

- dle rozdělovníku -

Váš dopis zn./ze dne:

Č. j.:

MHMP 589956/2022

Sp. zn.:

S-MHMP 453939/2022

Vyřizuje/tel.:

Ing. Zlata Jarkovská

236 004 423

Počet listů/příloh: 12/0

Datum:

04.04.2022

Rozhodnutí - Závěr zjišťovacího řízení

Výroková část:

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

Záměr „Elektrifikace autobusových linek – levý břeh, část: elektrifikace linky 131“ nepodléhá posouzení vlivů na životní prostředí podle zákona.

Identifikační údaje:

1. Název záměru

Elektrifikace autobusových linek – levý břeh, část: elektrifikace linky 131

2. Oznamovatel:

Dopravní podnik hlavního města Prahy, akciová společnost, Sokolovská 42/217, 190 00 Praha 9, IČO: 00005886

3. Oznámení:

zpracovatel: PRAGOPROJEKT, a. s., K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4,
odpovědný řešitel: Ing. Ilona Plevová; datum zpracování: prosinec 2021

4. Zařazení záměru dle přílohy č. 1 zákona:

Záměr naplňuje ust. § 4 odst. 1 písm. c) zákona, a to jako záměr 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, limit 1 km) kategorie II přílohy č. 1 k zákonu.

5. Kapacita (rozsah) záměru:

Záměrem je novostavba trolejbusové tratě v délce 6,75 km jednostopého trolejového vedení na části autobusové linky 131 (budoucí trolejbusové linky č. 51) mezi zastávkami Bořislavka a Hradčanská. Záměr zahrnuje realizaci příslušné nabíjecí a napájecí infrastruktury. Pro napájení trolejového vedení (TV) je navržena nová měnírna MR U Matěje.

Délka jednostopého trolejového vedení celkem	6 750 m (tj. 57,7 % z celkové délky úseku)
Pojezd na baterii	4 950 m (tj. 42,3 % z celkové délky úseku)
Počet nových trakčních stožárů	163 ks
Počet vyměňných trakčních stožárů	5 ks
Kabelová trasa celkové délky	3 190 m
Měnírna	1x nová měnírna U Matěje (vč. přípojky VN, NN, telefonní a datové)

6. Umístění:

kraj: hlavní město Praha
obec: hlavní město Praha
městská část: Praha 6, Praha 7
katastrální území: Dejvice, Bubeneč, Vokovice

Záměr je situován na území městské části Praha 6. Okrajově zasahuje také do k. ú. Vokovice. V krátkém úseku je ul. Goethovo, po které je trasa linky 131 vedena, hranicí s Městskou částí Praha 7. V této části linky nejsou navrženy žádné stavební úpravy, trolejbus zde bude pojižděn na baterii.

7. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Na lince 131 (č. 51) o celkové délce 11,7 km (tam a zpět) budou nasazeny bateriové trolejbusy, které mezi zastávkou Sušická a Bořislavka pojedou ve směru z Hradčanské pod trolejí, vedené po ul. Evropské, dále pojedou pod trolejí v obou směrech mezi zastávkou Sušická a Zelená ulicemi Na Pískách, Šárecká, Na Šťáhlavce a Zelená. Na nezatrolejovaném úseku v Bubenči za křížením s ul. Jugoslávských partyzánů od zastávky Zelená po konečnou zastávku Hradčanská, tj. v ul. Zelená, Antonína Čermáka, Goetheho, Bubenečská s točnou přes ul. Pod Kaštany, Srbská a Čs. armády využijí trolejbusy bateriové články, stejně jako v ul. Evropská ve směru z Bořislavky k zastávce Sušická.

Záměr nemění na dotčených komunikacích stávající dopravní režim. Dojde jen k nahrazení stávajících naftových autobusů bateriovými trolejbusy délky 12 m (ST). Bateriové trolejbusy budou nasazeny na stejné trase a ve stejných intervalech jako stávající autobusy na této lince.

Možnost kumulace s jinými záměry

Z budoucích (plánovaných) záměrů jsou známy:

- Garáže Řepy
Nové bateriové trolejbusy pro linku 131 (51) budou odstaveny v Garážích Řepy, kde budou vybudovány nové odstavy a dobíjení ve stávající hale D7. Při v předstihu připravované akci Elektrifikace linky 119 byla navržena nová měnírna Garáže Řepy, u které se počítá s rozšířením do budoucna. Tato měnírna má instalovanou technologii pro napájení nových odstavů a výkonovou i prostorovou rezervu pro další rozšíření. Bez kumulativních vlivů.
- Rekonstrukce veřejného osvětlení
V rozsahu stavby je ve smyslu zásad Manuálu tvorby veřejných prostranství připravována související rekonstrukce veřejného osvětlení ve stavbu dotčených ulicích s cílem sdružit trolejové vedení a veřejné osvětlení na společné stožáry.
- Šárecká, č. akce 999044, Praha 6; Na Pískách, Praha 6
Předkládaný záměr je ve své přípravě koordinován s plánovanými rekonstrukcemi ulic Šárecká a Na Pískách, jejichž cílem je zvýšení urbanistického komfortu uličního prostoru. Ulice Na Pískách je v současné době ve stupni rozpracované studie, ulice Šárecká v projednání DÚR. Záměry jsou a i nadále budou koordinovány zejména z hlediska umístění nových stožárů pro trolejové vedení, rozmístění obrub chodníků či z hlediska vegetačních úprav.

Uvedené záměry mohou mít dopad na technické a technologické řešení jednotlivých staveb (nutná koordinace projektové přípravy), avšak bez kumulace negativních vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a obyvatelstvo. Z hlediska širších vztahů lze kumulace očekávat

s dalšími záměry elektrifikace dalších autobusových linek MHD. Z aktuálně připravovaných se v rámci elektrifikace levobřežní části Prahy kromě uvedené linky 131 dále jedná o linky 137, 176, 191 a 119. Tyto záměry naplňují vizi moderní elektrické a ekologické městské hromadné dopravy, která v kumulaci přinese významný pozitivní vliv zejména na imisní zatížení města, klima a také na akustickou situaci.

8. Stručný popis technického a technologického řešení:

Záměr je předkládán v jedné variantě.

Trasa linky 131 je vedena z výchozí zastávky Hradčanská do konečné zastávky Bořislavka (obrátiště Horoměřická) a zpět. Záměr zahrnuje novostavbu trolejbusové tratě v celkové délce 6,750 km v úseku Bořislavka – Zelená. V částech linky 131, kde nebude realizováno trolejové vedení, bude napájení trakčních motorů z baterií.

Záměr zahrnuje realizaci příslušné nabíjecí a napájecí infrastruktury. Pro napájení trolejového vedení (TV) je navržena nová měnična MR U Matěje. Do navrhované nabíjecí infrastruktury bude začleněn také stávající památník trolejbusového provozu v ulici Šárecká, který je připomínkou na první pražskou trolejbusovou linku z roku 1936.

Zastávka (linka 131)	Staničení	Délka úseku [km]	Trolej	Baterie
BOŘISLAVKA	0,000			ANO
Sušická	0,970	0,970		ANO
Dyrinka	1,670	0,700	ANO	
U Matěje	2,290	0,620	ANO	
Na Santince	3,450	1,160	ANO	
Před křížením s tram v ul. Zelená	3,800	0,350	ANO	
Zelená	3,920	0,120		ANO
HRADČANSKÁ	5,850	1,930		ANO
Odstav	5,850	0,000		ANO
HRADČANSKÁ	5,850	0,000		ANO
Zelená	7,780	1,930		ANO
Na Santince	8,250	0,470	ANO	
U Matěje	9,410	1,160	ANO	
Dyrinka	10,030	0,620	ANO	
Sušická	10,730	0,700	ANO	
BOŘISLAVKA	11,700	0,970	ANO	
<i>Odstav (obrátiště Horoměřická)</i>	11,700	0,000	ANO	
CELKEM		11,700 km	6,750 km	4,950 km
			57,69 %	42,31 %

Ve směru z centra je uvažován začátek trolejové stopy v km 3,950 staničení linky (zastávka Zelená) a v km 0,063 ukončení stopy z centra (dobíjecí stání Bořislavka), počátek stopy do centra bude v zastávce Sušická v km 0,932 a ukončení stopy TV do centra bude před křižovatkou Zelená – Jugoslávských partyzánů v km 3,850 staničení.

Připojení na trolejové vedení bude provedeno přes natrolejovací stříšky, které budou umístěny v zastávce Zelená (2 ks z důvodu dlouhé zastávky a možném příjezdu dvou vozidel do zastávky), v zastávce Na Santince (pro manipulační natrolejování), v zastávce Sušická (2 ks, jedno umístění je pro stávající stav, druhé umístění pro upravenou komunikaci včetně zastávky) a ve výstupní zastávce Bořislavka pro připojení vozů najíždějících na linku 131 a jejich dobití po přejezdu z garáží Řepy.

Většina nového trolejového vedení (TV) linky 131 je provedeno jako prosté, pružné, kompenzované vedení pomocí závaží. Dopínané úseky TV byly vybrány na komunikacích, které jsou rovinaté nebo s malými oblouky na TV. Všechny zbývající části TV budou provedeny jako prosté, pružné, pevně kotvené TV.

Celá část nového dvoustupého a jedностupého TV bude rozdělena na čtyři napájecí úseky a napájeno z měničny MR U Matěje. Napájecí úseky budou čtyři - N.Ú.UMT.1, N.Ú.UMT.2, N.Ú.UMT.3, N.Ú.UMT.4, dělení mezi úseky N.Ú.UMT.1-2 bude v km 2,993 staničení, dělení mezi úseky N.Ú.24.2-3 v km 1,817 staničení a dělení mezi úseky N.Ú.24.3-4 v km 0,848 staničení. Všechny čtyři úseky budou mít vždy dva napájecí body označeny číslem úseku a písmenem a; b, napájeny vždy samostatným párem kabelů (1x+;1x-) který bude vyveden vždy na příslušný napájecí bod.

Úsek N.Ú.UMT.1 bude mít napájecí bod N.B. UMT.1a v km 3,183 staničení, napájecí bod N.B.UMT.1b v km 3,280 staničení, pro úsek N.Ú.UMAT.2 bude napájecí bod N.B.UMAT.2a v km 2,489 staničení, napájecí bod N.B.UMAT.2b v km 2,185 staničení, pro úsek N.Ú.UMAT.3 bude napájecí bod N.B.UMT.3a v km 1,653 staničení, napájecí bod N.B.UMT.3b v km 1,306 staničení a pro úsek N.Ú.UMAT.4 bude napájecí bod N.B.UMAT.4a v km 0,707 staničení, napájecí bod N.B.UMAT.4b v km 0,223 staničení.

Všechny napájecí a dělicí body v trase budou osazeny motorickými odpojovači.

Závěsy trolejového vedení budou v rovinatých částech tratě uchyceny převážně na výložníky v obloucích na systém nosných lan, závěsy TV v rovině budou v provedení s přídatným lanem, v obloucích budou použity obloukové svorky.

Na ulici Evropská se předpokládá využití většiny stávajících trakčních stožárů, o vhodnosti použití stávajících základů bude rozhodnuto před dalším stupněm PD. V obratišti Horoměřická

(odstavy Bořislavka) je navrženo zatrolejování nad odstavným pruhem v celé délce odstavů, včetně protihlukového tunelu.

- Kabelové vedení MR U Matěje

Jak je výše uvedeno, nová měnírna U Matěje bude napájet celkem 4 napájecí úseky. Kabelová trasa pro napájecí bod N.B. UMT.2b a napájecí úseky N.Ú. UMT 3, N.Ú. UMT 4 bude vyvedena z MR U Matěje a vedena ve společné rýze směrem z centra ulicemi Šárecká, Na Pískách, Evropská k jednotlivým napájecím bodům.

Ke kabelové trase trakčních kabelů budou přiloženy 2ks optotrubek HDPE40 pro propojení měnírny MR U Matěje do stanice metra Bořislavka a 2ks optotrubek HDPE40 pro propojení měnírny MR Vokovice do stanice metra Bořislavka. Ke kabelové trase od MR U Matěje směrem na Julisku budou přiloženy 2ks optotrubek HDPE40 až k poslednímu NB UMT.1b, kde budou ukončeny a zaslepeny.

- Měnírna MR U Matěje

Mezi ulicemi Na Štáhlavce a Na Míčánce v blízkosti s křížením s ulicí Na Fišerce bude vybudována nová měnírna pro napájení trolejbusového trakčního vedení v oblasti Juliska a blízkém okolí. Objekt měírny bude zděná stavba o rozměrech cca 18 m x 9 m se suterénem, který bude sloužit jako kabelový prostor. V Jihovýchodní části budovy bude místnost se vstupním rozváděčem 22kV PRE Distribuce. Místnost bude mít samostatný vstup z ulice Na Míčánce. Stání transformátorů bude směrem na sever umístěné v 1. podzemním podlaží (PP). Přístup do 1. nadzemního podlaží (NP) bude z ulice Na Míčánce a do suterénu bude z ulice Na Štáhlavce, který bude zároveň sloužit jako nouzový východ.

Měnírna je uvažována pro napájení čtyř trolejbusových trakčních úseků a dvou rezervních vývodů. Celkově se očekává maximální odběr ve výši 2 200 kW. Budou použity transformátory se sníženou hladinou hluku do 50 dB. Nad transformátorovými stáními je umístěn velín. Objekt měírny bude obsahovat lokální hlásič požáru. Pro měírnu bude vytvořena nová samostatná uzemňovací soustava, na kterou budou připojeny všechny neživé části rozvodny včetně jímací soustavy před bleskem.

S ohledem na sociální zařízení v MR U Matěje bude zřízena nová splašková kanalizační přípojka do veřejné splaškové stoky v ul. Na Míčánce. Stejně tak bude zřízena vodovodní přípojka od veřejného vodovodu v ul. Na Míčánce. Pro napájení MR je navržena přípojka VN 22 kV a NN 0,4 kV. Je navržena také přípojka CETIN.

- Výstavba

Realizace záměru se předpokládá za plného provozu, případně s omezením – lokálním zúžením jízdního pruhu. V ul. Evropská a Jugoslávských partyzánů se předpokládají krátkodobé výluky tramvajového provozu. Stavba bude realizována v dílčích etapách jednotlivých uličních bloků, zejména pak v návaznosti na postup souvisejících a podmiňujících staveb. Do provozu bude uvedena najednou. Zemní práce budou probíhat prakticky výhradně v uličním prostoru. Pro zřízení nových stožárů a položení kabelových tras budou vykopány základy a rýhy s ohledem na dotčené povrchy (živičné, dlážděné, zatravněné). Realizace výkopu se předpokládá zejména

ručně, a to s ohledem na ostatní inženýrské sítě. Uložení do rýhy bude provedeno v souladu s platnými technologickými postupy. Typ povrchů a jejich rozsah nebude měněn (obnova původního povrchu).

Odůvodnění:

1. Odůvodnění vydání rozhodnutí a úvahy, kterými se příslušný úřad řídil při hodnocení zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu a informací obsažených v bodě D.4 přílohy č. 3 k zákonu:

Podle § 7 odst. 2 zákona je cílem zjišťovacího řízení u záměrů a jejich změn uvedených v § 4 odst. 1 písm. b) až h) zjištění, zda mohou mít významný vliv na životní prostředí, případně zda mohou samostatně nebo ve spojení s jinými záměry mít významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, a tedy zda podléhají posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle zákona. Zjišťovací řízení se zahajuje na podkladě oznámení a provádí se podle kritérií uvedených v příloze č. 2 k zákonu. Při určování, zda záměr nebo jeho změna může mít významné vlivy na životní prostředí, přihlíží příslušný úřad vždy k povaze a velikosti a prostorovému rozsahu záměru, k jeho umístění, k obdržným vyjádřením, k okolnosti, zda záměr nebo změna záměru svou kapacitou dosahuje limitních hodnot uvedených u záměrů příslušného druhu v příloze č. 1 k tomuto zákonu kategorie II a k případným výsledkům jiných environmentálních hodnocení podle příslušných právních předpisů.

Příslušný úřad na podkladě oznámení, vyjádření k němu obdržných a podle kritérií uvedených v příloze č. 2 k zákonu došel k následujícím závěrům:

Záměrem je novostavba trolejbusové tratě v délce 6,75 km trolejového vedení na části trasy linky 131 Bořislavka - Hradčanská. Trolejové vedení je mezi zastávkami Zelená a Sušická navrženo v délce cca 2,890 km jako dvoustopé a dále mezi zastávkami Sušická a Bořislavka pro směr z Hradčanské v délce cca 1,090 km jako jednostopé. V úseku Zelená – Hradčanská nebude instalováno trolejové vedení, bateriové trolejbusy zde pojedou v režimu „na baterii“. Záměr zahrnuje realizaci příslušné nabíjecí a napájecí infrastruktury. Pro napájení trolejového vedení (TV) je navržena nová měnična MR U Matěje. Na lince 131 (č. 51) o celkové délce 11,7 km (tam a zpět) budou nasazeny bateriové trolejbusy, které mezi zastávkou Sušická a Bořislavka pojedou ve směru z Hradčanské pod trolejí, vedené po ul. Evropské, dále pojedou pod trolejí v obou směrech mezi zastávkou Sušická a Zelená ulicemi Na Pískách, Šarecká, Na Štáhlavce a Zelená. Na nezatrolejovaném úseku v Bubenči za křížením s ul. Jugoslávských partyzánů od zastávky Zelená po konečnou zastávku Hradčanská, tj. v ul. Zelená, Antonína Čermáka, Goetheho, Bubenečská s točnou přes ul. Pod Kaštany, Srbská a Čs. Armády využijí trolejbusy bateriové články, stejně jako v ul. Evropská ve směru z Bořislavky k zastávce Sušická.

Záměr nemění rozsah provozu ani počty spojů, dochází pouze k nahrazení stávajících naftových autobusů bateriovými trolejbusy. Elektrifikace předmětné linky probíhá prakticky v části trasy původní (historické) trolejbusové trati č. 51 Svatý Matěj – Střešovice z 30. až 50. let 20. století. K obnovení elektrifikace byla linka navržena i s ohledem na vysokou přepravní poptávku zejména ve špičkových časech, což se projevuje v krátkých intervalech. Trasa navíc prochází rezidenční zástavbou, kde z plochého reliéfu Bubenče stoupá do vrcholových partií nad Šáreckým údolím a ostrohů Baby. Díky elektrickému pohonu bude dosaženo efektivnějšího a plynulejšího provozu se snížením emisí znečišťujících látek a hladin hluku, a to zejména při rozjezdech a jízdě ve stoupání.

Dle platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy schváleného usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 10/05 ze dne 09.09.1999, který nabyl účinnosti dne 01.01.2000, včetně platných změn i změny Z 2832/00 vydané usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 39/85 dne 06.09.2018 formou opatření obecné povahy č. 55/2018 s účinností od 12.10.2018 se předložený záměr předběžně nachází v zastavitelném území v plochách s rozdílným způsobem využití SV – všeobecně smíšené s kódem míry využití plochy G a s plovoucí značkou DH – plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R a S2 – sběrné komunikace městského významu, a dále v území nezastavitelném, v ploše s rozdílným způsobem využití DU – urbanisticky významné plochy a dopravní spojení, veřejná prostranství, ZP – parky, historické zahrady a hřbitovy, ZMK – zeleň městská a krajinná a IZ – izolační zeleň.

Přílohou Oznámení je vyjádření Odboru územního rozvoje MHMP č. j. 1959835/2021 ze dne 30.11.2021, ve kterém úřad územního plánování konstatuje, že předložený záměr je v souladu s platným Územním plánem hl. m. Prahy, přičemž upozorňuje na závazné a informativní prvky územního plánu, které musí být respektovány. Úřad dále konstatuje, že v navazujících stupních řízení bude předložený záměr posouzen v souladu s platným Územním plánem SÚ hl. m. Prahy. Dále Úřad upozorňuje, že se jedná pouze o informativní vyjádření ohledně souladu daného záměru s platným Územním plánem hl. m. Prahy, které není závazným stanoviskem orgánu územního plánování podle § 96b stavebního zákona, v platném znění.

Realizace záměru se předpokládá za plného provozu, případně s omezením – lokálním zúžením jízdního pruhu. V ul. Evropská a Jugoslávských partyzánů se předpokládají krátkodobé výluky tramvajového provozu. Objízdné trasy nejsou plánovány. Délka výstavby je uvažována dvě stavební sezóny. S ohledem na rozsah a charakter záměru nekladou požadavky na přepravu stavebního materiálu žádné významné nároky na přesuny hmot. Stavbou vyvolaná doprava bude probíhat pouze v denní době. Bude vedena po stávajících komunikacích, bez podstatného navýšení dopravních intenzit.

Autobusy se vznětovými motory budou nahrazeny bateriovými trolejbusy ve stejné trase a ve stejných intervalech.

Výskyt bodových zdrojů znečištění ovzduší v období výstavby se nepředpokládá.

Jako plošný zdroj znečištění ovzduší lze považovat plochu staveniště, kdy do ovzduší budou uvolňovány emise ze stavebních mechanismů na staveništi, případně prašnost vznikající při provádění zemních prací, manipulaci se zeminami a stavebními materiály (sekundární, resp. resuspendovaná prašnost). Zemní práce jsou však uvažovány jen v omezeném rozsahu. Velká část výkopů bude probíhat ručně bez nasazení stavebních strojů. Pro případ suché stavební plochy a zvýšené prašnosti bude předepsáno zkrápění proti nadměrné prašnosti. Stavební mechanismy musí být v odpovídajícím technickém stavu.

Jako liniový zdroj znečištění ovzduší lze uvažovat emise z naftových motorů stavebních strojů na staveništi a nákladních přepravních prostředků převážející stavební materiál či zeminy. S ohledem na rozsah záměru se nebude jednat o žádné významné přesuny hmot. Dopravní trasy využívané pro stavbu budou vedeny po stávajících komunikacích bez podstatného navýšení dopravní i imisní zátěže. Jako charakteristické emise související se spalováním pohonných hmot lze uvést emise oxidů dusíku, oxidu uhličitého, benzenu a prachových částic.

Dle map klouzavých pětiletých průměrů imisních koncentrací znečišťujících látek za období 2016-2020, publikovaných Českým hydrometeorologickým ústavem, není v dané lokalitě překračován žádný imisní limit uvedený v příloze č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. Ve východní části záměru dosahují hodnoty ročního průměru benzo[a]pyrenu limitní hodnoty 1 ng/m³.

Realizací záměru nevznikne v území žádný nový bodový, plošný ani liniový zdroj znečištění ovzduší. Elektrifikace MHD a nahrazení autobusů s naftovými motory za bezemisní parciální trolejbusy povede k přímému poklesu emisí znečišťujících látek a ke snížení imisního zatížení.

Očekávané snížení emisí po realizaci záměru je pro NO_x o 801,2 kg/rok, CO o 1 7020,3 kg/rok, PM₁₀ o 74,1 kg/rok, PM_{2,5} o 56,8 kg/rok, benzen 2,9 kg/rok, benzo[a]pyren o 12,6 g/rok.

V rámci zjišťovacího řízení obdržel příslušný úřad vyjádření OCP MHMP (č. j. 222334/2022, ze dne 07.02.2022), ve kterém orgán ochrany ovzduší považuje záměr za akceptovatelný.

Na základě výše uvedených skutečností došel příslušný úřad k závěru, že navrhovaný záměr nebude mít významný negativní vliv na kvalitu ovzduší v dotčeném území.

Realizace záměru si nevyžádá rozsáhlé stavební ani zemní práce, vlivy v období výstavby tak budou i s ohledem na jejich krátkodobost bez významného negativního dopadu.

Realizace záměru nepředpokládá rozsáhlé stavební činnosti. Dočasné zhoršení hlukové zátěže lze očekávat jen v samotném prostoru stavby a jeho blízkém okolí. Ovlivnění bude pouze přechodné, časově omezené na krátkou dobu výstavby, která bude maximálně zkrácena vhodnou organizací. Stavební práce budou prováděny pouze v denní době.

Zhoršení akustické situace v dotčených ulicích pro výstavbu nového trolejového vedení a v místech pokládky kabelových tras bude pouze krátkodobé, vždy v blízkosti prováděných prací. Jejich realizaci lze očekávat s postupným posunem v trase linky 131. Velká část výkopů pro uložení kabelových tras a osazení nových trakčních stožárů bude probíhat ručně bez nasazení hlučných strojů. Ani realizace měřírny negeneruje žádné rozsáhlé stavební práce.

Pro realizaci stavby se nepředpokládají žádné významné přesuny hmot. Dopravní trasy využívané pro stavbu budou vedeny po stávajících městských komunikacích, bez detekovatelného navýšení dopravní i hlukové zátěže.

Přílohou Oznámení byla z hlediska vyhodnocení zdrojů hluku předložena Hluková studie (zpracovatel studie: Ing. Tomáš Kozel, PRAGOPROJEKT, a.s., 11/2021). Předmětem studie bylo akustické posouzení náhrady autobusů za trolejbusy. Studie vychází ze vstupního měření hlukových expozic autobusů a trolejbusů na různých profilech komunikací. Je provedeno jejich akustické srovnání a dále akustické modelování programem CadnaA 2021 MR1.

Jako stacionární zdroje hluku v období provozu byly posouzeny dva transformátory, umístěny v suterénní samostatné místnosti situované v severní části objektu měřírny U Matěje. Použity budou transformátory se sníženou hladinou hluku do 50 dB. Vzduchová neprůzvučnost obvodového zdiva činí 46,0 dB. Rozměry měřírny činí 17,8 x 8,9 m. Hluk z provozu měřírny dosahuje hodnot u nejbližší obytné zástavby jihozápadním směrem (rodinný dům Na Fišerce č. p. 103, parc. č. 2947/1, katastr. ú. Dejvice) < 30,0 dB, což je hluboko pod hygienickým limitem. Z výsledků výpočtového modelu imisí hluku vyplývá, že stavba měřírny U Matěje bude mít zanedbatelný vliv na celkovou hlukovou situaci v okolí komunikací Na Míčánce a Na Šťáhlavce. Hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku jsou hluboko pod hygienickými limity pro denní i noční dobu.

Realizací záměru nedojde k navýšení dopravních intenzit. Je navržena pouze změna typu dopravního prostředku – autobusu se spalovacím motorem za bateriový trolejbus s elektromotorem.

Z provedeného měření provozu autobusů a trolejbusů vyplývá pokles hluku z provozu trolejbusu na rovinném terénu až 1,1 dB v denní i v noční době. V případě sklonitého terénu lze pozorovat pokles po nasazení trolejbusové dopravy až o 1,8 dB.

Porovnání nulové a aktivní varianty uvádí Tab. 20. na str. 64 Oznámení. Výpočtový model potvrdil, že při nahrazení diesellových autobusů za bateriové nenastane zhoršení akustické situace. Ze srovnání vyplývá, že záměr přinese zlepšení stávající akustické situace v posuzovaných lokalitách. Pokles hodnot u nejbližší obytné zástavby dosahuje 0,2 dB v denní i noční době. Takto nízké zlepšení je dáno velkou dopravní vytižeností dotčených komunikací, kdy trolejbusová linka tvoří jen jejich velmi malou část. Imise hluku z trolejbusové dopravy při napájení z trolejového vedení jsou na stejné úrovni, jako při napájení z baterií.

Z hlediska plnění hygienických limitů vyplývá z Tab. 5 na str. 26-27 Oznámení, že budoucí samotný provoz trolejbusů splňuje hygienické limity pro denní i noční dobu.

V rámci zjišťovacího řízení obdržel příslušný úřad vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví Hygienické stanice hl. m. Prahy č. j. HSHMP 01965/2022 ze dne 08.02.2022 ve kterém konstatuje, že v rámci řešeného území není dle předložené dokumentace předpoklad negativního vlivu záměru na veřejné zdraví (hlukové imise jsou pod hygienickými limity, znečištění ovzduší prakticky beze změny).

Z výše uvedených skutečností plyne, že záměr nebude mít významný negativní vliv na stávající akustickou situaci v dotčeném území.

Pozemky PUPFL nebudou záměrem dotčeny.

Pozemky zemědělského půdního fondu nebudou záměrem dotčeny.

Nejsou navrženy žádné rozsáhlé výkopy, záměr negeneruje žádné zásadní zásahy do horninového prostředí. Geologické poměry nebudou záměrem ovlivněny, stejně tak nedojde ke změnám horninového podloží. V ploše záměru ani jeho bezprostředním okolí se nevyskytují žádné zdroje nerostných surovin, chráněná ložisková území, dobývací prostory ani poddolovaná území. V zájmovém území se nenachází žádné sesuvné území.

Z výše uvedených skutečností je zřejmé, že vlivem záměru nedojde k významnému negativnímu ovlivnění půdy a horninového prostředí.

Záměr bude realizován v zastavěném území hlavního města Prahy na významných městských komunikacích. Vzhledem k charakteru záměru a jeho lokalizaci je zřejmé, že záměr nebude mít vliv na krajinný ráz.

Záměrem dotčené plochy budou zejména zpevněné plochy komunikací, po kterých je a i nadále bude stávající autobusová linka 131, budoucí trolejbusová č. 51, trasována. Nové trolejové vedení bude zřízeno od zastávky Zelená a dále ve směru na konečnou Bořislavka.

Realizací záměru nebudou dotčena žádná cenná stanoviště a populace žádných zvláště chráněných druhů rostlin. Na plochách dotčených stavbou nejsou žádné kvalitní ekosystémy. Potenciální vlivy na flóru jsou tak prakticky omezené pouze na stromové výsadby, případně nálety v uličních prostorech.

Realizace záměru je bez podstatného dopadu na živočichy. Vlivy na zvláště chráněné druhy živočichů lze s ohledem na charakter ploch vyloučit. Záměrem nebude dotčena žádná lokalita unikátní či zajímavá z hlediska možného výskytu zvláště chráněných druhů. Vlivy na faunu budou zanedbatelné, v kontextu dotčených biotopů nepřinese realizace ani provoz záměru újmu na místních populacích živočichů.

Na plochách určených k výstavbě nebudou dotčeny žádné ekosystémy mimořádného významu nebo ekosystémy ovlivňující stabilitu území.

Nejblíže k trase linky 131 se nachází ve Stromovce přírodní památka Královská obora, jejíž hranici tvoří ulice Goetheho. Tato ulice patří také do ochranného pásma sousedící přírodní památka Pecka. V této ulici bude trolejbus poježděn na baterii, nejsou zde navrhovány žádné stavební úpravy – bez vlivu. Žádné další zvláště chráněné území se v blízkosti záměru nenachází, z nejbližších lze uvést přírodní památka Baba, jejíž ochranné pásmo zasahuje k severnímu okraji sportovního areálu Juliska, cca 250 m od dotčené ulice Na Štáhlavce.

Podle příslušného orgánu ochrany přírody záměr nebude mít významný vliv na předmět ochrany a celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (viz stanovisko OCP MHMP č. j. MHMP 1943867/2021 ze dne 29.11.2021). Stejně tak lze s ohledem na charakter záměru vyloučit vlivu záměru na zvláště chráněné území.

V zájmovém území se nenachází významný krajinný prvek.

Záměrem dotčené plochy nejsou v žádném přímém kontaktu se skladebnými prvky ÚSES, nedochází k žádné kolizi.

Záměrem nebudou dotčeny žádné památné stromy ani stromořadí. Zásah do dřevin je předpokládán jen v rámci lokálních nezbytných zásahů (prořezy či kácení max. v jednotkách dřevin pro umístění měnírny).

Záměr se nedotýká žádných cenných stanovišť. Na nezpevněných plochách se nachází druhově chudé biotopy více či méně udržovaných trávníků, jejichž přírodovědecká hodnota je nízká. Z pohledu biologické rozmanitosti se druhová diverzita prakticky nezmění.

Vzhledem k charakteru záměru, lze konstatovat, že záměr nebude mít významný negativní vliv na živočichy a rostliny, ekosystémy, biologickou rozmanitost.

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

Záměr je v souladu s Klimatickým závazkem hl. m. Prahy, který zahrnuje odklon od fosilních paliv (nejen) v dopravě – snížení dopravních výkonů automobilů se spalovacími motory na konvenční paliva. Výstavba ani provoz posuzovaného záměru nebude mít významný dopad na klima širšího okolí posuzovaného záměru.

Záměr nebude mít významný negativní vliv na klima.

Zájmové území leží mimo chráněnou oblast přirozené akumulace vod. CHOPAV se nevyskytují v blízkém ani širším okolí. V zájmovém území nejsou žádné vodní zdroje ani jejich ochranná pásma vymezena.

Posuzovaný záměr nebude zdrojem odpadních vod. Pouze v novém objektu měřírny U Matěje bude zřízeno sociální zázemí, které bude generovat prakticky zanedbatelné množství splaškových vod. Objem i kvalita srážkových vod odtékajících ze stávajících komunikací zůstane nezměněna. Realizací záměru nedojde ke vzniku nových zpevněných ploch. Srážkové vody ze střechy měřírny, budou svedeny na okolní zatravněný pozemek k vsakování.

Záměr nezahrnuje žádné rozsáhlé terénní či výkopové práce.

S ohledem na skutečnost, že záměr nezahrnuje žádné rozsáhlé terénní či výkopové práce, lze konstatovat, že záměrem nedojde k ovlivnění režimu podzemní vody.

Z výše uvedených skutečností vyplývá, že záměr nebude mít významný negativní vliv na povrchové a podzemní vody.

V období výstavby mohou vznikat odpady kategorie „ostatní“, vzniklé při samotné stavební činnosti – beton, asfalt bez dehtu, železo a ocel, zemina a kameny, dále odpad z kácení dřevin, směsný komunální odpad atd. Dále pak odpady kategorie „nebezpečné“ - nátěrové hmoty, barvy, laky, kabely, směsný stavební odpad, sorbent, čisticí a filtrační materiály, eventuálně asfalt s dehtem. S ohledem na charakter a rozsah stavby lze konstatovat, že realizace záměru nezpůsobí objemově významnou produkci odpadů.

Odpady při provozu mohou vznikat pouze z činností, které vyplývají z běžné údržby, a budou objemově i druhově obdobné s odpady vznikajícími v současném stavu. Provoz záměru bude prakticky beze změny oproti stávajícímu stavu.

Ve fázích výstavby a provozu záměru se nakládání s odpady bude řídit platnými legislativními předpisy.

Z výše uvedeného vyplývá, že z pohledu odpadového hospodářství nedojde k významnému negativnímu ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví.

Záměr se nedotýká nemovité kulturní památky,

Záměr bude realizován v ochranném pásmu Pražské památkové rezervaci, zasahuje do Památkové zóny Dejvice, Bubeneč, horní Holešovice. Celé území stavby je území s archeologickými nálezy II. kategorie, lokálně se dotýká nebo se přibližuje k lokalitám I. kategorie. S ohledem na uvedené předměty památkové péče musí být navazující příprava

záměru konzultována s příslušným úřadem památkové péče tak, aby byly zajištěny stanovené podmínky ochrany.

Záměr nebude mít významný negativní vliv na hmotný majetek ani kulturní dědictví.

Z charakteru záměru vyplývá, že předložený záměr nepředstavuje významný rizikový faktor z pohledu vzniku havárií nebo nestandardních stavů a nedojde k významnému negativnímu vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví.

Kumulativní vlivy záměru s dalšími záměry byly vyhodnoceny na str. 9 - 10 Oznámení. Uvedené stavební záměry mají z hlediska předkládaného záměru případný dopad na technické a technologické řešení jednotlivých staveb (nutná koordinace projektové přípravy), bez významných kumulací potenciálních vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a obyvatelstvo.

Z hlediska širších vztahů lze kumulace očekávat s dalšími záměry elektrifikace autobusových linek MHD. Z aktuálně připravovaných se v rámci elektrifikace levobřežní části Prahy kromě předmětné linky 131 dále jedná o linky č. 137, 176, 191, lze zmínit i linku 119. Tyto záměry naplňují vizi moderní elektrické a ekologické městské hromadné dopravy, které v kumulaci přinesou významný pozitivní vliv zejména na imisní zatížení města, klima a do jisté míry také na akustickou situaci.

Záměr z hlediska kumulativních vlivů s ostatními záměry je vyhodnocen jako nevýznamný.

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

Oznámení se dostatečně věnuje posouzení vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví a vlivů na životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, biologickou rozmanitost, půdu, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní dědictví a na jejich vzájemné působení a souvislosti. Z Oznámení vyplývá, že záměr lze akceptovat.

Z provedeného hodnocení vyplynulo, že vlivy předmětného záměru na jednotlivé složky životního prostředí budou nevýznamné, proto příslušný úřad rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku rozhodnutí.

2. Úkony před vydáním rozhodnutí:

Dne 04.01.2022 obdržel OCP MHMP od zástupce oznamovatele záměru PRAGOPROJEKT, a. s. Oznámení záměru. Z obsahu Oznámení vyplynulo, že se jedná o záměr naplňující ust. § 4 odst. 1 písm. c) zákona.

Oznámení splňovalo náležitosti podle § 6 odst. 4 zákona, příslušný úřad proto oznámil dne 10.01.2022 zahájení zjišťovacího řízení. Dále podle § 16 zákona zajistil zveřejnění informace o Oznámení a o tom, kdy a kde je možno do něj nahlížet na úředních deskách dotčených územních samosprávných celků a na internetu. Elektronická podoba Oznámení byla v souladu s § 6 odst. 6 zákona zveřejněna na internetu v Informačním systému EIA na stránkách www.cenia.cz/eia pod kódem PHA1145. Současně zaslal příslušný úřad informaci o Oznámení spolu s žádostí o vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a správním úřadům. Informace o Oznámení byla na úřední desce Magistrátu hlavního města Prahy zveřejněna dne 10.01.2022.

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 09.02.2022. Podle § 6 odst. 8 k vyjádřením zasláným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží.

3. Podklady pro vydání rozhodnutí:

Oznámení záměru podle přílohy č. 3 k zákonu bylo zpracováno v prosinci roku 2021 PRAGOPROJEKT, a. s. Ing. Ilonou Plevovou – držitelem autorizace dle zákona. Podkladem pro vydání rozhodnutí bylo rovněž vyjádření dotčených správních úřadů obdržných během zjišťovacího řízení.

Oznámení se zabývá vymezením a posouzením předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí. K oznámení byla kromě povinných příloh přiložena Hluková studie (PRAGOPROJEKT, a.s., vypracoval: Ing. Tomáš Kozel, datum: 11/2021).

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

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

- Hlavní město Praha
(vyjádření č. j. MHMP 244697/2022 ze dne 09.02.2022),
- Městská část Praha 6
(vyjádření č. j. MCP6 015200/2022 ze dne 07.02.2022),

- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha (vyjádření č. j. ČIŽP/41/2022/588 ze dne 07.02.2022),
- Hygienická stanice hlavního města Prahy (vyjádření č. j. S-HSHMP 01965/2022 ze dne 08.02.2022),
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí (vyjádření č. j. MHMP 222334/2022 ze dne 07.02.2022),
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor památkové péče (vyjádření č. j. MHMP 100497/2022 ze dne 31.01.2022),
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor organizace dopravy (vyjádření č. j. MHMP 48423/2022 ze dne 20.01.2022).

5. Vypořádání vyjádření obdržených v průběhu zjišťovacího řízení:

Hlavní město Praha (dále jen „HMP“), jako územní samosprávný celek, nepožaduje další posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb. K záměru nemá žádné zásadní připomínky. Pro případné další etapy přípravy záměru uvádí následující připomínky, požadavky a doporučení:

- V úvodu oznámení se u novostavby jednotopého úseku trolejbusové tratě uvádí délka 0,970 km. Na str. 8 (9/102) oznámení se však uvádí, že délka jednotopého úseku bude 1,090 km. Tyto odlišné údaje je třeba vysvětlit či upravit.

Kapacita uvedená v úvodu, je nedopatřením uvedena chybně. Délka jednotopého úseku je 1,090 km, tak jak je uvedeno v kap. B.I.2. Jedná se o upozornění na pochybení, která však nemá vliv na hodnocení.

- Pro další fázi přípravy záměru nelze vyloučit eventuální dílčí připomínky k lokálnímu upřesnění polohy některých sloupů při projednávání podrobnější dokumentace.

Z vyjádření HMP nevyplývá nutnost záměr posuzovat. Výše uvedená připomínka je směřována do dalších fází projektové přípravy.

- Po realizaci záměru zůstane zachována frekvence spojů. Z hlukového posouzení vyplývá, že po realizaci záměru dojde vlivem náhrady autobusů trolejbusy ve všech referenčních bodech ke snížení hlukového zatížení v denní i noční době. Náhrada spalovacích motorů elektrickým pohonem bude znamenat snížení hlukových emisí v úseku, kde je linka vedena obytnou zástavbou.
- Elektrifikace autobusové linky v předmětném úseku bude znamenat omezení produkce znečišťujících látek do ovzduší v obytném území s náročnými terénními podmínkami.

Lze konstatovat, že stavba by měla přinést v daném území nejen snížení imisí a hluchosti do okolí dané trasy trolejbusu, ale přinese pravděpodobně i zlepšení klimatických podmínek, které ovlivní snížení tepla a škodlivin (např. ozónu) uvolněných do okolního převážně

Vzhledem k charakteru sdělení, bez komentáře.

- K zásahům do porostů dřevin dojde pravděpodobně místně prořezáním větví zasahujících do míst nových sloupů. K zásahu do porostu dojde umístěním nové měřírny MR U Matěje, kde ve svahu mezi ul. Na Šťáhlavce a Na Míčánce rostou náletové dřeviny. Rozsah prořezů a nutného kácení bude upřesněn v navazující projektové dokumentaci, případně bude stanoven dle konkrétních terénních podmínek při realizaci stavby

Připomínka je směřována do dalších fází projektové přípravy

- Vzhledem k povaze a rozměrům záměru je velmi sporné, zda má smysl stavbu označovat za „plošný“ zdroj znečištění ovzduší (str. 61 oznámení).

Z připomínky HMP nevyplývá nutnost záměr posoudit, navíc toto ani není tímto dotčeným územním samosprávným celkem požadováno.

- Kapitola D.1.2.2 Vlivy na klima je zpracována nedostatečně. Je třeba identifikovat a alespoň hrubým odhadem kvantifikovat emise skleníkových plynů způsobené v průběhu výstavby a při výrobě použitých zařízení a vybavení.

Realizace záměru si nevyžádá významné přesuny hmot ani žádné rozsáhlé stavební ani zemní práce, bude plošně i časově omezená, velká část výkopů bude probíhat ručně (bez nasazení strojů se spalovacími motory). Vliv výstavby na klima je tedy zanedbatelný.

Záměr nepovede ke vzniku nových zdrojů skleníkových plynů. Naopak z podstaty záměru (omezení spalování fosilních paliv) bude mít záměr jednoznačně pozitivní vliv přispívající ke zmírňování změny klimatu. Elektrifikace dopravy je jedním ze základních mitigačních opatření v dopravním sektoru. Záměr je navržen v souladu s plněním cílů ochrany klimatu a přispívá ke snížení emisí skleníkových plynů a k ochraně klimatu. Z připomínky HMP nevyplývá nutnost záměr posoudit, navíc toto ani není tímto dotčeným územním samosprávným celkem požadováno.

- HMP oceňuje, že se „automaticky počítá“ s prováděním všech opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů uvedených na str. 16-17 předloženého oznámení. Doporučuje, aby byla podle své povahy zahrnuta do navazující projektové dokumentace, případně jako podmínky povolených rozhodnutí.

Připomínka je směřována do další fáze projektové přípravy.

Městská část Praha 6 (MČ P6) – souhlasí se záměrem a nepožaduje vypracování podrobnější dokumentace dle § 8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění.

MČ P6 má k předloženému Oznámení následující připomínky:

- Navrhovaná trasa prochází územím rekonstruovaných ul. Šárecká a Na Pískách – návrh je s nimi koordinován, a územím Studie rekonstrukce Osada BABA 1932, v rámci které dochází ke změně stopy křižovatky u Matěje vč. změny režimu, povrchů atd. Je nezbytné návrh koordinovat se zmíněnou studií (datum odevzdání 01/2022 atel. Archum, obj. IPR).
- Od roku 1936 jezdil po trase od sv. Matěje trolejbus – jeden „rám“ s vodiči zůstal v ul. Šárecká zachován., při porovnání míry původního „zadrátování“ prostoru a předkládaného návrhu je patrné, že jde nosný systém vodičů zjednodušit a upravit ve prospěch menšího negativního dopadu do vzhladu veřejného prostoru.
- Zároveň je třeba návrh nových trakčních sloupů upravit tak, aby došlo k důslednému sdružení s VO tzn., že trakční sloupy budou osazeny svítidly veřejného osvětlení s rovnoměrnými osvětlením veřejného prostoru ulice.
- Zcela zásadní je úprava umístění objektu rozvodny. Umístění patrového objektu prostoru křižovatky U Matěje je nutné prověřit – MČ P6 požaduje přeředit rozvodnu do jednopodlažního objektu s přístupem z hlavní ulice – Na Štáhlavce, případně ji zapustit níže do svahu při této ulici.
- Návrh neprezentuje navrhované typy T-busů. MČ P6 předpokládá, že půjde o moderní prostředky, nejen po technické stránce, ale i designu. Studie nedokládá životnost baterie ke vztahu životnosti dopravního prostředku, jejich výměnu a likvidaci, což je z hlediska životního prostředí zásadní.
- MČ P6 se domnívá, že pokusy poslední doby o zklidnění dopravy (retardéry, šikany, atd.) zejména ve vazbě na stále se zhoršující stav povrchu vozovek ke zlepšení životního prostředí nepřispívá, zejména z hlediska hluku, v případě ostatních dopravních prostředků pak i z hlediska emisí.
- Transformace BUS -> T-BUS má pozitivní vliv na snížení provozní hlučnosti, zejména při rozjíždění vozidel, avšak je třeba zdůraznit, že na hlučnost (nebo vibrace) má zásadní vliv i kvalita dopravní cesty. Výtluky, propadlé kanálové vpusti, nebo nekvalitně provedená křížení vozovek s tramvajovou tratí mohou přínosy trolejbusového provozu v tomto směru zcela eliminovat. Ne zcela optimální z pohledu provozního hluku je i časté budování zpomalovacích prvků ve vozovce, ať už ve formě montovaných/stavebních prahů, nebo vyvýšených křižovatek.
- Není doložena životnost baterií bateriových sad.
- S ohledem na instalaci trolejového vedení bude v některých případech nutné provést prořez uličního stromořadí, v krajním případě i kácení těch stromů, které jsou v kolizi

s předloženým záměrem. Podrobné, příp. omezující podmínky pro realizaci stavby budou součástí stavebního povolení. Etapa vlastního provozu trolejbusu je z pohledu ŽP již bezproblémová a transformaci autobusových linek na trolejbusové tak lze plně doporučit. Jednoznačně platí, že výstavba ani provoz trolejbusové trati nebude generovat významnější nároky na surovinové nebo energetické zdroje.

- MČ P6 požaduje, aby byl v dostatečném předstihu aktivně projednán s příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny návrh náhradních výsadeb ke kompenzaci kácením dřevin vzniklé ekologické újmy. MČ P6 preferuje uložení náhradní výsadby v místě kácení, ideálně na pozemcích investora, v případě kácení v uličním stromořadí pak v podobě doplnění do něj, přičemž by mělo dojít ke koordinaci s případnými rekonstrukcemi komunikací, u nichž lze rovněž přepokládat dílčí kácení a realizace náhradních výsadeb. MČ P6 požaduje náhradní výsadbu ve větším počtu a rozsahu, než jaký je počet kácených dřevin. MČ P6 dále konstatuje, že přestože se nepředpokládá kácení dřevin, lze očekávat kácení v souvislosti s umístěním nové měnirny do zeleného pásu mezi ul. Na Štáhlavce a Na Mičance, což vyvolá přinejmenším určitý zásah do zapojeného porostu dřevin v daném místě. S tím lze souhlasit výlučně za předpokladu, že bude objekt umístěn při kraji této plochy, aby nedošlo ke znemožnění umístění případných nových výsadeb do této plochy., neboť jedním ze způsobů adaptace hlavního města na klimatické změny je právě výsadba nové zeleně. Totéž platí pro případné nové zemní trasy infrastruktury, jejichž umístění musí být vždy v souladu se pražskými stavebními předpisy, tedy ve zpevněných plochách, pouze ve výjimečných případech mohou být umísťovány při okraji ploch zeleně. Dále MČ P6 konstatuje, že trolejbusový provoz do stromořadí podél komunikací dílčím způsobem nutně zasáhne. To si vyžádá vyhodnocení stromového patra podél trolejbusové stopy a v krajním případě i odstranění těch stromů, který by potenciálně mohly bezpečný provoz trolejbusů ohrozit. Vzhledem k tomu, je potřeba včas stav jednotlivých stromořadí odborně vyhodnotit a případně provést nezbytné zásahy či zahájit procení úkony s tím spojené. Na základě výše uvedeného MČ P6 požaduje, aby byla již v následujícím stupni projektové dokumentace řešena ochrana stávajících dřevin při stavební činnosti, a to pro konkrétní dřeviny, kdy bude brán v potaz jejich stav, druhové predispozice a vzdálenost od výkopů či nových objektů, tedy nikoliv pouze obecný popis ochrany převzatý z platných norem či standardů.
- K problematice odpadů MČ P6, že jak ve fázi výstavby, tak ve fázi provozu, je třeba s odpady zacházet dle jejich skutečných fyzikálně chemických vlastností, nakládat s nimi dle platné legislativy. MČ P6 dále zmiňuje otázku ekologické likvidace použitých baterií, jejich množství bude zejména vlivem navyšujícího se prodeje elektromobilů skokově přibývat. Jejich složení lze jednoznačně klasifikovat jako nebezpečný odpad. Výsledkem musí být bezodpadové recyklační technologie a přísný dohled při nakládání s tímto odpadem.
- MČ P6 sděluje, že ve fázi realizace stavebního záměru může být hypoteticky využito v místech, kde není možné napojit staveniště na elektrickou energii, diesellového

agregátu. Tato varianta však není podrobně rozpracována a lze ji proto chápat jako krajní řešení. Plochy staveniště lze pak chápat jako dočasné zdroje znečišťování ovzduší, především jako zdroje prašnosti. Emise související se stavební činností je však možné omezit vhodnou organizací staveniště a přijetím konkrétních ochranných opatření jako je například zkrápění apod. MČ P6 požaduje, aby byl v dalších stupni projektové dokumentace zapracován návrh opatření k omezení prašnosti ze stavební činnosti. Dále aby bylo při stavební činnosti postupováno v souladu s Metodikou pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM₁₀ a aby byla přijata opatření pro minimalizace prašnosti a emisí ostatních znečišťujících látek.

- MČ P6 dále zmiňuje, že nahrazení autobusového provozu za provoz trolejbusový je chápáno jako přínosné, přičemž nejvíce z této změny zpravidla profituje zastavba v nejbližším okolí řešené trasy. Hlavními klady trolejbusové dopravy jsou minimalizace emisí a významné snížení hluku. Mají-li však být dopady trolejbusové dopravy na životní prostředí exaktně hodnoceny do nejmenšího detailu, je třeba připustit dílčí dopady na okolí v místech výroby elektrické energie. Postupný útlum výroby elektřiny v uhelných elektrárnách sice pomáhá zlepšit čistotu ovzduší v okolí těchto zdrojů, lze nicméně připustit, že žádoucí elektrifikace dopravy je částečně dosažena na úkor životního prostředí lokalit s intenzivní těžbou, resp. spalováním zejména hnědého uhlí.
- V souhrnu MČ P6 konstatuje, že na jednotlivé segmenty životního prostředí bude mít realizace a zejména i provoz trolejbusové trati zanedbatelný vliv a v konečném důsledku pak lze předpokládat, že elektrifikace stávající autobusové linky bude mít pro životní prostředí v hlavním městě Praze z dlouhodobého hlediska pozitivní dopad.

V Oznámení je uvedeno, že s vyřazenými, již nefunkčními bateriemi parciálních trolejbusů, jejichž životnost je předpokládána cca 5 let, bude nakládáno primárně podle zákona č. 542/2020 Sb. o výrobcích s ukončenou životností. Z hlediska kapacity baterií a jejich průběžnému dobíjení a pomalejšímu snižování životnosti baterií byla zvolena technologie parciálních trolejbusů namísto plně bateriovému řešení.

Dle příslušného úřadu z vyjádření MČ P6 nevyplývá nutnost záměr posuzovat, navíc toto ani není dotčeným samosprávným celkem požadováno. Z vyjádření neplyne, že by záměr mohl významně negativně ovlivnit životní prostředí. Výše uvedené požadavky a doporučení jsou směřovány do dalších fází projektové přípravy.

Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha (dále jen „ČIŽP“) nemá k Oznámení žádné připomínky a nepožaduje další posuzování záměru podle zákona č. 100/2001 Sb.

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

Hygienická stanice hl. m. Prahy (dále jen „HS HMP“) nepožaduje podrobit záměr dalšímu posuzování dle zákona č. 100/2001 Sb. Konstatuje, že Oznámení je zpracováno v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí z hlediska ochrany veřejného zdraví (hlukové imise jsou pod hygienickými limity, znečištění ovzduší prakticky beze změny).

Podle příslušného úřadu z vyjádření HS HMP nevyplývá nutnost záměr posuzovat, navíc toto ani není tímto dotčeným správním úřadem požadováno.

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (dále jen „OCP MHMP“) jako dotčený správní úřad nepožaduje posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle zákona.

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu a z hlediska ochrany vod nemá OCP MHMP připomínky.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny OCP MHMP sděluje, že Oznámení záměru „Elektrifikace autobusových linek – levý břeh, část: elektrifikace linky 131“, zpracovaného společností PRAGOPROJEKT, a.s. v prosinci 2021, se případným výskytem zvláště chráněných rostlinných nebo živočišných druhů nezabývá. Vzhledem k charakteru stavby (realizace trolejového vedení pro bateriový trolejbus ve stávajících komunikacích) odbor ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy nepředpokládá, že by došlo realizací stavby ke škodlivému zásahu do přirozeného vývoje zvláště chráněných druhů.

Uvažované trolejové vedení prochází územím přírodního parku Šárka – Lysolaje. Vzhledem k povaze záměru nedojde k negativnímu zásahu do přírodně-estetických hodnot chráněných v rámci dotčeného přírodního parku. K předloženému oznámení nemá OCP MHMP připomínky.

Z hlediska nakládání s odpady OCP MHMP uvádí, že v období provozu záměru mohou vznikat odpady pouze z činností, které vyplývají z běžné údržby, a budou objemově i druhově obdobné s odpady vznikajícími v současném stavu. Provoz záměru bude prakticky beze změny oproti stávajícímu stavu (nulové variantě). Nově lze uvažovat pouze vyřazené, již nefunkční baterie parciálních trolejbusů, jejichž životnost je předpokládána cca 5 let. S nimi bude nakládáno primárně podle zákona č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností. S odpady bude nakládáno v souladu se stávajícím odpadovým hospodářstvím Dopravního podniku hl. m. Prahy. Dopravní podnik hl. m. Prahy je povinen zajistit nakládání s odpady v souladu s platnou legislativou. K předloženému záměru nemá OCP MHMP dalších připomínek.

Z hlediska ochrany ovzduší OCP MHMP konstatuje, že dle předložených podkladů orgán ochrany ovzduší považuje navržený záměr, který přinese do daného území zlepšení kvality ovzduší, za akceptovatelný a konstatuje, že předložené oznámení záměru je vypracováno

v dostatečném rozsahu a nepožaduje pokračování v procesu podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů.

Podle příslušného úřadu z vyjádření OCP MHMP nevyplývá nutnost záměr posuzovat, navíc toto ani není tímto dotčeným správním úřadem požadováno. Z vyjádření OCP MHMP neplyne, že by záměr mohl významně negativně ovlivnit životní prostředí. Doporučení a upozornění jsou směřována do dalších fází projektové přípravy.

Odbor památkové péče Magistrátu hlavního města Prahy (dále jen „OPP MHMP“) sděluje, že záměr je zamýšlen na území s archeologickými nálezy a stavebník má tedy již od doby přípravy stavby oznamovací povinnost dle § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, vůči Archeologickému ústavu. Stavebník je povinen umožnit Archeologickému ústavu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum. Jeho zajištění je nutno projednat v dostatečném předstihu před zahájením výkopových prací a stavební činnosti.

Z vyjádření OPP MHMP nevyplývá nutnost záměr posuzovat, navíc toto ani není požadováno. Z vyjádření OPP MHMP neplyne, že by záměr mohl významně negativně ovlivnit životní prostředí. Upozornění je směřováno do dalších fází projektové přípravy.

Odbor dopravy Magistrátu hlavního města Prahy (dále jen „ODO MHMP“) sděluje, že z dopravního hlediska považuje elektrifikaci vybraných autobusových linek za udržitelné dopravní opatření.

Vzhledem k charakteru sdělení, bez komentáře.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí mohou oznamovatel, dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2 zákona a dotčené územní samosprávné celky podat odvolání k Ministerstvu životního prostředí, a to podáním učiněným u OCP MHMP. Odvolací lhůta činí 15 dnů ode dne oznámení rozhodnutí. Odvoláním lze napadnout výrokovou část rozhodnutí, odvolání jen proti odůvodnění rozhodnutí je nepřipustné. V odvolání musí být uvedeno, v jakém rozsahu se rozhodnutí napadá a v čem je spatřován rozpor s právními předpisy nebo nesprávnost rozhodnutí nebo řízení, jež mu předcházelo. Splnění podmínek podle § 3 písm. i) bodu 2 zákona doloží dotčená veřejnost v odvolání.

RNDr. Štěpán Kyjovský

ředitel odboru

podepsáno elektronicky

Rozdělovník:

- Oznamovatel (oprávněný zástupce)
PRAGOPROJEKT, a. s., IDDS: 4kifr54

- Dotčená veřejnost veřejnou vyhláškou vyvěšením na úřední desce Magistrátu hlavního města Prahy po dobu 15 dnů, přičemž patnáctým dnem od vyvěšení se písemnost považuje za doručenou
První den zveřejnění:
Poslední den zveřejnění:

- Dotčené územní samosprávné celky ke zveřejnění na úřední desce pod dobu nejméně 15 dnů podle § 16 zákona (OCP MHMP žádá o zaslání dokladu o vyvěšení a sejmutí)
 - Městská část Praha 6, starosta, IDDS: bmzbv7c
 - Městská část Praha 7, starosta, IDDS: r44b2x7

- Na vědomí
 - Hlavní město Praha, Ing. Petr Hlubuček - náměstek primátora, Mariánské náměstí 2/2, 110 01 Praha 1
 - Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze, IDDS: zpqai2i
 - Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha, IDDS: 4dkdzty
 - Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
 - Magistrát hlavního města Prahy, odbor památkové péče, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
 - Magistrát hlavního města Prahy, odbor pozemních komunikací a drah, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
 - Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravy, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
 - Magistrát hlavního města Prahy, odbor investiční, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
 - Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace, IDDS: c2zmahu
 - Úřad městské části Praha 6, odbor dopravy a životního prostředí, IDDS: bmzbv7c
 - Úřad městské části Praha 7, odbor životního prostředí, IDDS: r44b2x7

- Spis