a je zřejmé, že způsobí navýšení dopravní zátěže v území, které bude spolupůsobit s dopravními změnami vyvolanými realizací tramvajové trati.

Dále MČ Praha – Dolní Chabry uvádí, že měření intenzity dopravy je velmi podhodnocené. Rovněž upozorňuje na chybějící kapacitní posouzení křižovatek dotčených záměrem. Rovněž uvádí, že není prokázáno, že nedojde vlivem výstavby k nevhodnému omezení individuální dopravy a zhoršení dostupnosti území městské části pro ostatní účastníky provozu. Dle MČ Praha – Dolní Chabry oznámení nepředstavuje dostatečný podklad pro vyhodnocení dopadu záměru z tohoto hlediska.

MČ Praha – Dolní Chabry uvádí, že nebyl hodnocen hluk ze stávajících a výhledových komunikací (Silniční okruh kolem Prahy). Dále uvádí, že není podloženo, že realizací záměru dojde ke zlepšení akustické situace podél ul. Ústecká v Dolních Chabrech a ve Zdíbech. Dále upozorňuje na nesoulad dopravních intenzit v protokolu měření hluku a dopravně inženýrských podkladech. MČ Praha – Dolní Chabry k této věci sděluje, že stávající intenzity na ul. Ústecká jsou významně podhodnoceny.

V dokumentaci MČ Praha – Dolní Chabry požaduje předložit podrobnější situaci dopravního řešení, která prokáže realizovatelnost celé stavby a současně umožní reálně vyhodnotit dopad stavby na území i životní prostředí. Doložená situace je dle vyjádření nedostatečná. Rovněž vyjádření apeluje na zpřesnění i dopravně-stavebního řešení celé tramvajové trasy a úprav na ul. Ústecká.

Dle vyjádření není dále nijak zdůvodněno, že zbytná automobilová doprava se přesune z koridoru tramvajové trati do stopy dálnice D8.

MČ Praha – Dolní Chabry apeluje, aby dopravně-inženýrské podklady byly přepracovány do podrobnější podoby a rovněž aby odrážely připravované a schválené projekty.

MČ Praha – Dolní Chabry dále požaduje vypracovat alternativní varianty k tramvajové dopravě. Jako příklad uvádí elektrobusy, kterou považuje za srovnatelnou až vhodnější alternativu.

Za nedílnou součást záměru MČ Praha – Dolní Chabry považuje i celkovou rekonstrukci ul. Ústecká, nejenom pouze jednoduchou rekonstrukci, jak podle MČ Praha – Dolní Chabry oznámení naznačuje. Dle MČ Praha – Dolní Chabry by se mělo jednat o zásadní přestavbu a změnu ve fungování dané komunikace. Celý záměr je nutné hodnotit i v souvislosti s vyvolanými úpravami komunikační sítě.

MČ Praha – Dolní Chabry dále upozorňuje na nutné stavební úpravy přemostění ul. Ústecké přes Spořickou. Následně navrhuje také možné uspořádání jízdních pruhů pro automobilovou dopravu na dotčené silniční síti.

MČ Praha – Dolní Chabry ve svém vyjádření požaduje kompletní vypracování dopravních opatření, které povedou k regulaci dopravy ve Středočeském kraji, zejména v obci Zdiby a jeho okolí, společně s oběma parkovišti P+R, autobusovou točnou a systémem sběrné dopravy v obci Zdiby a dalších obcích.

Závěrem MČ Praha – Dolní Chabry sděluje, že uvedené skutečnosti vedou k podcenění dopravní situace v území a navazující hluková studie tak není vyhodnocena správně. MČ Praha – Dolní Chabry požaduje, aby na základě zpřesnění dopravně inženýrských podkladů byla zpracována nová hluková a dopravně inženýrská studie, která vyhodnotí reálnou hlukovou situaci v území a dopad předkládané stavby.

Obce Zdiby a Sedlec ve svých identických vyjádření souhlasí se záměrem a to zejména za splnění následujících podmínek, které budou zapracovány v navazujících fázích projektové dokumentace:

- Silnice III/0084 v úseku mezi obcemi Sedlec, terminálem Sedlec a křižovatkou silnic III/0084 a I/9 by měla být určena pouze pro veřejnou dopravu a dále pro individuální automobilovou dopravu (dále též „IAD“) výhradně rezidentů (tj. obyvatel obce Sedlec).
- Terminál Sedlec by měl být navržen tak, aby byl vyhovující po architektonické stránce, s dostupným a dostatečným sociálním zařízením. Terminál by měl být stavebně řešen v souladu s principy moderní environmentální architektury.
- Požadujeme, aby střecha, fasáda terminálu i nezastavěné plochy okolo terminálu byly vhodným způsobem ozeleněny.
- Zajistit zkapacitnění křížení silnic I/9 a II/608 tak, aby v dobách dopravních špiček nedocházelo ke kongescím.
- Šířkové parametry ul. Pražská (silnice II/608) řešit tak, aby i v případě poruchy motorového vozidla bylo umožněno jeho bezpečné objetí. Tramvajové koleje by měly

být zabudované do tělesa vozovky, tak aby je mohly využívat vozidla IZS a hromadné autobusové dopravy.

- Křižovatku Průběžná x Pražská řešit světelnou signalizací tak, aby bylo možné v obci Zdiby bezpečně odbočovat z ul. Průběžná na ul. Pražskou.
- Křižovatku u P+R Zdiby (km 3,3 - levé odbočení z parkoviště P+R) by mělo na silnici II/608 mít zřízeno přípojovací pruh a doplnit případně křižovatkou také světelnou křižovatkou.
- V rámci projektu “Chytré město” propojit parkoviště P+R Zdiby a P+R Sedlec tak, aby byla na příjezdu do obce (po dálnici) dostupná informace o volných parkovacích místech.
- Vybudovat točny a zvýšit kapacitu pro autobusovou dopravu na terminálech Zdiby i Sedlec tak, aby odpovídaly uvažovaným intenzitám provozu autobusových linek s dostatečnou rezervou pro jejich případné budoucí rozšíření.
- Zajistit dostatečnou obslužnost území okolních obcí lokální veřejnou dopravou ve frekventovaných intervalech. Lokální veřejná doprava by měla být zajištěna nejen na hlavních silničních tazích, ale i z dalších vzdálenějších míst dotčených obcí.
- Požadujeme, aby bylo částečně a v dostatečné míře zachováno i stávající autobusové spojení na stanici metra Kobylisy, které umožní například přepravu pro invalidy nebo matky s kočárky bez nutnosti přestupu na tramvaj.
- Požadujeme, aby veškerá autobusová doprava z obce Líbeznice k terminálu Sedlec a zpět (jenž se má v celém úseku odehrávat výhradně po silnici I/9) byla realizována přes území obce Sedlec.
- Požadujeme umístit další tramvajovou zastávku s návazností na využití stávajícího podchodu v ul. Spojovací. Požadujeme odpovídajícím způsobem rekonstruovat podchod v ul. Spojovací.
- Požadujeme vybudování osvětlených chodníků podél tramvajové trati v obci Zdiby a podél silnice III/0084 v katastru obce Sedlec u Líbeznic.
- V rámci terminálu Sedlec i Zdiby by měl být zajištěn dostatečný, bezpečný a krytý prostor pro parkování kol, motorek, koloběžek apod., jakož i jejich půjčovny tak, aby byly terminály dosažitelné i tímto způsobem dopravy.
- Požadujeme vybudování cyklostezky podél silnice III/0084 a II/608 z obce Sedlec k terminálu Sedlec a západní nájezd na terminál s pokračováním do obce Zdiby od ul. Formanská.
- Požadujeme, aby lávka vedoucí z terminálu přes dálnici D8 pokračovala dále do obydlené části obce Zdiby, a to s možností odbočení k prodejně LIDL.
- Ul. Pražskou ve Zdibech vybavit chodníkem od parkoviště P+R Zdiby až k prodejně Lidl. Od ulice J. Kámena doplnit chodník k tramvajové zastávce ve směru od Prahy. Navrhujeme rekonstruovat nevyhovující podchod pod zámeckým parkem a zřídit bezpečné přechody pro chodce a světelné křižovatky zajišťující bezpečnost chodců.
- Požadujeme, aby veškeré nově budované pojezdové plochy komunikací, jakož i všechny ostatní pojezdové plochy v blízkosti obytné zástavby obcí Zdiby a Sedlec byly opatřeny

povrchem pro snížení hluku a bezpečnou jízdu (tzv. tichým asfaltem) se zajištěním jeho řádné údržby ze strany investora.

- Požadujeme, aby kolejiště tramvajové trati v blízkosti obytné zástavby obcí Zdiby a Sedlec bylo osazeno vhodnou technologií pro tlumení hluku a vibrací.
- V místech, kde je to možné požadujeme provést výsadbu vysoké izolační zeleně směrem k obydlené oblasti Zdib a Sedlce.
- Požadujeme, aby v následném povolovací řízení byla navržena chránička pro optický kabel v rámci celé délky tramvajové tratě až k terminálu Sedlec a dále tělesem chodníku podél silnice III/0084 až na hranici stávající obytné zástavby obce Sedlec.

Město Odolena Voda, obce Klecany, Chvatěruby, Panenské Břežany, Postřizín, Větrušice a Zlončice a Spolek Klecansko, Větrušicko a okolí zaslali k předmětnému záměru identické vyjádření. Výše uvedené subjekty se ve svém vyjádření domnívají, že případná realizace záměru bude mít významný vliv na životní prostředí. Dále sdělují, že záměrem ovlivněné skutečnosti nejsou v předloženém oznámení dostačujícím způsobem popsány tak, aby vliv záměru na životní prostředí byl v této fázi zcela uspokojivě popsán.

K předloženému záměru mají uvedené subjekty následující připomínky a podmínky:

- Předně nejsou dostatečně přesně určeny dopravní zdroje. Přestože v současnosti jsou autobusové linky zejména v dopravních špičkách na hranici svých kapacitních možností a tento stav má být dle oznámení zachován, není zřejmé, jakým mechanismem dojde k omezení IAD.
- Požadujeme, aby realizací tramvajové trati nedocházelo k umělému snižování dopravní kapacity, neboť při shodném objemu autobusových linek zůstane zachován i objem IAD generovaný mikroregionem.
- Nedochází ke snižování dopravních intenzit na kritických křižovatkách a úsecích, jak oznámení chybně předpokládá.
- Na stávající mimoúrovňovou křižovatku Zdiby a přílehlou okružní křižovatku U Pošty, které jsou již dnes zásadním způsobem přetíženy, záměr přivádí další dopravu, což evidentně povede k dopravnímu kolapsu křižovatky. Z tohoto důvodu požadujeme, aby dokumentace předpokládala zvýšení kapacity současné křižovatky. Požadujeme zvýšení kapacity před realizací, nikoliv až ve výhledu roku 2050.
- Závěry dopravně inženýrských podkladů předpokládají, že značná dopravní intenzita bude realizací záměru převedena na dálnici D8. Tento předpoklad je v mnohých ohledech problematický. Právě přetížená dálnice D8 je příčinou tranzitní dopravy na silnici II/608. Oznámení záměru tento aspekt zcela opomíjí. Požadujeme, aby byla část dokumentace přepracována tak, aby byla přesvědčivě popsána situace panující v severní části Prahy.
- Realizací záměru lze předpokládat snížení tranzitní dopravy ve vztahu k hlavnímu městu, nelze však předpokládat náhradu stávající dopravy přicházející zevnitř regionu.

Požadujeme, aby část dokumentace u každého opatření snižující kapacitu komunikace uvedla, jakého zdroje dopravy se týká a jaké bude mít důsledky na okolní silniční síť. Požadujeme, aby stávající dopravní kapacita byla pokud možno zachována. Snižování o 2 400, resp. 1 900 aut denně v ul. Ústecká při vybudování záchytného parkoviště pro 1 500 aut považujeme za nereálné a argumentačně neopodstatněné.

- Jiná necitlivá kapacitní omezení mohou způsobit, že kolony v dopravních špičkách se přesunou na silnici II/608 směrem do obce Klíčany a Zdiby na ul. Průběžnou. V těchto kolonách zůstanou nejen autobusové linky, ale i záměrem vyvolaná doprava. Tato skutečnost spolehlivě eliminuje jakýkoliv kladný vliv záměru. Oznámení tyto aspekty, které mohou zásadně negativně ovlivnit celý záměr, nereflektuje a tudíž je ani nezahrnuje do emisních situací. Požadujeme, aby veškeré tyto zásahy do dopravních kapacit byly ověřeny pomocí mikrosimulací v rozsahu celého mikroregionu.
- S ohledem na další adekvátní rozvoj dopravní obslužnosti regionu požadujeme, aby obratiště tramvají na terminálu Sedlec bylo uzpůsobeno k pokračování tramvajové trati severovýchodním směrem k blízkým větším aglomeracím.
- U parkoviště P+R Zdiby požadujeme vybudování alespoň minimálního zázemí pro cestující, reflektující skutečnost, že zastávka je umístěna mimo obytnou zastávku na planině bez jakékoliv ochrany před nepříznivými povětrnostními podmínkami. Navržené řešení čtyř přechodů přes zúženou komunikaci považujeme s ohledem na bezpečnost a plynulost provozu zcela nepřijatelné.
- Požadujeme, aby byla vedle v oznámení uvedené varianty prověřena varianta převážně v konfiguraci jízdních pruhů 2+2.
- S ohledem na urbanistické podklady pořízené IPR Praha doporučujeme minimálně diskutovat vedení tramvajové tratě nikoliv středem, ale na okraji komunikace.
- Doporučujeme diskutovat umístění budoucí tramvajové zastávky Zdiby, U Kostela tak, aby bylo možné využít stávající podchod v ul. Spojovací.
- Upozorňujeme, že záměry terminálů Zdiby a Sedlec nejsou v souladu s místními územně plánovacími dokumentacemi.

Přestože záměr vedení tramvajové trati Kobylysy – Zdiby považujeme za věcně správný, oznámení nepřesně manipuluje s aktuální situací a velmi nejistě argumentuje ve prospěch realizace tramvajové tratě. Dopravně inženýrské podklady nejsou kvalitně zpracovány, u dopravních kartogramů jsou prezentována nekonzistentní data a ostatní studie popisující vliv záměru na životní prostředí z těchto nepřesných dat vycházejí. Domníváme se, že klíčovým aspektem je možnost pro cestující ze vzdálenějších regionů zaparkovat vozidlo na okraji Prahy a pokračovat dále adekvátní hromadnou dopravou. V rámci lokální dopravní obslužnosti regionu může tramvajová trať rovněž sehrát pozitivní roli, zejména pokud obsluhující linky budou trasovány přes stanici metra Kobylysy (linka C) směrem na stanici metra Palmovka (linky B). Tento chvályhodný cíl prospěšný životnímu prostředí však nesmí být na úkor lokálních dopravních vazeb, které jinou dostupnou alternativu nemají. Dojde-li k jejich násilnému

přetrhání, výsledný efekt může být i nežádoucí, neboť jen nedostatečnou kapacitu severního okraje Prahy přesune o několik kilometrů severněji do našich obcí.

Žádáme proto, aby záměr byl posouzen komplexně včetně zahrnutí lokálních vazeb a aby rizika plynoucí z realizace záměru nebyla ignorována, ale svědomitě posouzena. Zároveň žádáme, aby v rámci realizace záměru byla navýšena kapacita mimoúrovňové křižovatky Zdiby. Ta má silný multiplikatívni vliv formou zvýšení propustnosti křižovatky odlehčit ostatním silnicím nižších tříd. Jen tak lze efektivně bránit akceleraci aktuálního trendu přesunu dopravy ze silnic vyšších tříd vedoucí mimo hustě obydlené aglomerace na silnice nižších tříd vedoucí skrz obydlené oblasti (např. Zdiby, Klecany, Bořanovice, Líbeznice, Měšice), který negativně ovlivňuje životní prostředí v celém našem regionu.

Obec Panenské Břežany nad rámec výše uvedeného dále uvádí, že záměr je přijatelný pouze tehdy, zkrátí-li se intervaly linky 373, která bude propojovat obec a nově vybudovaný přestupní terminál Sedlec.

Obec Dřínov má k oznámenému záměru následující připomínky:

- Záměr neřeší organizaci dopravy během výstavby. Tramvajová trať má vést středem komunikace a na str. 15 oznámení se uvádí „*v souběhu s novou tratí na silnici II/608 je v podstatě předpokládána novostavba kanalizace, vodovodů i plynovodu*“, což naznačuje, že dojde k záboru více než jednoho jízdního pruhu v každém směru a tím prakticky k paralyzování dopravy v délce 5 km.
- Záměr vůbec nepočítá s pravděpodobným nárůstem dopravy na silnici II/608 severně od mimoúrovňové křižovatky Zdiby v důsledku řady rozvojových záměrů v okolí dálnice D8. Tyto záměry povedou ke zhoršení průjezdnosti touto křižovatkou a častější tvorbě kolon na silnici II/608.
- Záměr navrhuje napojení terminálu Sedlec ze silnice I/9, což povede ke zhoršení současného stavu, neboť autobusy budou muset projíždět celou mimoúrovňovou křižovatkou Zdiby ze silnice II/608 na silnici I/9. Oznámení na str. 9 zmiňuje přestavbu mimoúrovňové křižovatky Zdiby jen jako možný souběh obou staveb, zatímco by měla být nezbytnou podmínkou pro realizaci terminálu.
- Záměr neřeší dopad na provoz stanici metra Kobylisy.
- Záměr předpokládá úpravu silnice II/608 mezi mimoúrovňovou křižovatkou Zdiby a Kobylisy na jeden pruh v každém směru, což komplikuje zavedení náhradní autobusové dopravy v případě výpadku tramvají.
- V oznámení na str. 12 je uvedeno, že „*cílem záměru je 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*“ – ale tramvajová trať v navržené podobě žádný spoj nenahradí, protože na území Středočeského kraje vede územím s minimální zastavbou

a všechny spoje budou muset být provozovány dál, jen budou vozit cestující z okolních měst a obcí na místo k metru k tramvaji, na kterou bude nutné přestoupit a dojde ke snížení kvality cestování.

Obec Dřínov je přesvědčena, že záměr nenaplní svůj cíl a za mnohem lepší řešení pro zatraktivnění a zefektivnění veřejné dopravy považuje prodloužení vyhrazeného jízdního pruhu pro autobusy na celý úsek čtyřpruhové ul. Ústecká a Horňátecká a nasazení elektrobusů. Rovněž toto řešení si nevyžádá investice do výstavby a údržby kolejového svršku.

Pokud by přeci jen měla být vybudována tramvajová trať s parkovacím domem, musela by být současně vybudována alespoň do Odoleny Vody, která je největším městem v severní části okresu Praha – východ a přirozeným spádovým centrem.

Obec Máslovice se domnívá, že případná realizace záměru bude mít významný vliv na životní prostředí, přičemž některé záměrem ovlivněné skutečnosti nejsou v předloženém oznámení dostatečným způsobem popsány tak, aby vliv záměru na životní prostředí byl v této fázi zcela uspokojivě popsán. Obec Máslovice požaduje, aby bylo nařízeno podrobné posouzení záměru a má k dopravně inženýrským podkladům následující připomínky:

- Požadujeme, aby bylo v dostatečné míře zachováno stávající spojení autobusových linek na stanici metra Kobylisy. Je žádoucí, aby realizací tramvajové trati nedocházelo k umělému snižování dopravní kapacity, neboť při shodném objemu autobusových linek zůstane zachován i objem IAD generovaný mikroregionem.
- Požadujeme, aby tramvajové koleje byly zabudované do asfaltu a byly pojezdny pro autobusy.
- Nedochází ke snižování intenzit na kritických křižovatkách a úsecích.
- Na stávající mimoúrovňovou křižovatku Zdiby a přilehlou okružní křižovatku U Pošty, které jsou již dnes zásadním způsobem přetíženy, záměr přivádí další dopravu, což evidentně povede k dopravnímu kolapsu křižovatky. Z tohoto důvodu požadujeme, aby dokumentace předpokládala zvýšení kapacity současné křižovatky. Požadujeme zvýšení kapacity před realizací, nikoliv až ve výhledu roku 2050.
- Závěry dopravně inženýrských podkladů předpokládají, že značná dopravní intenzita bude realizací záměru převedena na dálnici D8. Tento předpoklad je v mnohých ohledech problematický. Právě přetížená dálnice D8 je příčinou tranzitní dopravy na silnici II/608. Oznámení záměru tento aspekt zcela opomíjí. Požadujeme, aby byla část dokumentace přepracována tak, aby byla přesvědčivě popsána situace panující v severní části Prahy.
- Realizací záměru lze předpokládat snížení tranzitní dopravy ve vztahu k hlavnímu městu, nelze však předpokládat náhradu stávající dopravy přicházející zevnitř regionu. Požadujeme, aby část dokumentace u každého opatření snižující kapacitu komunikace uvedla, jakého zdroje dopravy se týká a jaké bude mít důsledky na okolní silniční síť.

Požadujeme, aby stávající dopravní kapacita byla pokud možno zachována. Snížení o 2 400, resp. 1 900 aut denně v ul. Ústecká při vybudování záchytného parkoviště pro 1 500 aut považujeme za nereálné a argumentačně neopodstatněné.

- Jiná necitlivá kapacitní omezení mohou způsobit, že kolony v dopravních špičkách se přesunou na silnici II/608 směrem do obce Klíčany a Zdiby na ul. Průběžnou. V těchto kolonách zůstanou nejen autobusové linky, ale i záměrem vyvolaná doprava. Tato skutečnost spolehlivě eliminuje jakýkoliv kladný vliv záměru. Oznámení tyto aspekty, které mohou zásadně negativně ovlivnit celý záměr, nereflektuje a tudíž je ani nezahrnuje do emisních situací. Požadujeme, aby veškeré tyto zásahy do dopravních kapacit byly ověřeny pomocí mikrosimulací v rozsahu celého mikroregionu.
- S ohledem na další adekvátní rozvoj dopravní obslužnosti regionu požadujeme, aby obratiště tramvají na terminálu Sedlec bylo uzpůsobeno k pokračování tramvajové trati severovýchodním směrem k blízkým větším aglomeracím.
- Dopravně inženýrské podklady nejsou kvalitně zpracovány, u dopravních kartogramů jsou prezentována nekonzistentní data a ostatní studie popisující vliv záměru na životní prostředí z těchto nepřesných dat vycházejí. Domníváme se, že klíčovým aspektem je možnost pro cestující ze vzdálenějších regionů zaparkovat vozidlo na okraji Prahy a pokračovat dále adekvátní hromadnou dopravou. V rámci lokální dopravní obslužnosti regionu může tramvajová trať rovněž sehrát pozitivní roli, zejména pokud obsluhující linky budou trasovány přes Kobylisy směrem na Palmovku. Tento chvályhodný cíl prospěšný životnímu prostředí však nesmí být na úkor lokálních dopravních vazeb, které jinou dostupnou alternativu nemají. Dojde-li k jejich násilnému přetrhání, výsledný efekt může být i nežádoucí, neboť jen nedostatečnou kapacitu severního okraje Prahy přesune o několik kilometrů severněji do našich obcí.
- Požadujeme, aby byl vybudován samostatný pruh pro cyklisty mezi obcí Zdiby a městskou částí Kobylisy.
- Požadujeme zvýšit kapacitu parkoviště P+R Zdiby na minimálně trojnásobek uvedený v oznámení a to postavením parkovacího domu, aby nedocházelo k většímu záboru orné půdy. Domníváme se, že jedině zkapacitnění parkoviště P+R a následné využití tramvajové linky může vést ke snížení IAD.
- Žádáme proto, aby záměr byl posouzen komplexně včetně zahrnutí lokálních vazeb a aby rizika plynoucí z realizace záměru nebyla ignorována, ale svědomitě posouzena. Zároveň žádáme, aby v rámci realizace záměru byla navýšena kapacita mimoúrovňové křižovatky Zdiby. Ta má silný multiplikativní vliv formou zvýšení propustnosti křižovatky odlehčit ostatním silnicím nižších tříd. Jen tak lze efektivně bránit akceleraci aktuálního trendu přesunu dopravy ze silnic vyšších tříd vedoucí mimo hustě obydlené aglomerace na silnice nižších tříd vedoucí skrz obydlené oblasti (např. Zdiby, Klecany, Bořanovice, Líbeznice, Měšice), který negativně ovlivňuje životní prostředí v celém našem regionu.

Společnost **Nové Chabry Development, s.r.o.** jakožto majitel řady pozemků v okolí připravované tramvajové trati Kobylisy – Zdiby a významný investor v území velmi vítá a současně podporuje snahu o zlepšení dopravní dostupnosti v oblasti Dolních Chaber. I přes uvedené však společnost Nové Chabry Development, s.r.o. upozorňuje na níže uvedené skutečnosti, které považuje za nezbytné zohlednit v dokumentaci:

- Z doložené přílohy č. 2 Situace, měřítko 1:5000 je patrné, že v současné době již povolená stavba SSZ 8.952 Ústecká - K Ládví není v návrhu stavby tramvajové tratě zohledněna a respektována. Požadujeme, aby v dokumentaci byla zpracována podrobnější situace celkového řešení stavby, která bude respektovat i potřebu signalizace dané křižovatky a nezbytnou koordinaci s výše uvedenou stavbou.
- V předložené dokumentaci žádáme o kapacitní posouzení stavbou dotčených křižovatek. Požadujeme, aby do dokumentace, byla tato posouzení doložena (včetně zmiňované křižovatky SSZ 8.952 Ústecká - K Ládví) tak, aby bylo prokázáno, že výstavba tramvajové tratě nezpůsobí zhoršení dopravní situace v území. Na základě těchto posouzení je nutno současně připravit i podrobnější návrhy řešení jednotlivých křižovatek. V současné době předloženou dopravní situaci v měřítku 1:5000 na podkladu obecné mapy, neshledáváme jako dostatečný podklad.
- Neztotožňujeme se s tvrzením, uvedeným na str. 7 oznámení, které se věnuje kumulativnímu dopadu s naším připravovaným záměrem „Obytný soubor Nové Chabry - fáze F a G a západní dopravní připojení“, kde je konstatováno, že kumulovaný dopad záměru tramvajové tratě s touto stavbou v období provozu je vyloučen. Toto tvrzení se zcela evidentně nezakládá na pravdě, jelikož doprava z nové zástavby bude zcela evidentně využívat stejnou komunikační síť jako plánovaná tramvajová trať. Společný kumulovaný dopad obou záměrů je pak zapotřebí vyhodnotit, jelikož může dojít ke změnám v intenzitách provozu na této komunikační síti.
- Součástí předloženého oznámení jsou i DOPRAVNĚINŽENÝRSKÉ PODKLADY PRO AKCI „TT ZDIBY“ (AD), TSK hl. m Prahy, říjen 2018, které jsou doloženy jako příloha 11. Při porovnání jednotlivých modelů dopravy je zřejmé, že na ul. K Ládví je predikován pokles intenzit dopravy mezi lety 2018 (intenzita cca 8700 průjezdů/24h obousměrně) a rokem 2023 ve stavu bez záměru TT (intenzita cca 8400 průjezdů/24h obousměrně) i se záměrem TT. K tomuto dochází i přes skutečnost, že v území přímo přilehlém k ul. K Ládví připravuje společnost Nové Chabry Development, s.r.o. poměrně významný záměr Obytný soubor Nové Chabry, jehož část je v současné době ve výstavbě a další části mají vydáno platné stavební povolení. Tyto již povolené stavby povedou k dalšímu nárůstu intenzit dopravy na ul. K Ládví. Požadujeme, aby tyto připravované investice a již povolené stavby, stejně jako další stavby v území byly zohledněny v připravených dopravně inženýrských podkladech. Aktuálně doložené podklady tyto stavby evidentně nerespektují.

Společnost Nové Chabry Development, s.r.o. na základě výše uvedených skutečností doporučuje přehodnotit a doplnit dokumentaci jako podklad pro vydání rozhodnutí a požaduje, aby byl záměr dále posouzen, resp. aby byla zpracována plnohodnotná dokumentace, kde budou plně vyhodnoceny všechny výše uvedené skutečnosti.

Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze (dále též „HS HMP“) uvádí, že na základě § 23 odst. 5 zákona není dotčeným správním úřadem při posuzování vliv na životní prostředí podle zákona, neboť záměr přesahuje rámec kraje a územně příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví. HS HMP uvádí, že dotčeným správním úřadem je ve smyslu výše uvedeného Ministerstvo zdravotnictví ČR.

Ministerstvo zdravotnictví ČR (dále též „MZ“) ve svém vyjádření konstatuje, že dokumentace k zahájení zjišťovacího řízení předmětného záměru je zpracovaná v dostatečném rozsahu pro posuzování vlivu záměru na veřejné zdraví. MZ konstatuje, že v rámci řešeného území není dle předložené dokumentace předpoklad negativního vlivu záměru na veřejné zdraví v rámci krajů hlavního města Prahy a Středočeského kraje.

Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha (dále též „ČIŽP“) pouze z hlediska odpadového hospodářství upozorňuje na špatně uvedené číslo vyhlášky. ČIŽP dále nemá k předloženému záměru zásadní připomínky a nepožaduje posouzení záměru dle zákona.

Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší (dále též „MŽP OO“) požaduje, aby bylo na základě Programu zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha – CZ01 důsledně aplikováno opatření BD3 Omezování prašnosti ze stavební činnosti, rozpracované v kapitole 5. rozptylové studie. MŽP OO uvádí, že za předpokladu dodržení tohoto opatření je záměr z pohledu ochrany ovzduší akceptovatelný.

Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí (dále též „MHMP OCP“) nemá z hlediska zemědělského půdního fondu, lesů a lesního hospodářství a myslivosti žádné připomínky.

Z hlediska nakládání s odpady MHMP OCP upozorňuje na chybně uvedený název vyhlášky v oznámení. OCP MHMP dále upozorňuje, že pro uložení nebezpečných odpadů musí původce volit vhodné shromažďovací prostředky, které musí být dle vyhlášky č. 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.

Z hlediska ochrany ovzduší MHMP OCP uvádí, že dle ustanovení § 11 odst. 1 písm. b) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, je dotčeným orgánem státní správy v řízení týkajících se umístování staveb parkovišť s kapacitou nad 500 parkovacích stání

Ministerstvo životního prostředí. K oznámení byla předložena rozptylová studie (prosinec 2018), kterou vypracoval ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., Mgr. Robert Polák, držitel autorizace ke zpracování rozptylových studií (osvědčení MŽP č. j. 2733/780/10/KS). Autor rozptylové studie provedl hodnocení záměru v porovnání s výhledovým stavem roku 2023 (bez vlivu záměru, tzv. varianta nula) a konstatuje, že uvedením záměru do provozu lze očekávat nárůst imisní zátěže v okolí terminálu Sedlec a v okolí navazujících úseků dálnice D8 a silnice I/9, zpravidla mimo oblasti s obytnou zástavbou, případně v okrajových částech zástavby. Naopak v referenčních bodech při ul. Ústecká, podél které se nachází obytná zástavba, byl zpravidla vypočten pokles předpokládané imisní zátěže. MHMP OCP považuje provedené hodnocení provozu nového úseku tramvajové trati na kvalitu ovzduší za dostatečné, nemá k němu zásadní připomínky a nepožaduje pokračování v dalších stupních procesu dle zákona.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny MHMP OCP odkazuje na příložený biologický průzkum, který je součástí oznámení. MHMP OCP uvádí, že dle biologického průzkumu nedojde k negativnímu zásahu do vývoje jedinců zvláště chráněných druhů.

Z hlediska ochrany vod MHMP OCP upozorňuje, že v navazujících stupních projektové přípravy bude potřeba přeložky potrubí projednat dle § 15 vodního zákona u příslušného vodoprávního úřadu. MHMP OCP považuje oznámení za dostatečné, nemá k němu připomínky a projednávání v dalších stupních procesu EIA z pohledu ochrany vod nepožaduje.

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále též „STK OŽP“) jako dotčený orgán k oznámení záměru sděluje následující:

Z hlediska ochrany přírody a krajiny STK OŽP v souladu s § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (dále též „zákon o ochrany přírody“), ve znění pozdějších předpisů upozorňuje, že ten, kdo v rámci výstavby nebo jiného užívání krajiny zamýšlí uskutečnit závažné zásahy, které by se mohly dotknout zájmů chráněných podle částí druhé, třetí a páté zákona o ochraně přírody, je povinen předem zajistit na svůj náklad provedení hodnocení vlivu zamýšleného zásahu na tyto chráněné zájmy. V tomto případě se jedná zejména o hodnocení vlivu zamýšleného zásahu na zvláště chráněné druhy, z něhož bude vyplývat návrh opatření k vyloučení nebo alespoň zmírnění negativního vlivu, včetně variant řešení k minimalizaci negativních dopadů na zjištěné zvláště chráněné druhy. Výstupy z tohoto hodnocení budou současně i podkladem pro řízení o udělení výjimky dle § 56 zákona o ochrany přírody.

Dále STK OŽP jako orgán ochrany přírody příslušný podle ust. § 77a odst. 4, písm. n) zákona o ochrany přírody, sděluje, že na území v působnosti Krajského úřadu Středočeského kraje, v souladu s ust. § 45i zákona, byl vyloučen významný vliv předloženého záměru samostatně i ve spojení s jinými záměry nebo koncepcemi, na předmět ochrany nebo celistvost evropsky

významných lokalit nebo ptačích oblastí stanoviskem Krajského úřadu Středočeského kraje ze dne 26. 11. 2018 pod č. j. 148973/2018/KUSK-Sed.

Z hlediska ochrany ovzduší STK OPŽ uvádí, že se jedná 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 činnost, která je spojená s tímto projektem, může být výrazným zdrojem prašnosti, především tuhých znečišťujících látek (PM_{10} a $PM_{2,5}$), proto je nutné při provádění 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 PM_{10} a v Programu zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy – CZ02 v opatření BD3 Omezování prašnosti ze stavební činnosti.

Realizace některých opatření, která jsou uvedena v Metodice pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM_{10} 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.

Z hlediska nakládání s odpady STK OŽP sděluje následující:

- Na str. 26 oznámení je nesprávně uveden odkaz na právní předpis. Vyhláška č. 381/2001 Sb., (Katalog odpadů) byla zrušena a nahrazena Vyhláškou č. 93/2016 Sb., o Katalogu odpadů, s účinností od 1. 4. 2016.
- Odpady, které budou vznikat při výstavbě, je nutné předávat osobě oprávněné k jejich převzetí a to přednostně k využití včetně stavebních odpadů (tašky apod.). Pouze pokud využití nebude možné, lze je uložit na řízené skládce.
- Ke kolaudaci daného záměru musí být předložena řádná evidence odpadů a doložen jejich způsob využití či odstranění.
- Výše uvedené připomínky požadujeme zohlednit v dalším stupni projektové dokumentace.
- Proti vlastnímu záměru nemáme z hlediska nakládání s odpady námítky.
- Nakládání s odpady, které budou vznikat realizací výše uvedeného záměru, bude řešeno dle platné legislativy, tj. zákonem o odpadech.
- Nepožadujeme další hodnocení předložené dokumentace ve smyslu zákona.

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu STK OŽP uvádí, že samotná stavba tramvajové trati nepředstavuje zábor ZPF, ovšem pro související stavby jako je parkoviště P+R Zdiby a terminál Sedlec je navržen trvalý zábor ZPF v celkovém rozsahu 6,835 ha.

STK OŽP upozorňuje, že je nutné požádat příslušný orgán ochrany ZPF o souhlas k trvalému a dočasnému odnětí stavbou dotčených částí zemědělské půdy ze ZPF s náležitostmi uvedenými v ustanovení § 9 odst. 6 zákona č. 334/1992 Sb., (dále též „zákon o ochraně ZPF“), ve znění pozdějších předpisů. Jednou z náležitostí žádosti o souhlas s odnětím ze ZPF je podle ustanovení § 9 odst. 6 písm. e) zákona o ochraně ZPF předběžná bilance skrývky kulturních vrstev půdy a návrh způsobu jejich hospodárného využití. V této souvislosti STK OŽP upozorňuje, že za hospodárné využití skrývky kulturních vrstev půdy je v daném případě (zábor zemědělské půdy I. třídy ochrany) možné považovat pouze její uložení na pozemky, které jsou součástí ZPF a jsou zemědělsky obhospodařovány tak, aby nedocházelo ke ztrátám nejcennějších půd v důsledku stavební činnosti. Skrývka kulturních vrstev půdy a její hospodárné využití je jedním z nástrojů ochrany ZPF při rozhodování o odnětí půdy ze ZPF - bez zajištění hospodárného využití skrývky kulturních vrstev půdy nelze udělit souhlas k odnětí zemědělské půdy ze ZPF.

Z hlediska ostatních složkových zákonů není STK OŽP kompetentní nebo nemá připomínky a nepožaduje další posouzení dle zákona.

Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, odbor životního prostředí jako dotčený orgán v řízení dle zákona nemá k předmětnému záměru připomínky a nepožaduje další hodnocení.

Paní K, pan S. a paní K. (dále též „veřejnost“) vítají uvedený záměr a konstatují, želepší dopravní obslužnost regionu a vytvoří komunikaci městského typu se zvýšenou bezpečností provozu a kvalitou bydlení. Veřejnost dále ve svém vyjádření uvítala, kdyby komunikace i zamýšlené parkoviště P+R v katastrálním území Zdiby byly doplněny dostatečně vysokou zelení jako kompenzace nárůstu dopravního zatížení a zpevněných ploch.

Pan K. vyjadřuje nesouhlas s výstavbou tramvajové trati Kobylisy – Zdiby, tak jak je navržena a to především z těchto důvodů:

- V uvedeném akustickém výpočtu (zakázkové číslo 18.0256-01) z listopadu roku 2018 není vůbec brán zřetel na hluk způsobený leteckou dopravou z připravované druhé ranveje letiště v Ruzyni a plánovaného letiště ve Vodochodech. Rovněž není počítáno se zvýšením automobilové dopravy na toto letiště a zvýšení hladiny hluku. Proto žádám o zpracování těchto skutečností a vypracování nového výpočtu.
- V dopravně inženýrském podkladu č. 18-5230-H29 z října roku 2018 je jasně uvedeno, že nebyly zohledněny nové plánované dopravně významné stavby (MÚK Zdiby, letiště, direktivní větev z D8 na I/9, která má být realizována v letošním roce, případná stavba haly Goodman atd.). Takové nekoordinované plánování nedává smysl, a proto požadují jejich zapracování do dopravně inženýrského podkladu. Dále je uvedeno, že komunikace III/0084 mezi obcí Sedlec a novým terminálem je uvažována s vyloučením provozu

IAD, ale s provozem autobusů se počítá. Není zřejmé jak se zabrání, aby si auta nezkracovala cestu k terminálu, případně neparkovala podél komunikace. Zákazová značka bohužel nic neřeší, a proto požaduji komunikaci III/0084 vyloučit z IAD i autobusové dopravy zcela a ponechat ji jako pěší pro obyvatele Sedlce. Snížením kapacity silnice II/608 (2 pruhy v každém směru do jednoho) se výrazně zhorší doprava v celé uvažované trase tramvajové trati. Již dnes je dálnice D8 často ucpaná a snížením počtu pruhů na II/608 se situace zhorší. Není vůbec řešeno okolí obchodů Bauhaus, Billa, výjezd z Nových Chaběr atd. Bude velmi problematické z těchto částí vyjet. Řešením by byly světelné křižovatky, nicméně to by už nyní předraženou stavbu ještě více zdražilo. Rozdíl přibližně 2000 aut na ul. Ústecké se záměrem tramvajového tratě a bez je minimální a jen přesune problémy na dálnici D8 a negativní dopady tohoto zvýšeného provozu odnesou obyvatelé Březiněvsí a Ďáblic.

- V záměrem dotčené lokalitě jsou vzácné lesnaté plochy a uvažovaná stavba Terminálu Sedlec hned vedle lesa je diskutabilní. Uvedený les a přilehlé pole (mimořádně s velmi kvalitní půdou) slouží jako úkryt, zdroj potravy a biokoridor pro řadu živočichů (srnec, zajíc, ptáci). Les a jeho okolí je rovněž významnou lokalitou roháče obecného (*lucanus cervus*), který je zapsán ve druhém dodatku směrnice lokalit Evropské unie z roku 1992 a také ve třetím dodatku Dohody o ochraně evropských živočichů a přírodních nalezišť. Dále je dle nařízení vlády 166/2005 Sb., veden v kategorii ohrožený a nachází se v červeném seznamu ČR. Z tohoto důvodu nesouhlasím s kácením starých hrušní, které jsou důležité pro vývoj roháče velkého. Tyto stromy jsou významným a důležitým prvkem v krajině a slouží jako zdroj potravy pro řadu živočichů, místo pro hnízdění nebo úkryt. Okraj lesa a jeho křoviny jsou i hnízdištěm tuňáka obecného (*lanius collurio*), který dle přílohy III vyhlášky 395/1992 Sb., je zvláště chráněným druhem v kategorii ohrožený, a proto by měla být vzdálenost terminálu od okraje lesa minimálně 200 m. V místě uvažované stavby terminálu Sedlec se vyskytuje silně ohrožený druh, křeček polní (*cricetus cricetus*), který je v ČR chráněný zákonem, vyhláškou č. 175/2006 Sb., a zároveň dle Směrnice rady 92/43/EHS evropsky významným druhem uvedeným v příloze IV. Jeho výskyt dokládá několik uhynulých jedinců na silnici III/0084 a nory na okraji pole. Z tohoto důvodu žádám o důkladný zoologický průzkum se zaměřením na výskyt křečka polního. V případě nálezu zvláště chráněných druhů požádat o výjimku ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů podle § 50 zákona o ochraně přírody a krajiny, a navrhnout rozsah ochranných opatření a případně kompenzační opatření (např. zmenšení terminálu Sedlec, posunutí více k silnici I/9 a ponechání širšího pásu pole mezi terminálem a silnicí III/0084 apod.).
- Dále není zřejmé, kdo bude odpovědný za úklid okolo terminálu, kdo bude platit odvoz odpadků, provoz toalet a jak bude zajišťována bezpečnost.

Závěr zjišťovacího řízení nenahrazuje vyjádření dotčených orgánů státní správy, ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů. Tento závěr zjišťovacího řízení není rozhodnutím vydaným ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat.

RNDr. Štěpán Kyjovský
ředitel odboru
podepsáno elektronicky

Rozdělovník:

1. Oznamovatel

- Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace, Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5 - Smíchov, IDDS: a6ejgmx

2. Dotčená veřejnost veřejnou vyhláškou vyvěšením na úřední desce Magistrátu hlavního města Prahy po dobu 15 dnů, přičemž patnáctým dnem od vyvěšení se písemnost považuje za doručenou

První den zveřejnění:

Poslední den zveřejnění:

3. Dotčené územní samosprávné celky ke zveřejnění na úřední desce po dobu nejméně 15 dnů podle § 16 zákona (OCP MHMP žádá o zaslání dokladu o vyvěšení a sejmutí)

- Středočeský kraj, Ing. Jaroslava Pokorná Jermanová – hejtmanka, IDDS: keebyyf
- Městská část Praha 8, starosta, IDDS: g5ybpd2
- Městská část Praha – Dolní Chabry, starosta, IDDS: ztib27j
- Obec Zdiby, starosta, IDDS: vt2b6m8
- Město Klecany, starosta, IDDS: 4d6bdnh
- Obec Sedlec, starosta, IDDS: 9icar3p

4. Na vědomí

- Hlavní město Praha, Ing. Petr Hlubuček – náměstek primátora, Mariánské náměstí 2/2, 110 01 Praha 1
- Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze, IDDS: zpqai2i
- 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 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: g5ybpd2
- Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace, IDDS: c2zmahu

5. Spis