

- dle rozdělovníku -

Váš dopis zn./ze dne:

Č. j.:

MHMP 1109270/2022

Sp. zn.:

S-MHMP 453939/2022

Vyřizuje/tel.:

Ing. Zlata Jarkovská

236 004 322

Počet listů/příloh:

Datum:

16.06.2022

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 úseku Praha – Dřevčice – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav“ nepodléhá posouzení vlivů na životní prostředí podle zákona.

Dle § 7 odst. 8 zákona vyhodnotil příslušný úřad jednotlivé varianty začátku stanice v Praze elektrobusové linky 375 z hlediska vlivů na životní prostředí v následujícím pořadí:

- I. Varianta Českomoravská – využití stávajícího terminálu u metra Českomoravská.
- II. Varianta Harfa – ukončení linky blokovou smyčkou v oblasti křižovatky Harfa. V ulici Českomoravská je navržena nová zastávka Nádraží Libeň – vstřícně s tramvajovou zastávkou. Zde bude možnost dobíjení vozidel, přičemž umístění technologické části dobíjecí stanice je uvažováno v ulici Freyova.

Identifikační údaje:

1. Název záměru

Elektrifikace úseku Praha – Dřevčice – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav

2. Oznamovatel:

Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace, IČO: 00066001

3. Oznámení:

zpracovatel: EIA SERVIS s. r. o., U Malše 20, 370 01 České Budějovice

odpovědný řešitel: Mgr. Radomír Mužík; datum zpracování: únor 2022

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 výstavba trolejového vedení v dílčích úsecích stávající autobusové linky č. 375 Praha – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav. Z celkové délky linky 22,2 km bude trolejové vedení instalováno v délce celkem 12,65 km (57% zatrolejování ve směru Praha – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav) a 11,54 km (52% zatrolejování ve směru Brandýs nad Labem-Stará Boleslav – Praha).

Na této lince budou po realizaci posuzovaného záměru autobusy spalující při jízdě naftu nahrazeny elektrobusem s možností dynamického dobíjení v úsecích s instalovaným trolejovým vedením a v dobíjecích stanicích.

Posuzovaný záměr je v převážné části linky 375 navržen nevariantně. Variantní řešení je navrženo a vyhodnoceno pouze na začátku trasy v Praze.

| Směr | Úsek | Trolej | Délka (km) | Jízdní doba (min) |
|--|--|--------|------------|-------------------|
| Brandýs nad Labem-St. Bol., Železniční st. | Českomoravská - Jandova | Ne | 1,3 | 5 |
| | Jandova - Letňanská | Ano | 2,2 | 4 |
| | Letňanská - Letňany | Ne | 0,9 | 4 |
| | Letňany – Vinoř | Ano | 7,0 | 13 |
| | Vinoř – Dřevčice, Cihelna | Ne | 4,2 | 6 |
| | Dřevčice, Cihelna - Br. n. L.-St. Bol., Pražská (přejezd) | Ano | 1,9 | 4 |
| | Br. n. L.-St. Bol., Pražská (přejezd) - Br. n. L.-St. Bol., Sídliště | Ne | 3,0 | 8 |
| | Br. n. L.-St. Bol., Sídliště - Br. n. L.-St. Bol., Žel. st. | Ano | 1,3 | 3 |
| Praha Vysočany, Českomoravská | Br. n. L.-St. Bol., Žel. St. - Br. n. L.-St. Bol., Sídliště | Ano | 1,3 | 3 |
| | Br. n. L.-St. Bol., Sídliště - Br. n. L.-St. Bol., Pražská | ne | 3,2 | 11 |
| | Br. n. L.-St. Bol., Pražská - Dřevčice, Cihelna | Ano | 1,8 | 5 |
| | Dřevčice, Cihelna - Vinoř | Ne | 4,2 | 6 |
| | Vinoř – Letňany | Ano | 7,0 | 14 |
| | Letňany - Letňanská | Ne | 0,2 | 1 |
| | Letňanská - Prosek | Ano | 1,5 | 4 |
| | Prosek - Českomoravská | Ne | 2,9 | 7 |

6. Umístění:

kraj: hlavní město Praha

obec: hlavní město Praha

městská část: Praha 9

katastrální území: Vysočany,
Prosek

městská část: Praha 18

| | |
|--------------------|--------------------------------------|
| katastrální území: | Letňany |
| městská část: | Praha 19 |
| katastrální území: | Kbely |
| městská část: | Praha-Vinoř |
| katastrální území: | Vinoř |
| kraj: | Středočeský |
| obec: | Podolanka |
| katastrální území: | Podolanka |
| obec: | Dřevčice |
| katastrální území: | Dřevčice u Brandýsa nad Labem |
| obec: | Brandýs nad Labem-Stará Boleslav |
| katastrální území: | Brandýs nad Labem, Stará Boleslav |

Trasa linky 375 je vedena zastavěným územím městských částí Praha 9, Praha 19, Kbely a Praha – Vinoř a obcí Podolanka, Dřevčice a Brandýs nad Labem-Stará Boleslav. Elektrobuses budou zajišťovat obslužnost obcí, jsou proto vedeny centry dotčených obcí. Elektrobuses budou využívat stávající komunikační síť.

7. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Posuzovaným záměrem je výstavba trolejového vedení v dílčích úsecích stávající autobusové linky č. 375 Praha – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav. Z celkové délky linky 22,2 km bude trolejové vedení instalováno v délce celkem 12,65 km (57% zatrolejování ve směru Praha – Brandýs na Labem-Stará Boleslav) a 11,54 km (52% zatrolejování ve směru Brandýs na Labem-Stará Boleslav – Praha). Na této lince budou po realizaci posuzovaného záměru autobusy spalující při jízdě naftu nahrazeny elektrobuses s dynamickým dobíjením (elektrobuses s baterií s možností dobíjení v úsecích s instalovaným trolejovým vedením a v dobíjecích stanicích).

Linka 375 je v současné době provozována celotýdenně v rámci integrovaného dopravního systému PID dopravcem ČSAD Střední Čechy, a.s. Většina spojů je vedena v úseku Českomoravská – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Autobusová stanice v intervalu 10 minut v ranní špičce a 15 minut v odpolední špičce. K železniční stanici ve Staré Boleslavi jsou vedeny pouze jednotlivé spoje linek 375, 367, 477 a 488.

Po realizaci záměru bude trolejové vedení zavedeno až k železniční stanici ve Staré Boleslavi a všechny stávající autobusové spoje současných linek budou v tomto úseku nahrazeny elektrobusovou dopravou linky 375.

Posuzovaný záměr je v převážné části linky 375 navržen nevariantně. Variantní řešení je navrženo a vyhodnoceno pouze na začátku trasy, kdy ve variantě „Českomoravská“ začíná linka na stávajícím terminálu u metra (stanice Českomoravská) a ve variantě nazývané „Harfa“ začíná linka na nově vybudovaném nástupišti Nádraží Libeň.

Možnost kumulace s jinými záměry

V rámci posuzovaného záměru byly identifikovány následující připravované stavby:

Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Mělník (mimo) - v současné době je zpracována DUR, práce na přípravě jsou však pozastaveny. Ve vztahu k posuzovanému záměru bude nutná koordinace v oblasti železniční stanice Stará Boleslav resp. konečné zastávky linky 375.

Rekonstrukce ulice Ke Klíčovu včetně úpravy SSZ 9.252 Jandova - Ke Klíčovu - předmětná stavba není s elektrifikací linky 375 v zásadní kolizi. Související zahloubení vozovky pod žel. nadjezdem v ul. Jandova by mělo být řešeno v rámci jiné akce TSK.

Elektrifikace linky 140 - na ul. Prosecká bude trolejové vedení pro linku 375 využíváno i spoji linky 140.

II/101 Brandýs nad Labem – přeložka – výstavba obchvatu města není s posuzovaným záměrem v zásadní kolizi. V další přípravě budou obě stavby koordinovány.

Elektrobus Letňany – Vinoř - dle dostupných informací zvažuje soukromý subjekt možnost propojení terminálu Letňany s Vinoří jako paralelní spojení s ulicí Mladoboleslavská. S ohledem na rozdílné obsluhované území jsou oba záměry na sobě nezávislé.

Tramvajová trať Praha – Brandýs nad Labem - studie z r. 2017 nebyla doporučena k realizaci. Alternativní řešení, které se v současné době zvažuje, by v každém případě sloužilo pro jinou skupinu cestujících než linka 375, neboť svou polohou by nebyly obslouženy sídelní útvary podél silnice II/610. Navíc ve střednědobém horizontu není příliš velká naděje na realizaci tramvajové trati.

Silniční okruh kolem Prahy - SOKP 520 - tento záměr bude propojovat stavby SOKP 510 a SOKP 519 v úseku Březiněves a Satalice a je součástí budování silničního okruhu kolem Prahy. SOKP 520 byl v roce 2020 podroben zjišťovacímu řízení a bylo konstatováno, že záměr bude

posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí. Dokumentace EIA nebyla dosud zpracována ani předložena. Dle předloženého oznámení EIA bude silnice II/610 (tj. vedení linky č. 375) křížena mezi obcí Vinoř a Podolanka. V závislosti na variantě je silnice II/610 křížena buď mostním objektem (varianta 1 a 2) nebo tunelem (varianta 3) dokumentace. Realizace SOKP 520 se dle oznámení EIA předpokládá v letech 2027 – 2030, realizace elektrifikace linky 375 se předpokládá v letech 2023 - 2025. Kumulace nebo synergie negativních vlivů z výstavby se v případě dodržení časových předpokladů proto nepředpokládají. Po uvedení SOKP 520 do provozu může docházet ke kumulaci hluku (v závislosti na zvolené variantě SOKP 520). S ohledem na predikované snížení ekvivalentní hladiny akustického tlaku v souvislosti s realizací elektrifikace linky 375 nebudou tyto kumulace významné, provoz elektrobusek na lince 375 bude navíc zohledněn v aktualizovaných hlukových studiích během dalších fází přípravy SOKP 520. Jiné kumulace se nepředpokládají.

Vysokorychlostní trať Ústí nad Labem – Praha – Brno – Břeclav (VRT) – dle Metropolitního plánu protínají dva koridory územní rezervy trasy posuzovaného záměru. V těchto místech je vedení VRT uvažováno v tunelu pod letištem Kbely. Dle dostupných informací se navzdory vymezení koridoru pro VRT v ZÚR a v Metropolitním plánu stále objevují nové varianty směrového vedení VRT a její trasa tak není dosud územně stabilizována. S ohledem na odlišné časové horizonty realizace obou záměrů lze konstatovat, že jsou oba záměry na sobě nezávislé.

Ropovod Družba – vymezený koridor pro zkapacitnění dálkového produktovodu Družba mezi obcemi Podolanka a Dřevčice. Kumulace nebo synergie produktovodu s posuzovanou linkou 375 se nepředpokládají.

Vedení 400 kV - TR Výškov - TR Čechy Střed – předpokládá se posílení stávajících rozvodů VVN v celé délce a přeložka Odolena Voda – Zlosyň. Trasa VVN kříží v současnosti silnici II/610 mezi Dřevčicemi a Brandýsem nad Labem. Kumulace nebo synergie VVN s posuzovanou linkou 375 se nepředpokládají.

Posuzovaný záměr bude věcně i časově koordinován se všemi záměry Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciová společnost (DPP) v dané lokalitě a bude po odborné stránce řízen společně se zástupci DPP hl. m. Prahy.

V období výstavby trolejového vedení lze o kumulativních, popř. synergických vlivech uvažovat z hlediska navýšení hlukové zátěže a znečišťujících látek z dopravy a stavebních mechanismů (včetně sekundární prašnosti) v případě časového a místního souběhu s jiným záměrem. V případě, že dojde k časovému a místnímu souběhu výstavby přeložky s jiným záměrem budou v rámci zásad organizace výstavby řešena případná opatření pro minimalizaci hluku z výstavby, popř. omezení prašnosti, a to hlavně s ohledem na objekty určené k bydlení. Linka 375 bude zdrojem hluku, avšak v porovnání se současnou autobusovou dopravou bude její příspěvek k celkové hlukové situaci nižší. Možné kumulace hlukových příspěvků mohou nastat

v místě křížení nebo přiblížení k ostatním plánovaným dopravním stavbám (přeložka silnice II/101, elektrobusevá linka z Letňan do Vnoře).

Ke kumulacím může docházet z hlediska krajiny a krajinného rázu v případě další výstavby trolejového vedení nebo jiných vzdušných liniových prvků technické infrastruktury v blízkosti posuzovaného záměru.

Synergie vlivů z jiných staveb vzhledem k charakteru posuzovaného záměru není předpokládána.

8. Stručný popis technického a technologického řešení:

Záměrem je výstavba trolejového vedení v dílčích úsecích stávající autobusové linky č. 375 Praha, Českomoravská – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Železniční stanice. Linka 375 je v současnosti provozována celotýdenně v rámci integrovaného dopravního systému PID dopravcem ČSAD Střední Čechy, a.s. Většina spojů je vedena pouze v úseku Českomoravská – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Autobusová stanice v intervalu 10 minut v ranní špičce a 15 minut v odpolední špičce. K železniční stanici ve Staré Boleslavi jsou vedeny pouze jednotlivé spoje. Ty jsou společně s vybranými spoji linek 367, 477 a všemi spoji linky 478 vedeny s návazností na jízdní řád vlaků na trati 072 Ústí nad Labem – Lysá nad Labem. Na linku jsou vypravovány převážně kloubové autobusy Solaris Urbino 18.

Z celkové délky linky 22,2 km bude trolejové vedení instalováno v délce celkem 12,65 km (57% zatrolejování ve směru Praha – Brandýs na Labem-Stará Boleslav) a 11,54 km (52% zatrolejování ve směru Brandýs na Labem-Stará Boleslav – Praha).

Volba zatrolejovaných úseků je pro účely zpracování oznámení EIA dána technickými možnostmi trasy (především podjezdými výškami, podélným sklonem a vedením trasy po mostních objektech) a podmínkami území (především památkovými zónami měst Brandýs nad Labem a Stará Boleslav, kde by instalace trolejového vedení byla velmi obtížná, ne-li nemožná). V navazujícím stupni projektové dokumentace může být rozsah zatrolejovaných úseků dle místních podmínek dále zpřesňován.

Na základě zásadních požadavků obcí Podolanka a Dřevčice, aby troleje nebyly instalovány v intravilánech těchto obcí, není s trolejemi přes tyto dvě obce uvažováno, a to v rozsahu celého katastrálního území Podolanky a v katastrálním území Dřevčic pouze v části od Brandýsa nad Labem do extravilánové lokality „Cihelna“.

V nezatrolejovaných úsecích budou elektrobusey poháněny el. energií z baterií.

Trolejové vedení – mechanická část

Trolejové vedení je navrženo jako pružné vedení, pevně kotvené. Použitý trolejový drát typu Cu 120 mm², stožáry kulaté, odstupňované, s možností použití pro veřejné osvětlení. Soustava stožárů je uvažována buď jako jednostranná, osazena plastovými výložníky, nebo párová (vstřícná) se zavěšenými trolejovými dráty na převěsných lanech nosné sítě. V intravilánu se předpokládá v maximální míře sdružení trakčních stožárů se stožáry veřejného osvětlení. V

obloučích a křižovatkách bude pro uchycení trolejového drátu použito obloukových svorek s uchycením buď na výložníky, nebo na nosnou síť ukotvenou na soustavu stožárů rozmístěných dle možností v jednotlivých křižovatkách. Protikorozní ochrana stožárů a nosné sítě se provádí žárovým zinkováním, závěrečným a finálním lakem.

Stožáry budou umístěny většinou mimo pozemek silnice. Instalace stožárů si nevyžádá trvalý zábor půdy. Výška stožárů nad terénem je cca 6 m, v případě sdružení s veřejným osvětlením je nástavec veřejného osvětlení cca 9 m nad terénem. Trolejové vedení je umístěno cca 4,6 m nad terénem.

V ul. Vysočanská na mostní estakádě bude trolejové vedení instalováno pouze ve směru od Vysočan na Prosek z důvodu velkých odběrů energie ve stoupání. Ve středním úseku s velkou výškou mostní konstrukce nad terénem není možné uvažovat se zřízením stožárů mimo konstrukci mostu, ty je nutné zakomponovat do nosné konstrukce.

Počet instalovaných stožárů nebyl dosud stanoven. Jejich počet bude záležet na zvoleném typu v dané konkrétní lokalitě. V případě jednostranně umístěných sloupů s výložníky po celé délce trasy by se jednalo maximálně o cca 420 stožárů (1 stožár na cca 30 metrů), v případě oboustranného párového umístění stožárů v celé délce trasy jich lze uvažovat maximálně 840. Vzhledem ke snaze o co největší sdružení trakčních stožárů se stožáry veřejného osvětlení bude počet trakčních stožárů minimalizován na nejnižší možný počet. Upřesnění počtu nově budovaných trakčních stožárů bude upřesňován v dalších fázích přípravy záměru.

S ohledem na výše uvedené (sdružování trakční stožárů se stožáry veřejného osvětlení) bude rovněž umístění trakčních stožárů upřesňováno v navazujících stupních přípravy stavby (mj. i s ohledem na energetické výpočty při průchodu elektrifikované linky 375 intravilánem obcí).

Trolejové vedení (dále jen „TV“) – elektrická část

Napájení liniových částí TV bude provedeno systémem dvounapaječových měničů, kdy měnič bude napájet vždy dva úseky a bude umístěna vždy co nejbližší k úsekovému dělení nalézající se mezi napájecími úseky příslušné měčírny. Délka úseku může pro trolejový drát Cu 120 mm² být až 1400 m s umístěním napájecího bodu cca 500 m od úsekového dělení, napájení bude vždy 4 kabely (2x+; 2x-).

Předpokládá se, že měčírny budou dvounapaječové s jednou rezervou. Rozmístění jednotlivých měničů a dobčjecích stanic vychází z předpokládaných možností napojení na rozvod 22 kV (blížkost trafostanic 22 kV nebo vedení kabelů 22 kV) a na možnost umístít měčírnu na obecní či státní pozemek.

Měčírna je sestavena ze dvou kontejnerů o celkovém půdorysu cca 8 x 6 m a výšce cca 3 m.

Pro linku č. 375 je navrženo celkem 6 měničů (MR) v trase a 1 dobčjecí stanice (DS) na začátku trasy v Praze - Vysočanech:

| | |
|--------------------|---|
| var. Harfa | DS - jižní konec ul. Freyova (parc. č. 1006/10, 1006/8, k. ú. Vysočany) |
| var. Českomoravská | DS - západně od terminálu (parc. č. 3283/1 k. ú. Vysočany) |

| | |
|-------------------|---|
| MR Prosek | v horní části ul. Vysočanská (parc. č. 615/20, k. ú. Prosek) |
| MR U Vodojemu | ul. Mladoboleslavská na západním okraji Kbel (parc. č. 1686/2, 1686/40, k. ú. Vysočany) |
| MR Mladějovská | na východním okraji Kbel (parc. č. 1988/1, k. ú. Kbely) |
| MR Vinoř | v areálu společnosti Pražská strojírna a.s. (parc. č. 1464, k. ú. Vinoř) |
| MR Brandýs n. L | na JZ okraji města (parc. č. 1730/27, k. ú. Brandýs nad Labem) |
| MR Stará Boleslav | u žel. stanice Brandýs n. L. – St. Boleslav (parc. č. 2711/5, k. ú. St. Boleslav) |

Jedná se o předběžný návrh, který bude v dalším stupni PD upřesněn.

Dobíjení baterií elektrobusů bude probíhat během jízdy v zatrolejovaných úsecích a v odstavných stáních v konečných stanicích. V případě konečných stanic v Praze (Českomoravská / Harfa) bude nezbytné instalovat dobíjecí stanici. Dobíjecí stanice je kontejner o půdorysu cca 4 x 3 m a výšce cca 3 m. K napájení dobíjecí stanice postačuje přípojka el. proudu NN 380 V.

Na lince č. 375 budou provozovány následující zastávky: Českomoravská – Vysočanská – Jandova – Prosek – Nový Prosek – Letňanská – Letňany – U Vodojemu – Důstojnické domy – Letecké muzeum – Huntířovská – Kbelský pivovar – Kbely – Mladějovská – Vinořský zámek – Vinořský hřbitov – Lohenická – Vinoř – Podolanka – Dřevčice, Rozcestí Jenštejn – Dřevčice – Dřevčice, Cihelna – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Zahradní Město – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Vrábí – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Pražská – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Náměstí – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Most – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, U Brány – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Autobusová stanice – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Školní – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Sídliště – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Kasárna – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Železniční stanice.

Pro provoz elektrobusů bude s ohledem na předpokládané zvýšení přepravní kapacity v krátkodobém až střednědobém horizontu uvažováno s délkou nástupišť min. 25 m (pro velkokapacitní vozidla) nebo 32 m (dvě vozidla 12+18 m).

Na začátku trasy v Praze je uvažováno s dvěma možnostmi:

- 1) Využití stávajícího terminálu u metra Českomoravská – pokud dojde k dohodě s developery v dotčeném území. Linka začíná na stávajícím terminálu u metra – stanice Českomoravská.
- 2) Ukončení linky blokovou smyčkou v oblasti křižovatky Harfa. V ul. Českomoravská je navržena nová zastávka Nádraží Libeň - vstříčně s tramvajovou zastávkou. Zde bude možnost dobíjení vozidel, přičemž umístění technologické části dobíjecí stanice je uvažováno v ul. Freyova.

Na konečné ve Staré Boleslavi budou všechny spoje prodlouženy k železniční stanici, kde bude umožněno dobíjení. Dobíjecí stání bude umístěno v prostoru u nově situované zastávky, tj. na rozšířené příjezdové komunikaci ke stávající výpravní budově.

Zastávka Jandova - V ulici Vysočanská severně od železničního mostu trati 231 Praha – Lysá nad Labem – Kolín je v souvislosti s rozvojem sousedního území navrženo vybudování nové zastávky Jandova, ve které bude mj. ve směru do Letňan umožněno nasazení sběračů na trolej (za podjezdem dráhy – žel. trať 231) – pro jízdu do kopce po vysočanské estakádě.

Zastávka Pražská (Brandýs nad Labem) - za účelem nasazování sběračů na trolej po průjezdu historickým jádrem Brandýsa nad Labem ve směru do Prahy bude nutno v Brandýse nad Labem přemístit zastávku Pražská (v ul. Pražská) až za železniční přejezd trati 074 Čelákovice - Neratovice.

Z důvodu umožnění natrolejování je nutná rekonstrukce zastávek Kbely (směr Brandýs nad Labem) a Mladějovská (směr Praha).

Potřeba prodloužit rekonstruovat příp. rozšířit se týká následujících zastávek:

- Vinořský zámek (směr Brandýs nad Labem),
- Podolanka (oba směry) – včetně úpravy navazujících ploch,
- Dřevčice, Rozcestí Jenštejn (oba směry),
- Dřevčice, Cihelna (oba směry),
- Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Kasárna (oba směry).

Zastávka Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Pražská se ve směru jízdy do Prahy nachází před žel. přejezdem trati 074, za kterým následuje značné stoupání. Dle technické studie je doporučeno sledovat možnost posunutí zastávky za přejezd a tím po natrolejení v posunuté zastávce i možnost jízdy do stoupání pod trolejí.

V zastávce Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Železniční stanice je v rámci související stavby Správy železnic uvažováno se zřízením autobusové zastávky v nové poloze. Pro účely dobíjení elektrobusesů bude nutno zřídit dobíjecí stání pro min. dvě vozidla.

Z ostatních zastávek by bylo nutno pro velkokapacitní vozidla prodloužit zastávky:

- Vinoř (směr Brandýs nad Labem),
- Dřevčice (oba směry),
- Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Školní (směr Brandýs nad Labem),
- Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Sídliště (oba směry).

U přejezdu železniční tratě Praha – Mladá Boleslav – Turnov v Mladoboleslavské ulici ve Kbelích je navržena průběžná stopa trolejí (pro elektrobuses), která nemusí být trvalá. V rámci modernizace této trati se výhledově uvažuje jednak s její elektrifikací a jednak se zřízením mimoúrovňového křížení (zahloubení žel. dráhy). V navazujícím projektovém stupni bude rozsah trolejového vedení přes přejezd upřesněn, resp. bude rozhodnuto o jeho případně dočasném charakteru, aby mohlo být v případě elektrifikace železniční trati sejmuto (přerušeno).

Trolejové vedení přes železniční přejezd v ul. Pražská v Brandýse nad Labem není navrhováno.

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 tomuto 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 obdrženým 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 obdržených a podle kritérií uvedených v příloze č. 2 k zákonu došel k následujícím závěrům:

Trasa linky 375 je vedena zastavěným územím městských částí Praha 9, Praha 19, Kbely a Praha – Vinoř a obcí Podolanka, Dřevčice a Brandýs nad Labem-Stará Boleslav. Elektrobuses budou zajišťovat obslužnost obcí, jsou proto vedeny centry dotčených obcí. Elektrobuses budou využívat stávající komunikační síť.

Linka 375 je v současné době provozována celotýdenně v rámci integrovaného dopravního systému PID dopravcem ČSAD Střední Čechy, a.s. Většina spojů je vedena v úseku Českomoravská – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Autobusová stanice v intervalu 10 minut v ranní špičce a 15 minut v odpolední špičce. K železniční stanici ve Staré Boleslavi jsou vedeny pouze jednotlivé spoje linek 375, 367, 477 a 488.

Po realizaci záměru bude trolejové vedení zavedeno až k železniční stanici ve Staré Boleslavi a všechny stávající autobusové spoje současných linek budou v tomto úseku nahrazeny elektrobusovou dopravou linky 375.

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, SV – všeobecně smíšené s kódy míry využití plochy C a I, OV – všeobecně obytné, VN - nerušící výroby a služeb, DH - plochy a zařízení veřejné dopravy, S2 – sběrné komunikace městského významu, S4 – ostatní dopravě významné komunikace a DZ - tratě a zařízení železniční dopravy, nákladní terminály.

Přílohou Oznámení je vyjádření Odboru územního rozvoje MHMP č. j. 462494/2021 ze dne 12.04.2021, ve kterém úřad územního plánování konstatuje, že na základě výše uvedeného bude předložený záměr v souladu s platným Územním plánem SÚ hl. m. Prahy za předpokladu, že v navazujících stupních řízení dojde k doložení výpočtů koeficientů zeleně v plochách SV-C a SV-I, a také za předpokladu splnění podmínek z hlediska dotčenosti veřejně prospěšných staveb. Úřad dále upozorňuje, že na základě předložené dokumentace 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. Záměr byl posouzen výhradně z hledisek územního plánování. Jeho soulad s dalšími předpisy a nařízeními posoudí příslušné orgány státní správy a další subjekty, které se k záměru vyjadřují.

Přílohou Oznámení je dále vyjádření Odboru stavebního úřadu, územního plánování a památkové péče Městského úřadu Brandýsa nad Labem-Starou Boleslaví, ve kterém sděluje, že z Politiky územního rozvoje ČR ve znění aktualizace č. 1, 2, 3 a 5, tedy zejména republikových priorit územního plánování a polohy záměru vůči rozvojovým osám a oblastem, pro posuzovaný záměr nevyplyvají žádné specifické požadavky. Záměr se nachází v rozvojové oblasti OB 1 – Metropolitní rozvojová oblast Praha. Ze Zásad územního rozvoje Středočeského kraje ve znění aktualizace č. 1 a 2 pro posuzovaný záměr nevyplyvají žádné specifické požadavky. Trasa elektrifikace je vedena ve stávající trase komunikace.

Město Brandýs nad Labem-Stará Boleslav má vydaný platný územní plán po změnách (viz výše, dále jen „ÚP Brandýs nad Labem-Stará Boleslav“), podle kterého se předložený záměr nachází ve funkční ploše PV – veřejná prostranství. Ve výše uvedené funkční ploše ÚP Brandýs nad Labem-Stará Boleslav je umístění veřejné dopravní infrastruktury umožněno. Dále má město Brandýs nad Labem-Stará Boleslav vydaný Regulační plán městské památkové zóny Brandýs nad Labem po změnách (dále jen „RP MPZ Brandýs nad Labem“) a Regulační plán městské památkové zóny Stará Boleslav a mezilehlé území (dále je RP MPZ Stará Boleslav a

mezilehlé území). Vzhledem k exponovanému území obou MPZ je třeba v obou částech dodržet deklarovanou trasu bez trolejového vedení.

Obec Dřevčice má vydaný platný územní plán sídelního útvaru po změnách (viz výše, dále jen „ÚPnSÚ Dřevčice“), podle kterého se předložený záměr nachází ve funkční ploše hlavní ulice a silnice II/610. Ve výše uvedené funkční ploše ÚPnSÚ Dřevčice je umístění veřejné dopravní infrastruktury umožněno.

Obec Podolanka má vydaný platný územní plán po změně (viz výše, dále jen „ÚP Podolanka“), podle kterého se předložený záměr nachází ve funkční ploše DS – plochy pro dopravní infrastrukturu.

Město Brandýs nad Labem-Stará Boleslav má vydaný ÚP Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, podle kterého se předložený záměr nenachází v lokalitách, pro které byly v ÚP předepsány územní studie nebo jsou registrovány.

Místně příslušný správní orgán dále sděluje, že předložená změna v území je v souladu s platnými územně plánovacími dokumentacemi města Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, obcí Dřevčice a Podolanka. Předložená změna v území bude respektovat navržené řešení bez trolejového vedení v MPZ Brandýs nad Labem a v MPZ Stará Boleslav a mezilehlé území.

Doprava stavebních materiálů a odpadů ve fázi výstavby bude probíhat po stávajících komunikacích, tj. především v ose linky 375 – ulicemi Ocelářská, Freyova, Vysočanská, Prosecká, Beladova, Mladoboleslavská, Pražská, Boleslavská, případně po dálnici D10. V současné fázi přípravy záměru nelze přesně stanovit dopravní zatížení vyvolané výstavbou trolejového vedení. Staveniště bude v bezprostřední blízkosti frekventovaných ulic v severovýchodní části hlavního města Praha (Vysočany, Prosek) a na průtahu navazujících obcí (Kbely, Vinoř, Podolanka, Dřevčice, Brandýs nad Labem, Stará Boleslav).

Realizace záměru se předpokládá při zachování běžného provozu na dotčených komunikacích, nelze proto během výstavby vyloučit občasné dopravní komplikace způsobené vyvolanými dočasnými dopravními omezeními. Doprava ve fázi výstavby se bude řídit zásadami organizace výstavby. S ohledem na charakter záměru se nepředpokládá masivní přeprava stavebních materiálů a hmot.

Linka 375 je v současné době provozována celotýdenně v rámci integrovaného dopravního systému PID dopravcem ČSAD Střední Čechy, a.s. Většina spojů je vedena v úseku Českomoravská – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Autobusová stanice v intervalu 10 minut v ranní špičce a 15 minut v odpolední špičce. K železniční stanici ve Staré Boleslavi jsou vedeny pouze jednotlivé spoje linek 375, 367, 477 a 488. Po realizaci záměru bude trolejové vedení zavedeno až k železniční stanici a všechny stávající autobusové spoje současných linek budou v tomto úseku nahrazeny elektrobusem linky 375.

Intenzity spojů linek Pražské integrované dopravy byly dle jízdních řádů pro rok 2021 (bez výlukových stavů) uvedeny v tab. 2 na str. 28 Oznámení. Většina spojů končí na autobusovém nádraží ve Staré Boleslavi a jen část jich pokračuje až k železniční stanici. V úseku Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Autobusová stanice - Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Železniční

stanice jsou intenzity linek č. 375, 367, 477 a 478 uvedeny v tab. 3 na str. 28 Oznámení. Všechny uvedené linky mezi autobusovým nádražím a železniční stanicí budou nahrazeny elektrobusovou linkou 375.

Dopravní intenzity elektrobusové linky 375 byly v posuzovaném úseku uvažovány následovně:

| Úsek zast. Nádraží Libeň ↔ zast. Vinoř | | | | Úsek zast. Vinoř ↔ zast. Brandýs n.L.- Stará Boleslav, Železniční stanice | | | |
|--|-----------------|--------|--------|--|-----------------|--------|--------|
| | pracovní den | sobota | neděle | | pracovní den | sobota | neděle |
| Celkem | 128 | 80 | 80 | Celkem | 128 | 80 | 80 |
| Den | 107 | 64 | 64 | Den | 108 | 64 | 64 |
| Noc | 21 | 16 | 16 | Noc | 20 | 16 | 16 |
| | Roční průměr | | | | Roční průměr | | |
| Den | 95 | | | Den | 95 | | |
| Noc | 20 | | | Noc | 19 | | |

Současná silniční síť je zatížena individuální automobilovou dopravou i hromadnou autobusovou (případně tramvajovou) dopravou ostatních linek. Pro potřeby hlukové studie byly současné dopravní intenzity převzaty z celostátního sčítání ŘSD (rok 2016) a z veřejných podkladů dopravního sčítání od TSK a.s. (rok 2019). Jednotlivé intenzity dopravy byly indexovány pro rok 2021 dle metodiky TP 225, předpokládané intenzity dopravy v řešeném území pro rok 2021 jsou uvedeny v hlukové studii, která je přílohou předkládaného Oznámení. Realizací posuzovaného záměru se dopravní intenzity na dotčených komunikacích nezmění.

V období výstavby lze za plošný zdroj znečišťující ovzduší považovat zemní práce, které tvoří podstatnou část objemu všech stavebních prací. Zemní práce budou realizovány při výkopových pracích pro instalaci stožárů, pro realizaci přípojek a při přípravě plochy pro měnirny nebo dobijecí stanice. Při těchto pracích budou do ovzduší emitovány především prachové částice. Významný podíl na celkové prašnosti pak bude mít resuspenze prachových částic způsobená opětovným zvržením již jednou usazené látky. Dalšími zdroji znečišťujícími ovzduší budou pojezdy obslužné dopravy po komunikacích (liniové zdroje) a pohyb mechanizace na staveništi (plošný zdroj).

Výstavba bude působit po časově omezenou dobu negativním vlivem na kvalitu ovzduší v bezprostřední blízkosti staveniště. Výraznější ovlivnění však vzhledem k rozsahu stavebních prací nelze očekávat.

V době realizace stavby budou dodržována ochranná opatření pro minimalizaci prašnosti a emisí ostatních znečišťujících látek. Tato opatření (skrácení plochy staveniště, zajištění řádné údržby všech využívaných přístupových cest ke staveništi, technický stav nákladních vozidel a stavební mechanizace apod.) budou trvale kontrolována technickým dozorem stavby. Posuzovaný záměr je tak hodnocen včetně těchto opatření (viz kap. D.IV. na str. 126

Oznámení). Dodavatel stavby bude seznámen s Metodikou pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM₁₀.

Vlastní provoz elektrobusů není a nebude přímým zdrojem znečišťujících látek do ovzduší. Naopak v důsledku náhrady současných autobusů s diesellovými motory za dynamicky dobíjené elektrobusy dojde v lokalitě ke snížení emisí celé řady znečišťujících látek. Při provozu elektrifikované linky 375 se bude spotřebovávat elektrická energie. Předpokládaná spotřeba činí cca 2800 MWh/rok. Dalším zdrojem znečišťujících látek do ovzduší je v současnosti stávající doprava na dotčených komunikacích, její intenzity se v důsledku realizace záměru nezmění.

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. Pouze ve východní části záměru na území hlavního města Prahy dosahují hodnoty ročního průměru benzo[a]pyrenu limitní hodnoty 1 ng/m³.

Dotčená oblast zasahuje celkem do 31 čtverců. Dle ČHMÚ jsou v území splněny všechny imisní limity, ze kterých se vychází při hodnocení kvality ovzduší. Imisní limit pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu je v současnosti překročen o 70 %. V tabulce jsou uvedeny průměrné hodnoty imisní zátěže v hodnocené lokalitě (celé dotčené území) a jejich porovnání s hodnotami imisních limitů:

| Znečišťující látka | Veličina | Jednotka | Zájmové území | Imisní limit | Podíl na imis. limitu (%) |
|---------------------------|---------------------------|--------------------|---------------|--------------|---------------------------|
| oxid dusičitý | roční průměr | μg.m ⁻³ | 12,4 – 28,5 | 40 | 31,0 – 71,25 |
| oxid siřičitý | 4. nejvyšší denní průměr | μg.m ⁻³ | 8,9 – 11,6 | 125 | 7,12 – 9,28 |
| částice PM ₁₀ | roční průměr | μg.m ⁻³ | 21,4 – 23,3 | 40 | 53,5 – 58,25 |
| částice PM ₁₀ | 36. nejvyšší denní průměr | μg.m ⁻³ | 37,8 – 42,5 | 50 | 75,6 – 85,0 |
| částice PM _{2,5} | roční průměr | μg.m ⁻³ | 16,0 – 17,6 | 20 | 80,0 – 88,0 |
| benzen | roční průměr | μg.m ⁻³ | 1,0 – 1,3 | 5 | 20,0 – 26,0 |
| benzo[a]pyren | roční průměr | μg.m ⁻³ | 0,7 – 1,7 | 1 | 70,0 – 170,0 |
| arsen | roční průměr | μg.m ⁻³ | 1,5 – 1,9 | 6 | 25,0 – 31,67 |
| kadmium | roční průměr | μg.m ⁻³ | 0,2 – 0,4 | 5 | 4,0 – 8,0 |
| olovo | roční průměr | μg.m ⁻³ | 5,3 – 6,2 | 500 | 1,06 – 1,24 |
| nikl | roční průměr | μg.m ⁻³ | 0,5 – 0,7 | 20 | 2,5 – 3,5 |

Na základě orientačního výpočtu v programu Mefa verze 13 dojde ke snížení emisí PM₁₀ o 145 kg/rok, PM_{2,5} o 106 kg/rok, NO_x o 288 kg/rok, CO o cca 2 155 g/rok, benzenu o 261 kg/rok a benzo(a)pyrenu o 0,02 kg/rok (viz tab. 5 na str. 30 Oznámení). Vypočtené emise nebudou po nahrazení stávajících dieselových autobusů za elektrobusy s dynamickým dobíjením v lokalitě generovány.

V rámci zjišťovacího řízení obdržel příslušný úřad vyjádření OCP MHMP (č. j. 644473/2022, ze dne 13.04.2022), 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.

Při provozu elektrobusové linky 375 dojde k lokálnímu snížení emisí CO₂. Emise CO₂ budou nadále produkovány autobusovou dopravou na linkách, které v horizontu realizace posuzovaného záměru zůstávají zachovány a z automobilové dopravy v zájmovém území. Tato doprava již v současnosti v území existuje a realizace záměru nebude mít významný vliv na její intenzity.

Vlastní provoz elektrobusové linky bude zdrojem nepřímých emisí CO₂, a to při výrobě potřebné elektrické energie. Odhadovaná produkce takto generovaného objemu CO₂ se může pohybovat na úrovni 980 tun CO₂ ročně. Současná celková roční produkce CO₂ ze spalování nafty je rovněž na úrovni 980 tun CO₂ za rok (za předpokladu ročního nájezdu 915.000 km, roční spotřeby nafty 366.000 l a uvažovaných emisí 2683 g CO₂ na 1 litr spálené nafty). Z hlediska emisí CO₂ není mezi současným provozem autobusů a posuzovaným provozem elektrobusů významný rozdíl. Ovšem při provozu elektrobusů nevznikají škodliviny se závažnými zdravotními účinky, které vznikají při spalování nafty.

Záměr nebude mít významný negativní vliv na klima.

Při výstavbě se nepředpokládá nasazení takových mechanismů, jejichž použitím by byly generovány vibrace o hodnotách a ve frekvencích překračující povolené limitní hodnoty, které jsou stanoveny z hlediska ochrany lidského zdraví nebo z hlediska vlivů na stabilitu a trvanlivost stavebních objektů.

Realizací posuzovaného záměru bude nahrazena stávající autobusová linka 375 dynamicky dobíjenými elektrobusy. Pro potřeby vyhodnocení hlukové situace v souvislosti s realizací záměru byla zpracována hluková studie (zpracovatel: Ing. Tomáš Kozel, Pragoprojekt a.s., květnu 2021).

Z hlukové studie vyplývá, že při nahrazení dieselových autobusů za dynamicky dobíjené elektrobusy dojde ke zlepšení celkové hlukové situace. Úroveň poklesu hluku ve výhledovém stavu po realizaci elektrifikované linky 375 je u nejbližší obytné zástavby v průměru 0,2 dB v

denní a 0,4 dB v noční době. Z výpočtů provedených v hlukové studii vyplývá, že hluk z provozu samotné elektrifikované linky 375 dosahuje u nejbližší obytné zástavby hodnot do 53,9 dB v denní a do 49,9 dB v noční době.

Celková hluková zátěž byla v hlukové studii vypočtena pro variantu bez záměru, tj. s provozem autobusů LAeq od 53,4 do 75,0 dB přes den a od 48,7 do 66,6 dB v noci. Po realizaci záměru, tj. po nahrazení dieselových autobusů elektrobusey se hodnoty pohybují od 52,5 do 74,9 dB přes den a od 74,9 do 66,2 dB v noci.

V hlukové studii jsou posouzeny obě varianty vedení linky 375 – varianta Českomoravská i varianta Harfa. Z hlediska hluku jsou obě varianty vedení elektrobusové linky podlimitní, ovšem ve variantě Českomoravská dochází v ulici Ocelářská k mírnému zlepšení situace (výměna stávajících autobusů za méně hlučné elektrobusey). Oproti tomu ve variantě Harfa bude do ulice Na Harfě a Českomoravská přivedena nová doprava (linka 375 do těchto ulic dnes nezajíždí), která bude generovat nové hlukové příspěvky v dotčeném prostoru.

Měření hluku automobilové dopravy proběhlo na komunikaci Ocelářská (MB 1), Vysočanská (MB 2), Mladoboleslavská (MB 3) a Maxe Švabinského (MB 4).

V rámci zjišťovacího řízení obdržel příslušný úřad vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví Hygienické stanice hl. m. Prahy č. j. HSHMP 17635/2022, ze dne 22.04.2022, 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). Dále bylo příslušnému úřadu doručeno vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví Krajské hygienické stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze č. j. KHSSC 14979/2022, ze dne 28.04.2022, kde je konstatováno, že realizací záměru dojde ke snížení současných hodnot.

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

Návrh umístění jednotlivých měření je předběžný a bude v dalším stupni PD upřesněn. Stožáry trolejového vedení budou umístěny většinou mimo pozemek silnice. Upřesnění počtu nově budovaných trakčních stožárů bude upřesňován v dalších fázích přípravy záměru.

V lesních pozemcích (PUPFL) budou stožáry umístěny pouze v dílčích úsecích, kde lesní pozemky se silnicí sousedí, tj. v Praze Vysočanech (lesy zvláštního určení), ve dvou krátkých úsecích v Praze Kbelích a v Praze Víněch (lesy zvláštního určení) a v koncovém úseku u železnice ve Staré Boleslavi (lesy hospodářské). Instalované sloupy trolejového vedení omezí pouze minimálně možnost využití pozemků přiléhajících k silnici. Při realizaci záměru (při instalaci stožárů a trolejového vedení) je nezbytné minimalizovat zásah do lesních porostů.

Trasa linky 375 prochází lesními porosty rovněž mezi Brandýsem nad Labem a Starou Boleslaví (lesy zvláštního určení v přírodní památce Hlučov). V tomto úseku však nebude linka zatrolejována a lesní pozemky nebudou dotčeny.

Realizace záměru nevyvolá nároky na rozsáhlé kácení, lze očekávat ořez větví stromů nebo ojedinelé lokální kácení dřevin rostoucích mimo les. V dalších fázích přípravy záměru bude zpracován dendrologický průzkum a bude stanoven rozsah potřebného kácení.

Dle Opatření k prevenci (kap. B.I.6., str. 21 Oznámení) vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů bude při stavebních pracích a při instalaci stožárů minimalizován zásah do niv vodních toků, do lesních porostů a do dřevin rostoucích mimo les.

Z výše uvedených skutečností plyne, že záměr nebude mít významný negativní vliv na pozemky PUPFL v dotčeném území.

Začátek trasy na území hlavního města Prahy prochází zastavěným územím. Pouze v nivě Rokytky je klasifikována ZPF a to v I. třídě ochrany. Dále posuzovaný záměr prochází malým územím IV. a III. třídy ochrany ZPF na území Prahy Vysočan a Proseka. Od Proseka až do Brandýsa nad Labem prochází posuzovaný záměr územím s převažující I. třídou ochrany ZPF, pouze s krátkými dílčími úseky II. nebo III. třídy ochrany ZPF. V Brandýse nad Labem vstupuje posuzovaný záměr do území s IV. třídou ochrany ZPF. V nivě Labe je klasifikována II. třída ochrany ZPF, v koncovém úseku prochází posuzovaný záměr přes Starou Boleslav územím s IV. třídou ochrany ZPF. V krátkých dílčích úsecích posuzovaný záměr sousedí s půdami V. třídy ochrany ZPF.

Trvalý zábor půdy bude nezbytný při výstavbě měníren a dobýjecí stanice. Dvě měnírny s celkovým zábohem půdy 96 m² jsou v současné fázi přípravy záměru umístěny na zemědělské půdě I. třídy ochrany. Ostatní měnírny a dobýjecí stanice jsou umístěny na půdě v kategorii ostatní plocha. Návrh umístění jednotlivých měníren je předběžný a bude v dalším stupni PD upřesněn. I v případě zachování umístění 2 měníren na ZPF je zábor půdy ve výši 96 m² akceptovatelný. Měnírny budou umístěny v blízkosti silnice a prakticky neomezí možné využívání okolní zemědělské půdy.

Stožáry trolejového vedení budou umístěny většinou mimo pozemek silnice. Instalace stožárů si nevyžádá trvalý zábor půdy. V zastavěném území budou stožáry umístěny většinou na pozemcích v kategorii ostatní plocha (komunikace, chodníky), mimo zastavěné území na zemědělské půdě (ZPF).

Navržená linka 375 neprochází žádným chráněným ložiskovým územím, dobývacím prostorem ani ložisky prognózních zdrojů.

Ve Vysočanské ulici mezi ulicemi Na Jetelce a Nad Krocinkou probíhá trasa územím, kde byly v minulosti identifikovány blokové posuvy, které jsou však v současnosti stabilizované (reg. záznam v Geofondu č. 1976). Dále nejsou v trase ani její blízkosti evidovány žádné sesuvy a svahové deformace.

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

Posuzovaný záměr nepředstavuje významný zásah do zákonných kritérií a do znaků jednotlivých charakteristik krajinného rázu. Za zásadní pro minimalizaci negativního vlivu na krajinný ráz lze považovat absenci trolejového vedení v úseku Brandýs nad Labem – Stará Boleslav.

K ochraně krajinného rázu s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami, může orgán ochrany přírody dle výše uvedeného zákona č. 114/1992 Sb. zřídit obecně závazným právním předpisem přírodní park. Posuzovaný záměr nezasahuje do žádného přírodního parku. Nejbližším přírodním parkem je Smetanka, jeho hranice procházejí cca 560 m jihovýchodním směrem posuzovaného záměru (od konečné stanice Nádraží Libeň, viz obrázek níže). Dalším přírodním parkem je Drahaň – Troja, jeho hranice prochází cca 3,5 km západně od posuzovaného záměru (od ulice Vysočanská).

V trase plánované linky elektrobuse lze vymezit tři dotčené krajinné prostory (DoKP):

- Praha
- Vinoř – Brandýs nad Labem
- Brandýs nad Labem – Stará Boleslav

DoKP Praha se vyznačuje hustou městskou zástavbou. DoKP Vinoř – Brandýs nad Labem představuje zemědělskou krajinu. DoKP Brandýs nad Labem – Stará Boleslav zahrnuje rozdělené město Brandýs nad Labem-Stará Boleslav s nivou Labe uprostřed.

Pro elektrobusey bude realizováno trolejové vedení, které představuje instalaci stožárů a trolejového vedení. Stožáry budou umístěny mimo pozemek silnice a jejich výška nad terénem je cca 6 m, v případě sdružení s veřejným osvětlením je nástavec veřejného osvětlení cca 9 m nad terénem. Trolejové vedení je umístěno cca 4,6 m nad terénem. Trolejové vedení nebude postaveno v žádném směru (staničení ve směru z Prahy) v km cca:

- 0,0 – 1,3 (zástavba města Prahy),
- 3,7 – 4,5 (kruhový objezd a výjezdy),
- 7,7 – 7,9 (křížení se železnicí),
- 11,7 – 15,6 (obce Dřevčice a Podolanka),
- 17,5 – 20,5 (centra měst Stará Boleslav a Brandýs nad Labem).

V trase bude realizováno šest měníren a jedna dobíjecí stanice u konečné zastávky Nádraží Libeň nebo Českomoravská. Měnírny jsou sestaveny ze dvou kontejnerů o celkovém půdorysu cca 8 x 6 m a výšce cca 3 m a jejich umístění je navrženo v návaznosti na zástavbu. Záměr bude součástí dopravní infrastruktury. Nejedná se o záměr s potenciálně významným vlivem na krajinný ráz, tj. záměr plošně rozsáhlý nebo záměr s výškovými stavbami.

Vzhledem k charakteru záměru a jeho lokalizaci je zřejmé, že záměr nebude mít vliv na krajinný ráz.

Zařízení pro elektrobuses bude instalováno v pražských ulicích Vysočan, Proseku, dále podél silnice procházející Letňany, Kbely, Vinoř, poté městy Brandýs nad Labem a Stará Boleslav (obcemi Podolanka a Dřevčice prochází nezatrolejovaný úsek).

Krajina, do které je umístěn posuzovaný záměr je silně urbanizovaná okrajová část hlavního města Prahy a navazující část Středočeského kraje. Ze čtyř základních druhů ekosystémů (orná půda, louky, les, zastavěné území) trase posuzovaného záměru převažuje orná půda a zastavěné území (antropogenní ekosystém). Lze tedy konstatovat, že záměr je umístěn na plochách nejnižšího stupně ekologické stability. Na plochách určených k výstavbě nebudou dotčeny žádné ekosystémy mimořádného významu nebo ekosystémy ovlivňující stabilitu území. Kvalita ani funkčnost ekosystémů nebude realizací záměru negativně ovlivněna.

Dotčené území je tak typickou příměstskou krajinou s malým podílem přirozených nebo polopřirozených ekosystémů, s nízkou druhovou diverzitou. Dle mapování biotopů AOPK ČR se v ploše posuzovaného záměru nevyskytují žádné prioritní biotopy. Trasa silnice II/610 kříží následující dva neprioritní biotopy:

V1.F – Makrofytní vegetace přirozeně eutrofních a mezotrofních stojatých vod v místě křížení silnice II/610 a Staroboleslavské tůně mezi zastávkami Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Most a Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, U Brány. Vodní plocha je v současnosti překlenuta mostním objektem, trolejové vedení zde nebude instalováno a do biotopu tak nebude zasahováno.

T5.1 - Jednoletá vegetace písčín v prostoru železniční stanice Brandýs nad Labem-Stará Boleslav. V této části bude trolejové vedení instalováno a výstavba bude probíhat i mimo těleso stávající komunikace. Záměr je umístěn mimo jádrová území a migrační koridory velkých savců. Na konci trasy linky 375 se záměr přibližuje k migračnímu koridoru, od něj je ale oddělen jednak železniční tratí 072 a jednak dálnicí D11. V trase linky 375 není registrováno kolizní místo pro obojživelníky.

Realizací záměru nebudou dotčena žádná cenná stanoviště, nebude dotčen žádný zvláště chráněný rostlinný taxon. Negativní vlivy posuzovaného záměru na flóru budou omezeny pouze na ořez dřevin nebo na ojedinělé dílčí kácení dřevin při umístění sloupů trolejového vedení. Přesné umístění stožárů bude řešeno v dalších fázích přípravy záměru, souběžně s tím bude řešen rozsah kácení i ochrana konkrétních dřevin. Zavěšení trolejí bude primárně směřováno na stávající sloupy (např. sloupy veřejného osvětlení). V místech, kde toto nebude možné bude umístěn nový trakční stožár. Z výše uvedeného lze odhadnout, že elektrifikace linky 375 v délce 22,2 km si vyžádá kácení cca 50 stromů. V dalších fázích přípravy záměru bude zpracován dendrologický průzkum, který bude vycházet z umístění stožárů, vyhodnotí rozsah kácení a zhodnotí stav kácených dřevin. Dendrologický průzkum bude podkladem pro řízení o povolení ke kácení dřevin, kde budou stanoveny podmínky kácení.

Památné stromy ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny se záměrem nekolidují. Tři současné silnici nejbližší památné stromy se nacházejí ve městech Brandýs nad

Labem-Stará Boleslav. Památný strom Melicharův dub v Brandýse nad Labem roste v parku u bývalé Melicharovy vily, v dostatečné vzdálenosti od ulice s plánovanou elektrobusem linkou, stejně tak jako Dub v mateřské škole Pražská, k. ú. Brandýs nad Labem, který roste v oploceném areálu mateřské školy na protější straně silnice. Dub u rezidence na okraji Staré Boleslavi roste blízko silnice v úseku, kde nebude realizováno trolejové vedení, elektrobusem bude využívat el. baterie.

Během průzkumů byla zjištěna přítomnost celkem 49 druhů bezobratlých, z toho tři druhy jsou zařazeny mezi zvláště chráněné druhy bezobratlých dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Jedná se o tři druhy čmeláků rodu *Bombus*, všechny tři druhy jsou z kategorie ohrožených. Jeden druh je zařazen do červeného seznamu.

Realizace záměru nepředstavuje zásadní negativní vliv na populace běžných ani zjištěných zvláště chráněných druhů bezobratlých. Podél silnice se však vyskytují dřeviny (lípy, jasany, javory), které jsou často ořezávány (pravděpodobně za účelem zvýšení bezpečnosti) a vyskytují se na nich hodnotná mikrostanoviště (např. dutiny), která jsou nebo mohou být využívána bezobratlými (např. saproxylický hmyz a další členovci) i obratlovci (netopýři, ptáci). Kácení těchto dřevin by způsobilo destrukci hodnotných mikrobiotopů a tím by také došlo k ohrožení druhů na ně vázaných. Při případném ořezu bude zohledněno hledisko ochrany a podpory saproxylického hmyzu, a to především na stromech, identifikovaných v rámci provedeného průzkumu bezobratlých. Ořez dřevin bude probíhat přednostně v období vegetačního klidu. Vzhledem k přítomnosti stromů s cennými mikrostanovišti na trase záměru, se doporučuje tyto stromy zachovat, popřípadě vhodným způsobem ořezat.

V zájmovém území řešené linky 375 bylo zaznamenáno celkem 40 druhů obratlovců, zpravidla se jedná o běžné druhy kulturní zemědělské krajiny a druhy synantropní, vázané na blízkost lidských sídel. Čtyři druhy patří mezi zvláště chráněné druhy živočichů dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny - kavka obecná (*Coloeus monedula*), rorýs obecný (*Apus apus*), slavík obecný (*Luscinia megarhynchos*) a vlaštovka obecná (*Hirundo rustica*). Dle náleзовých databází je v zájmovém území evidována celá řada dalších zvláště chráněných druhů živočichů, obývajících příhodné biotopy v blízkosti řešeného záměru. Posuzovaný záměr bude realizován v rámci stávajícího silničního tělesa a vyjma případného zásahu do stávajících dřevin (kácení, prořez) nedojde k významnému zásahu do biotopu zvláště chráněných druhů obratlovců. Jejich ovlivnění tak bude při vhodném načasování kácení nebo ořezu dřevin minimální. Prostupnost dotčeného území pro migrující živočichy zůstane po realizaci záměru nezměněna.

Mezi Brandýsem nad Labem a Starou Boleslaví prochází silnice II/610 (ulice Maxe Švabinského), po které je vedena linka č. 375, přírodní památkou PP Hluchov. Přírodní památka je rozdělena na dvě části, které jsou navzájem odděleny silnicí II/610. Silnice II/610 tak do PP Hluchov nezasahuje. V daném úseku nebude realizováno trolejové vedení a silnice se nebude

nikterak rozšiřovat ani upravovat. Nachází se zde zastávka Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Most. Ve směru do Prahy leží zastávka mimo kontakt s hranicí PP Hluchov. Ve směru do Brandýsa nad Labem-Staré Boleslavi leží zastávka v místě, kde podél silnice II/603 prochází hranice PP Hluchov. Zastávka je umístěna v jízdním pruhu, v rámci posuzovaného záměru se předpokládá prodloužení dopravního značení vymezující zastávku. Vliv na PP Hluchov bude nulový. Rovněž vlivy realizace a provozu posuzovaného záměru na ostatní zvláště chráněná území v okolí (přírodní památka Prosecké skály, národní přírodní památka Letiště Letňany, přírodní památka Bažantnice v Satalicích, přírodní rezervace Vinořský park a přírodní památka Černý orel), která se nacházejí ve vzdálenosti 90 – 1 930 m od silnice, po které je vedena linka č. 375, budou zanedbatelné až nulové.

Komunikace, které jsou, a i nadále budou, využívány linkou 375, kříží nebo se dotýkají v posuzovaném úseku celkem 1 interakčního prvku, 6 lokálních biokoridorů, 4 lokálních biocenter, 2 regionálních biokoridorů, 1 regionálního biocentra a 1 nadregionálního biokoridoru. Všechny uvedené prvky ÚSES jsou stávajícími komunikacemi a provozem linky 375 do určité míry ovlivněny. Realizací posuzovaného záměru nedojde ke změně typu, rozsahu ani velikosti dosavadních negativních vlivů z provozu autobusové linky 375. Jistým mírným pozitivním vlivem bude odstranění emisí znečišťujících látek do ovzduší z autobusové dopravy na lince 375, které bude mít za následek snížení depozice znečišťujících látek na vegetaci v jednotlivých prvcích ÚSES. Funkčnost prvků ÚSES zůstane na stejné úrovni jako v současnosti.

Trasa linky 375 nezasahuje do žádného registrovaného významného krajinného prvku (VKP). Silnice, po které je vedena linka č. 375, bezprostředně sousedí s registrovanými VKP Vinořský potok II, Hrušovské sady a Ostrůvek. Z nich VKP Vinořský potok II a Hrušovské sady leží v úseku, který bude zatrolejován.

Trasa linky 375 kříží vodní toky Rokytka, 2x Vinořský potok, Ctěnický potok, bezejmenný vodní tok (pravostranný přítok Vinořského potoka) a Labe včetně náhonu a ramene s plavební komorou. Mezi Brandýsem nad Labem a Starou Boleslaví u přírodní památky Hluchov prochází trasa linky 375 přes izolovaný zbytek slepého ramene Labe. Z uvedených křížení leží v zatrolejovaných úsecích křížení se VKP Rokytka, 2x Vinořský potok, Ctěnický potok a bezejmenný vodní tok (pravostranný přítok Vinořského potoka). Při realizaci záměru (při instalaci stožárů a trolejového vedení) je nezbytné vyloučit zásah do významných krajinných prvků – vodních toků.

Trasa linky 375 prochází lesními porosty – významnými krajinnými prvky v dílčích úsecích, kde lesní pozemky se silnicí sousedí, tj. v Praze Vysočanech, ve dvou krátkých úsecích v Praze Kbelích a v Praze Vinoři a v koncovém úseku u železnice ve Staré Boleslaví (lesy hospodářské). V těchto úsecích budou stožáry trolejového vedení umístěny mimo pozemek silnice na lesních pozemcích. Při realizaci záměru (při instalaci stožárů a trolejového vedení) je nezbytné minimalizovat zásah do území uvedených významných krajinných prvků – lesních porostů.

Trasa linky 375 prochází lesními porosty – významnými krajinnými prvky rovněž mezi Brandýsem nad Labem a Starou Boleslaví (přírodní památka Hluchov). V tomto úseku však nebude linka zatrolejována a lesní pozemky nebudou dotčeny.

Vlivy realizace a provozu posuzovaného záměru na Evropsky významné lokality v okolí (EVL Praha – Letňany, CZ0113774 a EVL Černý oreš, CZ0214004) budou zanedbatelné až nulové, neboť tyto EVL se nacházejí v dostatečné vzdálenosti 300 m, respektive 1 930 m od ulic, po kterých je vedena posuzovaná linka č. 375. Ptačí oblasti (PO) se v blízkosti linky č. 375 nenacházejí.

Dle příslušných orgánů 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 459321/2021 ze dne 09.04.2021 a stanovisko KUSK č. j. 043268/2021/KUSK ze dne 13.04.2021).

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

Srážkové vody ze stávajících komunikací jsou v současnosti odváděny buď volně do okolního terénu nebo jednotnou městskou či dešťovou kanalizací. Realizací záměru nedojde ke změně způsobu nakládání se srážkovými vodami ani nedojde k významnému zvětšení podílu zpevněných ploch. Objem i kvalita srážkových vod odtékajících ze stávajících komunikací zůstane nezměněna. Vzhledem k předpokládanému rozsahu výkopových prací a provádění prací nad úrovní hladiny podzemní vody nedojde projektovanými pracemi k ovlivnění úrovně hladin a režimu podzemních vod. Záměr nebude zdrojem odpadních vod. Posuzovaný záměr nevstupuje do chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

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

Během výstavby bude vznikat minimum odpadů a bude se jednat o odpady typické pro výstavbu obdobných objektů. Přesný výčet odpadů a stanovení produkovaného množství nebylo v současné fázi přípravy záměru provedeno. Na základě zkušeností s obdobnými záměry lze očekávat především vznik odpadů ze skupiny *17 Stavební a demoliční odpady*, případně dalších druhů odpadů.

Provozem elektrifikované linky 375 nebudou vznikat žádné odpady, určité množství odpadů bude vznikat v rámci její údržby. Druh odpadů vznikající z provozu posuzovaných zatrolejovaných úseků bude stejný jako u ostatních zatrolejovaných traktů. Dopravní podnik hl. města Prahy má zpracovaný plán odpadového hospodářství, po uvedení posuzovaného záměru do provozu bude plán odpadového hospodářství aktualizován. Odvoz odpadu je, a i nadále bude, zajištěn specializovanými firmami (s oprávněním ke sběru a výkupu odpadu).

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.

Záměrem nebudou dotčeny památkově chráněné objekty. Průchod nejcennějším územím z hlediska kulturně historické charakteristiky MPZ Brandýs nad Labem a MPZ Stará Boleslav bude řešen bez realizace trolejového vedení. Realizací posuzovaného záměru nebudou dotčeny žádné nemovité kulturní památky.

Posuzovaný záměr prochází území s archeologickými nálezy (ÚAN) I. - III. kategorie. Vzhledem k minimálnímu rozsahu zemních prací (pouze hloubení základů pro stožáry trolejového vedení) je odkrytí archeologických nálezů nepravděpodobné, ovšem nelze ho zcela vyloučit. Pokud by k odkrytí archeologických nálezů došlo, bude investor postupovat podle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

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

Během provozu se žádná významná rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií nepředpokládají. Nelze vyloučit havárie spojené s dopravními nehodami a s únikem pohonných hmot do prostředí (únik ropných látek do povrchových vod, do podloží a do podzemních vod). V souvislosti s posuzovaným záměrem a s náhradou autobusů poháněných naftovými motory elektrobusy s dynamickým dobíjením se toto riziko sníží.

Specifickým rizikem provozu zatrolejovaných tratí je riziko pádu stromu do trolejového vedení a jeho poškození. V takovém případě zajistí provozovatel linky 375 co nejrychlejší opravu trolejového vedení a obnovení provozu. V případě déle trvající opravy zajistí náhradní autobusovou dopravu.

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. 122 - 124 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.

Kumulace vlivů v souvislosti s realizací záměrů - elektrifikace linky 140, realizace tramvajové trati nebo zavedení elektrobusové linky - bude mít pozitivní efekt. Záměry 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.

Předložený záměr je v převážné části linky 375 navržen nevariantně. Variantní řešení je navrženo na začátku trasy, a to ve 2 variantách:

- Varianta „Českomoravská“ – linka začíná na stávajícím terminálu u metra (stanice Českomoravská).
- Varianta „Harfa“ – linka začíná na nově vybudovaném nástupišti Nádraží Libeň.

Z hlediska vlivů na jednotlivé složky životního prostředí se obě varianty téměř neliší a jsou akceptovatelné. Vzhledem k minimálním vlivům variant na složky životního prostředí vzal příslušný úřad jako hlavní kritérium vliv na hlukovou situaci v okolí záměru.

V hlukové studii je provedeno porovnání stávajícího stavu zatížení hlukem bez zohlednění elektrifikace linky 375 a se zohledněním elektrifikace linky 375 pro dvě varianty začátku trasy elektrobusové linky 375 – varianta Českomoravská a varianta Harfa.

Z výsledků hlukové studie vyplývá, že hluk z provozu samotné elektrifikované linky 375 dosahuje u nejbližší obytné zástavby hodnot do 53,9 dB v denní a 49,9 dB v noční době. Hygienický limit je v chráněném venkovním prostoru staveb ve výši 60 dB pro celou denní dobu a 50 dB pro celou noční dobu, je tak ve všech referenčních bodech, které charakterizují nejbližší obytnou zástavbu, splněn, a to pro obě uvažované varianty.

Na základě posouzení navržených variant se jako mírně vhodnější jeví z hlediska vlivu na obyvatelstvo varianta Českomoravská, která představuje zlepšení stávajícího stavu hlukové zátěže podél ul. Ocelářská (výměna stávajících autobusů za méně hlučné elektrobusy), oproti variantě Harfa, kdy v této variantě by došlo k přivedení nové dopravy do ul. Na Harfě a Českomoravská, kam v současné době linka 375 nezajíždí. Vlivy obou variant na jednotlivé složky životního prostředí byly vyhodnoceny jako srovnatelné a mezi variantami nebyl z hlediska jejich vlivů na životní prostředí shledán významný rozdíl.

Příslušný úřad tedy stanovil z hlediska vlivů na životní prostředí následné pořadí variant začátku trasy:

- Varianta „Českomoravská“ – linka začíná na stávajícím terminálu u metra (stanice Českomoravská).
- Varianta „Harfa“ – linka začíná na nově vybudovaném nástupišti Nádraží Libeň.

Příslušný úřad z hlediska variant záměru konstatuje, že se nezabýval majetkoprávními vztahy, které ve výsledku mohou ovlivnit výběr v budoucnu realizovaných variant.

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 14.03.2022 obdržel OCP MHMP od oznamovatele záměru Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace, IČO: 00066001, 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 23.03.2022 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 PHA1153. 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 23.03.2022, na úřední desce Středočeského kraje byla Informace o Oznámení zveřejněna 30.03.2022.

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 na úředních deskách dotčených krajů, v daném případě do 29.04.2022. Podle § 6 odst. 8 k vyjádřením zasláným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží.

3. Podklady pro vydání rozhodnutí:

Oznámení záměru dle zákona bylo zpracováno v únoru roku 2022 EIA SERVIS s. r. o., Mgr. Radomírem Mužikem – držitelem autorizace dle zákona. Podkladem pro vydání rozhodnutí bylo rovněž vyjádření dotčených správních úřadů obdržených 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: 05/2021) a Hydrogeologické poměry (RNDr. Marcel Homolka, datum: 05/2021).

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

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

- Hlavní město Praha
(vyjádření č. j. MHMP 728153/2022 ze dne 29.04.2022),
- Městská část Praha 19
(vyjádření č. j. P19 2819/2022/OŽPD/Ce ze dne 28.04.2022),
- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha
(vyjádření č. j. ČIŽP/41/2022/3473 ze dne 21.04.2022),
- Hygienická stanice hlavního města Prahy
(vyjádření č. j. HSHMP 17635/2022 ze dne 22.04.2022),
- Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze
(vyjádření č. j. KHSSC 14979/2022 ze dne 28.04.2022),
- Středočeský kraj, radní pro oblast životního prostředí a zemědělství,
(vyjádření č. j. 053366/2022/KUSK ze dne 28.04.2022),
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí
(vyjádření č. j. MHMP 644473/2022 ze dne 13.04.2022),
- Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství
(vyjádření č. j. MHMP 037987/2022/KUSK ze dne 25.04.2022),
- Městský úřad Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, odbor životního prostředí
(vyjádření č. j. MÚBNLSB-OŽP-32650/2022-CADAN ze dne 13.04.2022),
- Městská část Praha-Vinoř
(vyjádření č. j. 01099/2022 ze dne 02.05.2022) – zasláno po lhůtě
- Ministerstvo zdravotnictví České republiky
(vyjádření č. j. 14293/2022/OVZ ze dne 03.05.2022) – zasláno po lhůtě

5. Vypořádání vyjádření obdržených v průběhu zjišťovacího řízení:

Hlavní město Praha (dále jen „HMP“), předloženému oznámení nemá ze svého hlediska zásadní připomínky. Konstatuje, že posuzovaný záměr přispěje k rozvoji bezemisní a méně hlučné dopravy, což je pozitivní. K detailnímu technickému řešení návrhu (umístění jednotlivých objektů) se bude možné vyjádřit až na základě podrobnější dokumentace.

Z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí HMP jako územní samosprávný celek nepožaduje další posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění. HMP ovšem provedení všech opatření uvedených v kap. B.I.6 na str. A pokud možno soustavné sledování jejich účinnosti.

V souvislosti s navrženým umístěním dobíjecí stanice u jižního konce ulice Freyovy (u varianty Harfa) HMP upozorňuje, že platný ÚP hl. m. Prahy obsahuje v předmětné lokalitě rozšířenou plochu (S4) této ulice vůči současnému stavu, která byla vymezena ve spojitosti s výhledově uvažovaným podjezdem pod křižovatkou Harfa (tj. křižovatkou Českomoravská- Poděbradská-Freyova-K Žižkovu). U terminálu (stanice metra) Českomoravská se předpokládá dostavba nového objektu, v této lokalitě bude třeba optimalizaci umístění dobíjecí stanice detailně prověřit v souvislosti s uvažovanými změnami (dostavbou) v daném území. V rámci navazující přípravy je nutné před zpracováním podrobného návrhu možnosti umístění dobíjecích stanic s IPR Praha včas projednat.

Z vyjádření HMP nevyplývá nutnost záměr posuzovat, navíc toto ani není tímto dotčeným územním samosprávným celkem požadováno. Výše uvedené připomínky jsou směřovány do dalších fází projektové přípravy.

Městská část Praha 19 (dále jen „MČ P19“) – má k předloženému oznámení následující vyjádření.

- Je třeba koordinovat projekt se zřízením nových zastávek „Kbelský pivovar“, „Polaneckého“, „Na Dlouhých“, „Vinořský zámek“ a záměrem přetavby křižovatky s novou propojkou Polaneckého-Budovatelská. Rovněž chybí připravovaná elektrifikace linek 159 a 201. Je nutno, aby s těmito záměry byl projekt v souladu a bylo to uvedeno i v PD.
- Dále je třeba zajistit koordinaci s dalšími záměry jako je elektrifikace železniční trati č. 070, záměr na zřízení kolejové dopravy Praha – Brandýs nad Labem přes k. ú. Přezletice (Ivan Lejčar, 10/2020) a tramvajové trati Vysočany- Letňany – Kbely (Ivan Lejčar, 3/2022). V případě tramvajové trati do Vysočan je třeba zajistit koordinaci s rozšířením Mladoboleslavské ulice.
- V krátkodobém horizontu záměr pomůže zlepšit ekologickou stopu MHD. Zvolené řešení pouhé elektrifikace autobusové linky je však v delším časovém horizontu nesystémové a nekonceptní, neboť neřešení problém zvyšujícího se počtu obyvatel a tudíž i cestujících z příměstských obcí, potažmo růstu intenzit individuální automobilové dopravy. Rovněž v okolí stanice metra Letňany a v oblasti Hutí bude značný nárůst intenzit provozu v rámci připravované výstavby. Projekt nezahrnuje preferenční opatření. Trolejbus může být vůči individuální automobilové dopravě o něco méně konkurenceschopný než autobus, neboť bude muset na trase častěji zastavovat kvůli nabíjení a bude citlivý na časté kongesce.

- Tato forma elektrifikace může být tedy pouze dočasným řešením do doby dalšího nárůstu provozu na komunikaci Mladoboleslavská a je třeba navrhnout řešení trvalé. Záměr oddaluje definitivní řešení.

Dle příslušného úřadu z vyjádření MČ P19 nevyplývá nutnost záměr posuzovat, navíc toto ani není dotčeným samosprávným celkem požadováno. V rámci koordinace záměrů v navazujících řízeních je příslušný stavební úřad. 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, nepožaduje další posuzování záměru podle zákona č. 100/2001 Sb. a sděluje následující:

Z hlediska *ochrany ovzduší, ochrany vod a ochrany přírody* nemá ČIŽP připomínky.

Z hlediska *odpadové hospodářství* ČIŽP sděluje, že z pohledu zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném a účinném znění, nemá k předloženému oznámení záměru zásadní připomínky. Pouze upozorňuje, že v kapitole B.III.3. Odpady se hovoří o aktualizaci plánu odpadového hospodářství Dopravního podniku hl. m. Prahy. K tomu ČIŽP uvádí, že povinnost zpracovat plán odpadového hospodářství původce byla zrušena již v roce 2013 a jeho aktualizace tak není zákonem vyžadována.

Z hlediska *ochrany lesa* ČIŽP sděluje, že z pohledu zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů, nemá k předloženému oznámení záměru žádných připomínek. Oddělení ochrany lesa upozorňuje, aby v rámci záměru nedocházelo k neoprávněným změnám druhů lesních pozemků bez řádného odnětí podle lesního zákona.

Dle 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). HS HMP preferuje variantu „Českomoravská“.

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

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHSSK“) sděluje, že záměr z aspektu ochrany veřejného zdraví dle předložené dokumentace k zjišťovacímu řízení není nutno dále rozpracovat a posuzovat dle zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Z celkového hodnocení vlivu stavby na veřejné zdraví KHSSK vyvozuje závěr, že posuzovaný záměr „Elektrifikace úseku Praha – Dřevčice – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav“, je přijatelný. V dalším stupni řízení je dle KHSSK třeba předložit aktualizovanou hlukovou studii s výpočty hluku z měření.

Dle příslušného úřadu z vyjádření KHSSK nevyplývá nutnost záměr posuzovat, navíc toto ani není tímto dotčeným správním úřadem požadováno. Požadavek je směřován do další fáze projektové přípravy.

Středočeský kraj, radní pro oblast životního prostředí a zemědělství sděluje, že Středočeský kraj souhlasí se záměrem, ke zjišťovacímu řízení nemá připomínky a nepožaduje další posuzování dle zákona č. 100/2001 Sb.

Vzhledem k charakteru sdělení, bez komentáře.

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 myslivosti nemá OCP MHMP připomínky.

Z hlediska lesů a lesního hospodářství OCP MHMP popisuje záměr a dále sděluje, že z pohledu OCP MHMP v případě lesního pozemku parc. č. 1569 k.ú. Vinoň zřejmě nebude nutné jeho dotčení, neboť se těleso komunikace nachází v dostatečné vzdálenosti od tohoto lesního pozemku s lesním porostem a dle oznámení budou při umístování stožárů trakčního vedení využity sdružené stožáry s veřejným osvětlením, které zde stojí cca 4 m od okraje lesa odděleného od tělesa komunikace navíc historickou zdí.

V ulici Vysočanská (k. ú. Vysočany) na mostní estakádě bude trolejové vedení instalováno pouze ve směru od Vysočan na Prosek z důvodu velkých odběrů energie ve stoupání. Ve středním úseku s velkou výškou mostní konstrukce nad terénem není možné uvažovat se zřízením stožárů mimo konstrukci mostu, ty je nutné zakomponovat do nosné konstrukce (vetknout do říms či jinak připevnit ke konstrukci mostu). Dle oznámení bude při stavebních pracích a při instalaci stožárů minimalizován zásah do lesních porostů.

V k. ú. Kbely má být dočasně dotčen okraj výběžku lesního pozemku parc. č. 1972/5 bez lesního porostu.

Z hlediska chráněných zájmů OCP MHMP žádá o minimalizaci záborů lesních pozemků, k čemuž by mělo přispět uváděné zakomponování stožárů do mostní konstrukce v ulici Vysočanská. K předloženému záměru nemám OCP MHMP další připomínky a nepožaduje posouzení záměru.

Z hlediska nakládání s odpady OCP MHMP uvádí, že provozem elektrifikované linky 375 nebudou vznikat žádné odpady, určité množství odpadů bude vznikat v rámci její údržby. Druh odpadů vznikající z provozu posuzovaných zatrolejovaných úseků bude stejný jako u ostatních zatrolejovaných trakcí.

OCP MHMP upozorňuje na chybně uvedený zrušený zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech, v souvislosti s využitím vytěžené zeminy v místě stavby. Mělo by být uvedeno, že dle § 2 odst. 2 písm. e) se zákon č. 541/2020, Sb., o odpadech nevztahuje na nakládání s nekontaminovanou zeminou a jiným přírodním materiálem vytěženým během stavební činnosti pouze tehdy, pokud je zajištěno, že materiál bude použit ve svém přirozeném stavu pro účely stavby na místě, na kterém byl vytěžen. OCP MHMP nemá další připomínky.

Z hlediska ochrany ovzduší OCP MHMP konstatuje, že provozem zdroje nevznikne žádný stacionární zdroj znečišťování ovzduší. Přechodem k využívání bezemisních parciálních trolejbusů namísto autobusů s naftovým motorem dojde ke snížení imisního zatížení dané oblasti. Dle předložených podkladů zdejší 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.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny OCP MHMP sděluje, že posuzovaný záměr bude realizován v rámci stávajícího silničního tělesa a vyjma případného zásahu do stávajících dřevin (kácení, prořez) nedojde k významnému zásahu do biotopu zvláště chráněných druhů. K předloženému oznámení nemá OCP MHMP připomínky.

Z hlediska ochrany vod OCP MHMP sděluje, že velká část záměru (cca od Letňan až na konečnou stanici Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Železniční stanice) spadá do oblasti vymezené dle § 32 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách mezi citlivé oblasti a dle § 33 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách mezi zranitelné oblasti. Zranitelné oblasti jsou vodním zákonem definovány jako území, kde se vyskytují: a) povrchové nebo podzemní vody, zejména využívané nebo určené jako zdroje pitné vody, v nichž koncentrace dusičnanů přesahuje hodnotu 50 mg/l nebo mohou této hodnoty dosáhnout b) povrchové vody, u nichž v důsledku vysoké koncentrace dusičnanů ze zemědělských zdrojů dochází nebo může dojít k nežádoucímu zhoršení jakosti vody. Ve vztahu k předkládanému záměru není příslušnost území do zranitelných oblastí pro hodnocení významná, nicméně doplňuje základní informaci o stavu povrchových (nebo podzemních) vod v širším zájmovém území.

Posuzovaný záměr prochází z největší části útvarem povrchových vod Labe od toku Jizera po tok Vltava (ID útvaru HSL 2090). Na začátku trasy až po stanici Nový Prosek prochází linka 375 vodním útvarem povrchových vod Rokytká od pramene po ústí do toku Vltava (ID útvaru

DVL 0750) a na území Letňan okrajově zasahuje do útvaru povrchových vod Mratínský potok od pramene po ústí do Labe (ID útvaru HSL 3060).

Posuzovaný záměr kříží celkem čtyři záplavová území – podél Rokytky, podél Vinořského potoka u Kbel a u Podolanky a podél Labe v Brandýse nad Labem.

Posuzovaný záměr nevstupuje do chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV). Nejbližším takovým územím je CHOPAV Severočeská křída, jejíž hranice se nachází cca 2 km východně od železniční stanice Stará Boleslav.

K oznámení záměru nemá OCP MHMP zásadních připomínek a projednávání záměru v dalších stupních procesu EIA nepožaduje.

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. Výše uvedená doporučení a upozornění jsou směřována do dalších fází projektové přípravy.

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen „KUSK“) jako dotčený orgán k oznámení záměru ve smyslu § 6 odst. 8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), sděluje následující:

z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů KUSK sděluje, že jako příslušný orgán ochrany přírody dle ustanovení § 77a odst. 4 písm. o) zákona č. 114/1992 Sb. Krajský úřad sděluje, že v souladu s ustanovením § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. byl stanoviskem vydaným pod č. j. 043268/2021/KUSK ze dne 13. 4. 2021 k záměru „Elektrifikace úseku Praha – Dřevčice – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav“ 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 stanovených příslušnými vládními nařízeními, které spadají do kompetence Krajského úřadu – toto stanovisko zůstává i nadále v platnosti.

2) Z hlediska ostatních jím chráněných zájmů na úseku ochrany přírody a krajiny KUSK k předloženému záměru nemá připomínky zejména ve vztahu k možnému negativnímu ovlivnění skladebných částí regionálního či nadregionálního územního systému ekologické stability, a zvláště chráněných území v kategoriích přírodní rezervace a přírodní památka a jejich ochranných pásem. Trasa předmětné autobusové linky č. 375 sice protíná regionální biokoridor RK1151 Vinořská bažantnice – Na Vinořském potoce a nadregionální biokoridor NK10 Stříbrný roh – Polabský luh, v těchto místech však nejsou naplánovány žádné úpravy či zásahy. Trasa linky dále prochází mezi 2 částmi přírodní památky (PP) Hluchov. Zde dojde pouze k prodloužení dopravního značení vymezující zastávku umístěnou v jízdním pruhu, a proto lze předpokládat, že nedojde k dotčení předmětů ochrany PP. Ohledně zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů Krajský úřad upozorňuje na nutnost respektovat jejich základní podmínky ochrany uvedené v ust. § 49 a § 50 zák. č. 114/1992 Sb., jelikož dle Oznámení záměru

„Elektrifikace úseku Praha – Dřevčice – Brandýs nad Labem – Stará Boleslav“ a Nálezové databáze ochrany přírody vedené Agenturou ochrany přírody a krajiny ČR byl území dotčeném realizací záměru zaznamenán výskyt zvláště chráněných druhů kavky obecné (*Coloeus monedula*), rorýse obecného (*Apus apus*), slavíka obecného (*Luscinia megarhynchos*), vlaštovky obecné (*Hirundo rustica*) a 4 druhů čmeláků rodu *Bombus*. V případě reálné možnosti škodlivého zasahování do přirozeného vývoje nebo do biotopu některých z těchto druhů v důsledku realizace záměru je nezbytné Krajský úřad zažádat o povolení výjimky ze zákazů podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb.

Z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „lesní zákon“) se KUSK vzhledem k umístění záměru zabýval pouze tou částí, která spadá do jeho kompetencí a uvádí následující:

V předložené dokumentaci je uvedeno, že na dílčích úsecích budou umístěny stožáry na pozemcích určených k plnění funkcí lesa (*dále jen „PUPFL“*). V kompetenci krajského úřadu se jedná o koncový úsek ve Staré Boleslavi. Zároveň však projektová dokumentace uvádí, že nedojde k záboru PUPFL.

Z pohledu krajského úřadu se jedná o protichůdné informace, neboť umístění tohoto typu stožáru na PUPFL je zábořem PUPFL. Krajský úřad konstatuje, že je nutné specifikovat rozsah záboru způsobeného umístěním sloupů a zároveň je nutné specifikovat rozsah staveniště a tím i případného dočasného záboru PUPFL po dobu stavby.

Krajský úřad upozorňuje, že umístění stavby na PUPFL je podmíněno souhlasem orgánů státní správy lesů ve smyslu § 14 odst. 2 lesního zákona. Souhlas orgánu státní správy lesů je nutný i v případě dotčení pozemků ve vzdálenosti 50 m od okraje lesa („ochranné pásmo lesa“). Z výše uvedených důvodů je třeba podat u příslušného orgánu státní správy lesů žádost o vydání souhlasu podle ustanovení § 14 odst. 2 lesního zákona. Tento souhlas je vydáván formou závazného stanoviska a není samostatným rozhodnutím ve správním řízení. Bude-li rozsah záboru menší než 1 ha, kompetentním pro vyjádření je obecní úřad obce s rozšířenou působností, v tomto případě Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav.

Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně ZPF“) KUSK sděluje, že dle předložené projektové dokumentace posuzovaný záměr vyžaduje trvalé odnětí stávající zemědělské půdy ze ZPF o celkové výměře 0,0096 ha. Měničny U Vodojemu budou umístěny na pozemku parc. č. 1686/2, 1686/40 k. ú. Vysočany a měnična Mladějovská na pozemku parc. č. 1988/1 k. ú. Kbely vedených v katastru nemovitostí jako orná půda. Před vydáním územního rozhodnutí je nutné požádat o souhlas k odnětí půdy ze ZPF, v souladu s § 9 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů orgán ochrany ZPF, a to úřad obce s rozšířenou působností (dle ustanovení § 15 zákona o ochraně ZPF).

Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší a zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech KUSK uvádí, že z hlediska nakládání s odpady není proti uvedenému záměru námitek.

Nepožadujeme další posouzení. Upozorňuje ale, že v dokumentaci v bodu B.III.2, v části týkající se nakládání s odpady, je citován již neplatný zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a změně některých dalších předpisů ve platném znění. Od 1. 1. 2021 nabyl účinnosti zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech. Tento zákon se nevztahuje na nekontaminovanou zeminu a jiný přírodní materiál vytěžený během stavební činnosti, blíže charakterizované v § 2 odst.1 písm.e) cit. zákona. Při nakládání s výkopovou zeminou je nutno postupovat dle uvedeného zákona. Citace zákona č.185/2001 Sb. a postup uvedený dle tohoto zákona není již platný a tuto stať je nutno aktualizovat.

Z hlediska ostatních složkových zákonů není Krajský úřad Středočeského kraje kompetentním orgánem nebo nemá připomínky a nepožaduje další posuzování dle zákona č. 100/2001 Sb.

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

Městský úřad Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, odbor životního prostředí (dále jen „MÚ BNLSB“) sděluje, že vodoprávní úřad příslušný podle § 104 a § 106 zák. č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, vodní zákon, nemá připomínky a nepožaduje další hodnocení.

Orgán ochrany ZPF a SSL příslušný podle ust. § 15 zák. ČNR č. 334/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů a dle ust. § 48 zák. č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů, nepožaduje další posouzení a sděluje, že V případě odnětí půdy ze ZPF pro užití zemědělské půdy k nezemědělským účelům, je nutno žádat o souhlasné stanovisko podle ust. § 9 zák. č. 334/1992 Sb., (vč. zákonem povinných příloh). Dotčení lesních pozemků do 50 m bude řešeno samostatnými stanovisky.

Orgán ochrany přírody a krajiny příslušný podle ust. § 65 zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny nepožaduje další posouzení.

Orgán odpadového hospodářství příslušný podle ust. § 146 odst. 3 zákona č. 541/2020, o odpadech, nepožaduje další posouzení.

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

K vyjádření, které bylo zasláno dotčeným samosprávným celkem po lhůtě, příslušný úřad sděluje, že připomínky v něm uplatněné se netýkají posuzování vlivů na životní prostředí a jsou směřovány do dalších fází projektové přípravy.

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

- 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)
 - Středočeský kraj, hejtmanka, IDDS: keebyyf
 - Městská část Praha 9, starosta, IDDS: nddbppc
 - Městská část Praha 18, starosta, IDDS: 87ubtf2
 - Městská část Praha 19, starosta, IDDS: ji9buvp
 - Městská část Praha-Vinoř, starosta, IDDS: m5pbt2p
 - Obec Podolanka, starosta, IDDS: x2yaryi
 - Obec Dřevčice, starosta, IDDS: b9ra7ka
 - Obec Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, starosta, IDDS: c5hb7xy

- Na vědomí
 - Hlavní město Praha, radní hl. m. Prahy pro oblast životního prostředí, 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
 - Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
 - Magistrát hlavního města Prahy, odbor památkové péče, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
 - Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, IDDS: keebyyf
 - Úřad městské části Praha 9, odbor životního prostředí, IDDS: nddbppc
 - Úřad městské části Praha 18, odbor životního prostředí, IDDS: 87ubtf2
 - Úřad městské části Praha 19, odbor životního prostředí, dopravy a místního hospodářství, IDDS: ji9buvp

- Městský úřad Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, odbor životního prostředí, IDDS: c5hb7xy
 - Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace, IDDS: c2zmahu
 - 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
 - Magistrát hlavního města Prahy, odbor pozemních komunikací a drah, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
 - Krajský úřad Středočeského kraje, odbor dopravy, IDDS: keebyyf
-
- Spis