

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
ODBOR OCHRANY PROSTŘEDÍ

PID

Váš dopis zn. SZn. Vyřizuje/linka Datum
S-MHMP-729954/2009/OOP/VI/EIA/666-2/Be Ing. Beranová/4443 2. 2. 2010

ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ

podle § 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon)

Název: Tramvajová trať Podbaba – ČD Podbaba – 1. etapa, Praha 6

Zařazení záměru dle zákona:

Příloha č. 1, kategorie II, bod 9.3

Tramvajové, podzemní nebo speciální dráhy včetně lanovek.

Umístění:

kraj: Hlavní město Praha

městská část: Praha 6

obec: hlavní město Praha

katastrální území: Dejvice, Bubeneč, Střešovice

Oznamovatel:

Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s., Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9

IČ: 00005886

Charakter a kapacita záměru:

Předmětem Oznámení je prodloužení tramvajové trati ze stávajícího obratiště Podbaba k plánované železniční zastávce Praha-Podbaba. Jedná se o etapový stav výhledové tramvajové trati do Suchdola. Součástí stavby je rekonstrukce stávající tramvajové trati v ulici Jugoslávských partyzánů v úseku od křižovatky s ulicí Zelená po stávající smyčku Podbaba.

Začátek stavby je v křižovatce ulic Jugoslávských partyzánů – Zelená a konec stavby (nová smyčka) se nachází v ploše mezi ulicemi Pod Paťankou, Podbabská a železniční tratí č. 250 Praha – Kralupy.

Novostavba tramvajové trati (TT) má délku 400 m včetně nové smyčky. Dále se bude upravovat 300 m stávající trati. Trať bude mít 2 nové zastávky s pracovními názvy Zelená a Podbaba. Zastávka Zelená, která se v současné době nachází v řešeném území, slouží jako provizorium kvůli výstavbě městského okruhu (MO). V závislosti na rychlosti výstavby MO, resp. předkládaného záměru, bude tato stanice buď přesunuta až s realizací TT (MO dokončen dříve než realizace TT), nebo přesunuta s realizací TT (MO dokončen později než realizace TT). Délka zastávek bude 70 m a šířka 2,95 m. V místě nové smyčky bude zřízeno

sociální zázemí pro řidiče. Nová smyčka bude jednokolejná s dvěma úseky s předjízdou kolejí pro jednu soupravu. Pro vybudování nové smyčky je nezbytné odstranit nepoužívaný mostní objekt zrušené vlečky do teplárny.

Součástí stavby bude nové světelné signalizační zařízení (SSZ) v křižovatce ulic Podbabská – Pod Paňankou a vyvolané úpravy přilehlých vozovek, včetně vybudování pěší vazby mezi tramvajovou stanicí a železniční zastávkou SDŽC Praha – Podbaba. Dále pak rekonstrukce technologického vybavení stávající Měsírný Střešovice, která je umístěna v areálu vozovny Střešovice v ulici Patočkova.

V souvislosti s prodloužením trati bude zrušeno 44 parkovacích stání (PS) ve středu dělicího pásu v ose ulice Podbabská v úseku od ul. Pod Juliskou k ul. Ve Struhách. Dále bude upraven počet parkovacích stání v severní části rušené smyčky (dnes zastávka Podbaba) z 86 na 40 PS.

Zjišťovací řízení:

Při zjišťovacím řízení se zjišťuje, zda a v jakém rozsahu může záměr vážně ovlivnit životní prostředí a veřejné zdraví. Používají se přitom kritéria, která jsou stanovena v příloze č. 2 k zákonu a která charakterizují na jedné straně vlastní záměr a příslušné zájmové území, na druhé straně z toho vyplývající významné potenciální vlivy na veřejné zdraví a životní prostředí. Při určování, zda záměr má významné vlivy, dále příslušný úřad přihlíží k okolnosti, zda záměr svou kapacitou dosahuje limitních hodnot uvedených u záměrů příslušného druhu kategorie II v příloze č. 1 k zákonu a dále k obdrženým vyjádřením veřejnosti, dotčených správních úřadů a dotčených územních samosprávných celků.

Oznámení záměru (srpen 2009) bylo zpracováno podle přílohy č. 3 zákona RNDr. Věrou Kameníčkovou, držitelkou autorizace dle zákona, a kol. V Oznámení je popis současného stavu dotčeného území a jsou identifikovány očekávané vlivy při realizaci i provozu záměru. Zeleň v řešené lokalitě má převážně funkci doprovodnou. Z formací významných z hlediska ochrany přírody se v blízkosti nebo v zájmovém území nenachází žádná (zvláště chráněná území, přírodní parky, ÚSES, VKP, naturová území).

Zájmové území leží v ochranném pásmu pražské památkové rezervace a zčásti zasahuje do městské památkové zóny Dejvice, Bubeneč, Horní Holešovice.

Záměr bude novým zdrojem hluku v místě prodloužené TT. V řešeném území jsou překračovány platné hygienické limity ekvivalentní hladiny akustického tlaku pro den i noc. Uvedenou problematiku řeší příslušné studie včetně navržených opatření k minimalizaci vlivu TT na akustickou situaci v řešeném území.

Záměr nebude novým zdrojem znečištění ovzduší. Rozptylové podmínky jsou dobré a v řešeném území nedochází k překračování platných imisních limitů většiny sledovaných látek. Koncentrace PM₁₀ se pohybují při hranici stanovených limitů.

Výstavbou záměru nedojde k navýšení odběru vody, produkce odpadních a srážkových vod a odpadů. Realizací dojde k navýšení odběru elektrické energie, ale ne v míře neobvyklé.

Záměr do řešeného území nepřinese změnu dopravních vztahů, či navýšení intenzity dopravy. Počty spojů MHD se nebudou měnit. Realizací záměru nedojde k navýšení počtu trvale žijících obyvatel v oblasti.

Splaškové vody budou odvedeny oddílnou kanalizací na Ústřední čistírnu odpadních vod.

Srážkové vody z TT a upravovaných komunikací budou svedeny do jednotné kanalizace přes kalové jímky. Odvodnění tramvajové trati bude zaústěno taktéž přes kalové jímky do jednotné dešťové kanalizace.

Produkce emisí hluku nebude překračovat obvyklou produkci obdobných záměrů. Pro minimalizaci vlivů na akustickou situaci v řešeném území byla navržena protihluková opatření.

V řešeném území ani jeho okolí se nenachází objekt nebo záměr, který by bylo možné ve spojení se záměrem investora pokládat za sociálně, ekonomicky, či environmentálně nepříznivý kumulativní vliv.

Případné výstavby v okolí řešeného území, či v něm budou časově a organizačně koordinovány tak, aby vliv na životní prostředí a obyvatelstvo byl minimální.

Na základě posouzení vlivů stavby na životní prostředí nebyly zjištěny významné skutečnosti, které by znemožňovaly realizaci a provozování záměru. Při dodržování navržených podmínek a opatření, uplatněných v další fázi projektové přípravy, nebude záměr spojen se zásadními negativními vlivy na složky životního prostředí.

Záměr doporučuji zpracovatelé oznámení k realizaci.

K předloženému Oznámení se v průběhu zjišťovacího řízení vyjádřily následující subjekty:

- Hlavní město Praha
(vyjádření č.j. MHMP808580/2009 ze dne 12. 10. 2009)
- městská část Praha 6
(vyjádření č.j. MČ P6 063041/2009 ze dne 4. 11. 2009)
- Hygienická stanice hlavního města Prahy
(vyjádření č.j. ÚPL/1241(4953/12320/09 ze dne 5. 10. 2009)
- Česká inspekce životního prostředí
(vyjádření zn. ČIŽP/41/IPP/0916908.001/09/PKJ ze dne 13. 10. 2009)
- odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy
(vyjádření SZn. S-MHMP-729954/2009/1/OOP/VI/ze dne 5. 9. 2009)
- odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu Magistrátu hlavního města Prahy
(vyjádření č.j. S-MHMP 752818/2009/Kol ze dne 2. 10. 2009)
- odbor dopravy Magistrátu hlavního města Prahy
(vyjádření č.j. MHMP-756830/2009/DOP-04/Dů ze dne 23. 9. 2009)
- pan Josef Jůza
(vyjádření ze dne 22. 9. 2009)
- Společenství vlastníků domu Bubeneč 880 (Ing. Mirek Vencí)
(vyjádření ze dne 2. 10. 2009)
- Výbor SVJ č.p. 2610-2617, ulice Paťanka, Praha 6 (Mgr. Josef Chomyn), Výbor SVJ č.p. 2686, 2687, 2688 a 2689, Praha 6 (Mgr. Pavel Urbánek)
(vyjádření ze dne 6. 10. 2009).

Podstata jednotlivých vyjádření je shrnuta v následujícím textu.

Hlavní město Praha (HMP) má k záměru následující připomínky a žádá, aby vznesené připomínky byly zařazeny do závěrů zjišťovacího řízení.

Z hlediska urbanistické koncepce a funkčních systému HMP konstatuje, že navrhovaná tramvajová trať je v souladu s platným územním plánem.

Z akustického hlediska HMP doporučuje pro přehledné zobrazení rozložení hluku v dotčeném území prostřednictvím izofon překreslit vypočtené izofony do reálného mapového podkladu, nebo v případě výpočtu s využitím digitální mapy nebo ortofotomapy vytisknout též vrstvu s objekty a komunikační sítě. Vlastní pracovní grafické výstupy bez mapového podkladu nejsou pro celkové hodnocení situace dostatečně přehledné.

Z hlediska ochrany ovzduší bez připomínek.

Z hlediska městské zeleně se konstatuje, že má být stávající parkoviště severně od dnešní tramvajové smyčky zredukováno a ponecháno jako provizorní do doby výstavby podzemního parkoviště.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny nemá HMP k posuzovanému oznámení připomínky.

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu se uvádí, že lokalita leží uvnitř současně zastavěného území v katastrálním území Bubeneč a Dejvice. Dotčené pozemky jsou v katastru nemovitostí evidovány jako ostatní a zastavěné plochy a nejsou součástí ZPF. V souvislosti s realizací záměru dojde pouze k dočasnému záboru ZPF o rozloze 0,06 ha, BPEJ 2.26.01 – III. třída ochrany (p.č. 2163 - zahrada, k. ú. Bubeneč). Vzhledem k tomu, že dočasný zábor bude omezen na dobu 8 měsíců, nebude třeba půdu vyjímat ze ZPF. Záměr je situován do středu stávajících komunikací probíhajících ulicemi Podbabská a Jugoslávských Partyzánů a do místa stávající vlečky a autobazaru v ulici Pod Paťankou. Půdní kryt na lokalitě tvoří antropogenní navážky.

Z hlediska ochrany ZPF záměr neznamená žádný negativní vliv.

Z geologického hlediska a z hlediska hospodaření s odpady nemá HMP připomínky.

Z dopravního hlediska se upozorňuje, že součástí předloženého oznámení by měla být i příloha výhledové situace vyjadřující u navržené tramvajové smyčky v Podbabě předpokládané prodloužení tramvajové trati do Suchdola.

Záměr výstavby nového úseku tramvajové trati v Podbabě je třeba koordinovat se záměrem realizace nového Obchodního centra Podbaba tak, aby přestavba křižovatky ulic Polabská a Pod Paťankou byla zrealizována v uspořádání odpovídajícím pro oba uvedené záměry.

Doporučuje se prověřit možnosti, které by zajistily minimální šířku redukováného západního chodníku ul. Podbabské 3 m.

K záměru bude třeba doložit kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky Polabská - Pod Paťankou.

Z hlediska zásobování vodou se upozorňuje, že ulicemi Podbabskou a Pod Paťankou prochází nadřazený vodovodní řad DN 500, který je nutno respektovat a chránit i s jeho ochranným pásmem.

Z hlediska odkanalizování a vodních toků nemá HMP připomínky.

Z hlediska zásobování teplem se upozorňuje, že ulici Podbabskou kříží tepelné rozvody z výtopny Juliska, které je nutno dle zákona č. 458/2000 Sb. respektovat.

Z hlediska zásobování zemním plynem se upozorňuje, že je třeba respektovat stávající plynové sítě a zařízení ve smyslu zákona č. 458/2000 Sb.

Z hlediska zásobování elektrickou energií nejsou připomínky.

Z hlediska nadřazených telekomunikačních sítí se upozorňuje, že ul. Podbabskou prochází hlubkový kabelovod, který je třeba respektovat.

Městská část Praha 6 (MČ Praha 6) souhlasí s realizací záměru za splnění následujících podmínek:

Z hlediska územního rozvoje se uvádí, že prodloužení TT do Podbabby znamená ve svém dopadu výrazné ekologické řešení pro svůj přínos do této části Prahy. Prodloužená TT umožní přímý přestup tram-příměstská železnice, zlepší obsluhu této části Podbabby a umožní i lepší zapojení obchodní vybavenosti Podbabby do organismu této části města.

Předpokládané prodloužení TT znamená I. etapu prodloužení tramvaje do Suchdola (eventuelně do Tróje pomocí nízkovodního mostu) s výhledovým napojením příměstských částí Horoměřic.

Městská část Praha 6 podporuje prodloužení tramvajové trati do Podbaby a vytvoření dopravněintegrovaného uzlu ve vazbě na příměstskou železnici. Zároveň si uvědomuje, že předložený projekt předstihl městem avizované podzemní garáže na bývalém náměstí Družby a ve svém řešení zahrnul několik kompromisů, které ve svém součtu degradují výsledek projektu tramvajové trati.

Z těchto důvodů MČ Praha 6 po důsledné analýze svých možností a svých požadavků navrhuje následující:

- MČ Praha 6 připraví k souběžné realizaci projekt rehabilitace zelené aleje mezi ulicemi Zelenou a bývalým náměstím Družby. Podmínkou je koordinace obou projektů stran městských orgánů a jejich souběžná realizace dodavatelem TT.
- MČ Praha 6 připraví projekt propojení cyklostezky Stromovka – Šárka v souběhu s železnicí (lehká lávka), projekt bude projekčně koordinován s projektem TT a realizace proběhne samostatně.
- Bývalé náměstí Družby bude provizorně provedeno v předložené variantě (½ parking, ½ zeleň), MČ Praha 6 formou architektonické soutěže připraví výslednou podobu náměstí včetně podzemních garáží a zahájí s městem jednání o realizaci. V prostoru náměstí je úsek TT chápán jako provizorní.

Na základě výše uvedených závazků MČ Praha 6 požaduje úpravu projektu TT v těchto připomínkách:

- Křižovatka Ve Struhách x Podbabská bude ošetřena SSZ.
- Tramvajové těleso bude v úseku od ulice Zelená k ulici Pod Juliskou zatravněno.
- Nebude rušeno stávající stromořadí, naopak tam, kde je to možné, bude stávající alej doplněna.
- Strategickým požadavkem je dimenzovat a dále řešit ul. Jugoslávských partyzánů v celé délce jako jednu městskou třídu, s jednotným přístupem k propustnosti a tudíž i dimenzací profilu a v rámci stavby sjednotit nesystémovou kolísající šířku profilu a nestejný počet jízdních pruhů.

Proto MČ Praha 6 pro tento úsek doporučuje tyto úpravy:

- Ve směru od ulice Podbabská (před křižovatkou s Papírenskou) bude stávající levý jízdní pruh vyčleněn jako "Bus linie" a pro možnost odbočení do ulice Ve Struhách.
- V úseku mezi ul. Ve Struhách a Pod Juliskou ve směru do centra bude pouze jeden jízdní pruh pro IAD a vyhrazený pruh pro cyklisty.
- MČ Praha 6 požaduje zohlednit do definitivního řešení i možnost ukončení několika linek BUS ve směru od města - západ (Suchdol) u nově vzniklé prodloužené TT.
- U nově zřizované tramvajové zastávky "Zelená" MČ Praha 6 požaduje snížení tří pruhů směrem do centra na dva, a to levý odbočovací a přímý směr s možností odbočení vpravo.
- Bezpečnostně-dopravní opatření u přechodu u tram. zastávky "Zelená" tak, aby byl průjezdný pouze jeden jízdní pruh směrem z centra i do centra, tudíž nebude nutnost zřizovat SSZ.

Z hlediska životního prostředí

1) Předkládaná stavba si vyžádá zrušení parkovacích stání ve středovém pásmu ul. Podbabské a snížení parkovacích míst u rušené smyčky Podbaba. Dojde k úbytku cca 90 PS. Automobily v současné době parkují v místě budoucího vedení trati. Tato místa nebyla zkolaudována jako místa parkovací.

2) Výstavba tohoto úseku tramvajové trati neuvažuje s ukončením některých autobusových linek v Podbabě, tím se nesnižuje intenzita autobusové dopravy na třídě Jugoslávských partyzánů; toho bude dosaženo až prodloužením TT do Suchdola v další etapě. Tehdy náhrada motorové trakce trakcí elektrickou bude hlavním přínosem celé akce. Dojde k razantnímu snížení frekventované autobusové dopravy a odlehčení oblasti Vítězného náměstí od těchto autobusů (výrazné snížení emisí). V předkládané etapě tramvajová trať zajistí kvalitní dopravu do připravovaného OC Podbaba a kapacitní návaznou dopravu na

linky "S" Českých drah. Tím by mělo dojít i ke snížení intenzity individuální automobilové dopravy z přilehlého území Středočeského kraje. Pozitivní dopad na hlukové poměry na třídě Jugoslávských partyzánů bude mít i modernizace TT (provedení "trávkolej").

3) Nejvýraznějším faktorem, který ovlivňuje životní prostředí dané lokality, je automobilová doprava, způsobující především zvýšené koncentrace znečišťujících látek v ovzduší a hlukovou zátěž. V etapě provozu nepředstavuje posuzovaný záměr zdroj znečištění ovzduší.

4) Z hlediska akustických poměrů se jedná o území nadměrně zatížené hlukem. Jsou překračovány hygienické limity pro den i noc. Limity jsou překračovány z důvodu nadměrné automobilové zátěže na hlavních komunikacích. Provoz tramvají je parciálním zdrojem dopravního hluku. Z toho důvodu záměr vyvolává nutnost uplatnit v dotčeném území protihluková opatření (okna s nižší průzvučností, apod.). Proto bude nutné provést terénní šetření stávajícího stavu oken a 24hodinové měření hluku v zájmovém území. Na jeho základě zpracovat podrobná protihluková opatření zasažených objektů. Na straně druhé rekonstrukce TT na tř. Jugoslávských partyzánů povede ke snížení stávající hlukové hladiny v území.

5) V průběhu realizace záměru pravděpodobně dojde k termínové kolizi s dalšími stavebními záměry v okolí a tím ke kumulaci nepříznivých dopadů staveništní dopravy. Vzhledem k tomu, že u tč. známých záměrů nelze přesněji určit termín zahájení výstavby, bude nezbytné dopravu, vyvolanou stavební činností, usměrňovat až v průběhu výstavby jednotlivých objektů. Jedná se především o stavby ČVUT na ul. Jugoslávských partyzánů a Vítězného náměstí, přístavby Akademie věd na Flemingově náměstí, optimalizaci trati Praha – Bubeneč - Praha Holešovice a především výstavbu obchodního centra Podbaba. Požaduje se zajistit koordinaci se všemi výše uvedenými stavbami.

6) V Oznámení je uvedeno, že hlavní zásobovací trasa bude směřovat po Podbabské ulici na Vítězné náměstí a dále po Evropské třídě na vnější dopravní okruh. S trasou staveništní dopravy MČ Praha 6 zásadně nesouhlasí. Požaduje zvolit trasu tak, aby staveništní doprava pro zásobování i pro odvoz sutě, zeminy z výkopu a jiných odpadů nezatěžovala centrum městské části a byla vedena ve směru na/z komunikaci Roztocká. Odpady převést na skládky a recyklační centra v okolí Prahy. Trasy staveništní dopravy budou před zahájením stavby projednány se silničním správním úřadem.

7) Záměr si vyžádá kácení 8 ks vzrostlých stromů a celkem 851 m² keřových skupin. Ke kácení jsou navrženy dřeviny v místě stavby nebo její bezprostřední blízkosti. Dojde k přesadbě 1 ks lípy srdčité. Součástí Oznámení není zpracování sadových úprav. Návrh záměru předpokládá, že v rámci sadových úprav bude tato zeleň při realizaci výstavby tramvajové trati nahrazena novou výsadbou lip velkolistých v ulici Jugoslávských partyzánů. Nové výsadby stromů a keřů budou též založeny v místě budované tramvajové smyčky. V dalším stupni PD se požaduje předložit projekt sadových úprav, přičemž požadavky MČ budou plně respektovány. Naše požadavky budou zaměřeny především na doplnění stávající aleje.

Zachované stromy budou po celou dobu výstavby chráněny v souladu s ČSN 839061 (Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích).

8) Realizace záměru bude vyžadovat dočasný zábor zemědělské půdy. Po skončení stavby MČ požaduje plnou rekultivaci těchto pozemků. V předmětném území se nevyskytují prvky ÚSES, významné krajinné prvky, ani se záměr nenachází v zvláště chráněném území.

9) Z důvodu snížení vlivu záměru na okolí MČ požaduje v dalších stupních PD zpracovat projekt organizace výstavby, zabezpečit využívání veškerých stavebních strojů výhradně v denní době a stavební práce neprovádět ve dnech pracovního klidu. Přebytečný materiál ze stavební činnosti bude ihned odvážen a likvidován. Sypké odpady ze stavby budou odváženy na zaplachtovaných korbách nákladních automobilů.

Odbor dopravy a životního prostředí požaduje splnění všech doporučení uvedených v kapitole D 4 - opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů.

Odbor dopravy a životního prostředí po prostudování Oznámení záměru sděluje, že se záměrem lze souhlasit za podmínek:

- zajištění realizace nové světelné signalizace křižovatky ulic Pod Paťankou x Podbabská x Ve Struhách (vč. souvisejících úprav komunikací),
- na základě akustického měření realizovat odpovídající protihluková opatření,
- trasy staveništní dopravy budou změněny a vedeny mimo centrum městské části,
- náhradní výsadba za vykácenou zeleň bude realizována dle pokynu MČ, především v ulici Jugoslávských partyzánů,
- tramvajové těleso bude v úseku od ul. Zelené po ulici Pod Juliskou zatravněno,
- v komplexním řešení celého území je nutné prověřit (v dalším rozpracování) možnost ukončení alespoň některých linek bus s návazností na přestup na tramvajovou trať.

Hygienická stanice hlavního města Prahy (HS HMP) ve svém vyjádření uvádí, že akustická studie, která je součástí zjišťovacího řízení, řeší hlukové zatížení nejbližší obytné zástavby. Na ulici Podbabské a Jugoslávských partyzánů dochází již v současné době na určitých místech k překračování hygienických limitů stanovených nařízením vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Realizací uvažovaného záměru dojde k dalšímu navýšení hlukové zátěže u nejbližší obytné zástavby. HS HMP zpochybňuje vypočtené hladiny akustického tlaku $L_{Aeq,T}[dB(A)]$, které jsou uvedeny v hlukové studii pro tramvajovou a železniční dopravu. Vzhledem k tomu, že nelze předpokládat stejné intenzity dopravy pro denní a noční dobu, není možné, aby hodnoty uvedené v tabulkách, které jsou součástí předložené hlukové studie, byly totožné. Do doby předložení opravené akustické studie nelze záměr posoudit.

HS HMP upozorňuje, že v průběhu výstavby musí být dodrženy hygienické limity akustického tlaku pro venkovní chráněný prostor $L_{Aeq} 65$ dB v době od 7 do 21 hodin, $L_{Aeq} 60$ dB v době od 6 do 7 hodin a od 21 do 22 hodin a $L_{Aeq} 45$ dB v době od 22 do 6 hodin, nebo je nutné požádat o výjimku dle § 31 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů.

Orgán ochrany veřejného zdraví dále upozorňuje, že po realizaci záměru nebude možné na nový úsek ulice Podbabská uplatnit korekci pro starou hlukovou zátěž.

V dalším stupni projektové dokumentace musí být dodrženy hygienické limity hluku pro chráněný venkovní prostor a chráněný venkovní prostor staveb. V případě překročení hygienických limitů hladin hluku nebude možné udělit souhlas s umístěním stavby.

Česká inspekce životního prostředí (ČIŽP) má ve svém vyjádření následující připomínky:

Z hlediska odpadového hospodářství pouze upozorňuje, že odpadní betonové pražce mohou být z provozu tramvajové trati znečištěné (především v místě výhybek), je tedy nutno s nimi nakládat jako s nebezpečným odpadem (tato skutečnost nebyla v předloženém oznámení zmíněna).

Z hlediska ochrany ovzduší nejsou připomínky.

Z hlediska ochrany vod nejsou připomínky. Pouze se upozorňuje, že pro následné stavební povolení je nutné doložit souhlas provozovatele ÚČOV s napojením.

Z hlediska ochrany přírody nemá ČIŽP k předloženému oznámení připomínky.

ČIŽP nemá k předloženému oznámení záměru zásadní připomínky a nepožaduje další posuzování záměru podle zákona č. 100/2001 Sb.

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (OOP MHMP) jako dotčený správní úřad k záměru uvádí tyto připomínky:

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu nemá OOP MHMP připomínky.

Z hlediska lesů a lesního hospodářství nemá OOP MHMP připomínky.

Z hlediska nakládání s odpady nemá OOP MHMP připomínky.

Z hlediska ochrany ovzduší OOP MHMP bez připomínek.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny OOP MHMP bez připomínek.

Z hlediska myslivosti nemá OOP MHMP připomínky.

Z hlediska ochrany vod OOP MHMP ve svém vyjádření upozorňuje na výrazný nepoměr mezi množstvím odebírané vody a množstvím splaškové vody vypouštěné do kanalizace z objektu sociálního zázemí řidičů, ke kterému zřejmě došlo chybným výpočtem (kapitoly B.II.2 a B.III.2).

Vzhledem k rozsahu stavby se dále upozorňuje na nutnost vypracovat pro období výstavby plán opatření pro případy havárie, který schvaluje příslušný vodoprávní úřad.

Odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu Magistrátu hlavního města Prahy (OKP MHMP), jako příslušný výkonný orgán státní památkové péče na území hlavního města Prahy ve svém vyjádření konstatuje, že dotčená lokalita leží v ochranném pásmu památkové rezervace v hl. m. Praze, vyhlášeném rozhodnutím býv. odboru kultury NVP č.j. Kul/5-932/81 ze dne 19.5.1981 o určení ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze a jeho doplňkem ze dne 9.7.1981, kterými se určuje toto ochranné pásmo a podmínky pro činnost v něm. OKP MHMP sděluje, že v blízkosti budoucí stavby jsou evidovány nemovité kulturní památky, zapsané v Ústředním seznamu kulturních památek – nemovitá kulturní památka hotel Holiday Inn Prague (International), předměstská viniční usedlost Majorka a v povzdálí Přírodní útvar Baba se zříceninou viničního lisu Na Babě a hradiště Baba. Stavební činností v řešeném území nesmí být způsobeny nepříznivé změny těchto památek nebo jejich prostředí.

Navrhovaná stavba leží v území s archeologickými nálezy ve smyslu ustanovení § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů. Příslušné organizaci bude umožněno provedení archeologického výzkumu. Jeho zajištění je nutno projednat v dostatečném předstihu před zahájením zemních prací.

Odbor dopravy Magistrátu hlavního města Prahy nemá zásadní námitky.

Pan Josef Jůza má následující připomínky:

1. Vzhledem k tomu, že navrhovaná smyčka má být pouze jednokolejná s předjízdou kolejí pro jednu soupravu, nejsem přesvědčen o vhodnosti rušení manipulační koleje před současnou smyčkou. V případě výluk v minulých letech nepostačovala kapacita stávající smyčky a manipulační koleje byla využívána. Zejména pokud se plánují výluky tramvajového provozu na Evropské v souvislosti s jinou výstavbou, považoval bych rušení manipulační koleje za předčasné.

2. Kapacita smyčky je v souladu se sdělením na str. 23, že se do roku 2015 nepředpokládá změna provozu MHD. Účelem přestupního uzlu však má být připojení z železniční zastávky do spádové oblasti Prahy, za kterou lze vzhledem k další trase vlaku považovat území představované zhruba Prahou 6 a Motolem, Letnou a levobřežní částí Prahy 1. Naplnění

tohoto účelu by však vyžadovalo úpravy platného trvalého stavu linkového vedení. Bylo by vhodné doplnit stanovisko organizace Ropid odpovědné za organizaci PID.

3. Z oznámení nejsou dostatečně zřejmé pěší trasy v přestupním uzlu MHD – železnice Podbaba. Oproti EIA týkající se železniční části došlo zjevně k výrazným změnám řešení, proto by do přílohy 2 bylo vhodné doplnit vyznačení pěších tras v okolí obratiště. V místě by měly být řešeny cesty mj. mezi Paťankou a Papírenskou i dalších směrech bez výrazných zacházek. Postrádám i přechod u vyústění ul. Pod Juliskou, i když vzhledem k tomu, že na druhé straně ulice je blok domů, není jeho potřeba akutní.

4. Předpokládám, že Polabská ulice na straně 14 je uvedeno překlepením místo Podbabské, že několikrát výskyt zkratky SDŽC (str. 7, 9, 88) znamená ve skutečnosti SŽDC. Nerozumím tomu, proč má rozhodnutí o umístění stavby a stavební povolení vydat ÚMČ Praha 5, jak je uvedeno na straně 15, a nikoli ÚMČ Praha 6, na jejímž území celá stavba leží. Avizované vyjádření stavebního úřadu v příloze chybí. Chybná je zřejmě zmínka o trati 250 na straně 7 a 88, trať má běžně užívané číslo 091, pro SJŘ 527.

Realizaci záměru považuji i v případě nepřijetí výše uvedených připomínek okrajového charakteru za žádoucí.

Společenství vlastníků domu Bubeneč 880 (Ing. Mirek Vencel) má následující připomínky:

1) V celém záměru jsou na několika místech nesprávně uvedeny adresy jednotlivých domů. Např. ve hlukové studii jsou výpočetní body č. 1 - 4 nesprávně uvedeny v ulici Podbabská, přestože jsou v ulici Terronská (orientační čísla 58 - 74 nemohou být na začátku ulice). Rovněž měřicí body č. 18 a 19 jsou nesprávně zařazeny do ulice Podbabská (dům č. p. 1598 je v ulici Jugoslávských partyzánů). Je zde i několik dalších nepřesností: např. měřicí bod č. 22 je situován k domu č.p. 956/45 na pravé straně ulice Jugoslávských partyzánů, kde jsou sudá orientační čísla.

Toto nesprávné zařazení domu je uvedeno na několika dalších místech v celém podání. Například v části Dendrologie kapitoly C.2.5 Flora, fauna, ekosystémy je prostor před hotelem Crown Plaza označen jako Podbabská ulice, přestože je to prostor mezi ulicemi Terronská a Koulova (hotel má adresu Koulova 15).

2) Požadujeme, aby zastávka tramvaje v ulici Jugoslávských partyzánů byla situována na konec této ulice před dům č.p. 1598 a nikoliv ke křižovatce s ulicí Zelenou. Tento požadavek vyplývá ze vzdálenosti od zastávky Lotyšská a se zachováním přestupu na autobusy linek MHD na dnešní stanici Podbaba.

Společenství vlastníků jednotek domu č. p. 2610 - 2617 a Společenství vlastníků jednotek pro dům č. p. 2686, 2687, 2688, 2689 (Mgr. Josef Chomyn, Mgr. Pavel Urbánek) poukazují na následující body:

1. V souvislosti s nárůstem dopravní zátěže považujeme za bezpodmínečně nutné osadit křižovatku Podbabská x Ve Struhách x Pod Paťankou světelným signalizačním zařízením.
2. V předmětném záměru se o plánovaném prodloužení tramvajové trati do Suchdola neuvažuje, ale v záměru PHA659 (Obchodní dům Kaufland Podbaba) se v souvislosti s prodloužením tramvajové trati do Suchdola počítá s převedením veškeré automobilové dopravy směrem od Suchdola do centra (tj. potenciálně i z Pražského okruhu) z ulice Podbabská do ulice Pod Paťankou. S tímto návrhem zásadně nesouhlasíme minimálně z těchto důvodů:
 - tato ulice je jediná přístupová cesta do rezidenčního areálu Sladovny Podbaba a žádná jiná cesta není doposud k dispozici,

- svedení automobilů směřujících do centra by neúměrně zatížilo hlukem, smogem a prachem domy obrácené do ulice Pod Paťankou,
 - je třeba řešit dopravu v přirozeném (a hlavně již vybudovaném) úseku v ulici Podbabská.
3. Doporučuje se instalace protihlukové bariéry kolem tramvajové smyčky, především na hraně s ulicí Pod Paťankou tak, aby došlo k omezení hluku od otáčejících tramvají směrem k obytným domům rezidenčního komplexu Sladovny Podbaba. Bariéra by také mohla zamezit nechtěnému vběhnutí dětí do manipulačního prostoru tramvajové smyčky.
 4. V projektu se zřejmě počítá se snížením množství zeleně v místě dnešního náspu k mostním konstrukcím a volné plochy mezi náspem a garážemi u sběrných surovin. Tato zeleň by měla být nahrazena - v projektu o tom nejsou informace.
 5. Máme obavy z toho, že se s přesunutím konečné zastávky tramvají od Internacionálu přesunou i negativní jevy jako jsou např. bezdomovci a jiná individua, kteří se stahují kolem dnešního okénka "bufetu" ve zděné budově zázemí Dopravního podniku v místě dnešní smyčky. Jsme zásadně proti vybudování jakéhokoliv bufetu či okénka rychlého občerstvení v prostoru smyčky tramvají. Občanská vybavenost bude vyřešena obchodním centrem Kaufland, případně stávajícími provozovny v okolí.
 6. V projektu chybí informace, zda a jak bude zajištěn pěší přístup z tramvajové zastávky na novou plánovanou zastávku ČD Podbaba. Developer stavějící rezidenční komplex Sladovny Podbaba prezentoval kdysi záměr přeměny obou ramen mostu bývalé vlečky z původních železničních kolejí na pěší stezku, která by mimoúrovňově překonala Podbabskou ulici. U obytného domu (v místě sevření ulicemi Máslova, Pod Paťankou, Paťanka) tomu odpovídá i chodník směřující na most - dnes je slepě ukončený před mostem a nikam nepokračuje. Jakým způsobem bude vypadat tento chodník? Pokud nebude žádná lávka, bude zde nějaké schodiště? Jakým způsobem bude navazovat uspořádání tramvajové smyčky na okolí?

Příslušný úřad na podkladě Oznámení, vyjádření k němu obdržených, doplňujících informací od oznamovatele záměru a podle hledisek a měřítek uvedených v příloze č. 2 k zákonu došel k následujícím závěrům, přičemž je věnována pozornost pouze těm připomínkám, které se dotýkají hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví nebo které mohou zpochybnit závěry Oznámení. Ve vyjádřeních jsou však další připomínky, které nejsou předmětem posuzování vlivů na životní prostředí a které lze považovat za požadavky či doporučení pro následná správní řízení o povolení záměru.

Doprava

Jedná se o 1. etapu prodloužení tramvajové trati do Suchdola. Náhrada motorové trakce trakcí elektrickou má být hlavním přínosem celé akce, mělo by dojít k odlehčení oblasti Vítězného náměstí. Řešený záměr má zajistit kapacitní návaznou dopravu na linky „S“ Českých drah (snížení intenzity individuální automobilové dopravy z přilehlého území).

V současném stavu a v původním návrhu jsou v ulici Podbabská v úseku mezi ulicemi Pod Paťankou – Pod Juliskou ve směru do centra k dispozici 2 jízdní pruhy. Vzhledem k nadlimitnímu hluku v oblasti bylo hledáno nové řešení. Městskou částí Praha 6 byla z důvodu jejího dlouhodobého záměru o dopravní zklidnění této městské komunikace, které je v kontextu s dalším pokračováním ulice Jugoslávských partyzánů iniciována změna (redukce 1 jízdního pruhu).

Dne 7.1.2010 se uskutečnilo jednání v rámci přípravy stavby, kterého se zúčastnil odbor dopravy Magistrátu hl. m. Prahy, Útvar rozvoje města Magistrátu hl. m. Prahy, odbor dopravy

Úřadu městské části Praha 6, odbor územního rozvoje Úřadu městské části Praha 6, Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s., Policie ČR, INŽ a.s. a Metroprojekt a.s. Na tomto jednání bylo dohodnuto následující (příslušný úřad obdržel zápis z jednání):

- 1) Ve věci rozporu názoru na uspořádání jízdních pruhů v řešeném úseku komunikace Podbabská ve směru centrum byla všemi odsouhlasena varianta s jedním jízdním pruhem v šíři 3,25 m a cyklistickým pruhem v šíři 1,5 m. Rezerva kapacity signalizované křižovatky Podbabská x Pod Paťankou je na vjezdu do centra záporná.
- 2) V případě nejasnosti umístění tramvajové zastávky „Podbabská“ bylo všemi rozhodnuto o ponechání její polohy dle dokumentace, bez jejího posunu směrem Dejvice centrum, rovněž i umístění přechodů pro chodce a s tím související řešení SSZ.
- 3) DP hl. m. Prahy nepožaduje v systému řízení SSZ preferenci TRAM, ale pouze navržení dynamického řízení křižovatky.
- 4) Na základě výše uvedených dohod projektant zpracuje novou hlukovou studii, která bude za účelem změny dosavadního negativního stanoviska předložena HS.

Redukce 1 jízdního pruhu se dle zhotovitele kartogramu intenzit zatížení na vybrané komunikační síti pro rok 2015 (ÚRM MHMP) z důvodu neexistence adekvátní náhradní trasy projeví především snížením průměrné rychlosti automobilové dopravy a v menší míře poklesem intenzity dopravy v ulici Podbabská ve směru do centra v dotčeném úseku a v ulici Ve Struhách. K celkově zanedbatelnému nárůstu zatížení dojde v ulici Papírenská a v ulici Pod Paťankou ve směru do centra (Metroprojekt a.s., zn. 22/10/600/Vy ze dne 18.1.2010).

Pěší vazba mezi ulicemi Pod Paťankou a Papírenskou (Jednořadou) je uvažována přes křižovatku Podbabská x Pod Paťankou a navazuje na pěší propojení rezidenčního komplexu Sladovny s ulicí Pod Paťankou, které je řešeno v rámci stavby Obchodní centrum Podbaba. Na výše uvedenou křižovatku navazuje pěší vazba do obytného komplexu Sladovny, která je zajištěna chodníkem spojujícím ulice Pod Paťankou a Heinemannova. V rámci řešení křižovatky je nově navržen další přechod pro chodce přes ulici Podbabská. Bezpečnost pěších je zajištěna navrhovanou světelnou signalizací. Přestup mezi železniční zastávkou Praha Podbaba a zastávkou linek MHD s pracovním názvem Podbaba je také přes výše uvedenou křižovatku.

Přechod pro chodce přes ulici Podbabská u vyústění ulice Pod Juliskou v současnosti není a jeho zřízení nepovažuje oznamovatel za nutné vzhledem k vyhovujícímu počtu umístění přechodů v okolí.

Přestup na autobusové linky je zajištěn v nové zastávce s pracovním názvem Podbaba. Ve směru do centra je pro tramvaje a autobusy společné nástupiště. Ve směru z centra je autobusová zastávka umístěna za křižovatkou Podbabská x Pod Paťankou s délkou přestupu přibližně 100 m. Stávající autobusová zastávka Podbabská bude sloužit především pro plošnou obsluhu území.

Trasy pro pěší (včetně návrhů přechodů) byly projednány na výrobních výběrech a budou dále projednávány i v rámci dalších stupňů projektové dokumentace se všemi dotčenými orgány státní správy, mimo jiné i Policií ČR – dopravním inspektorátem, odbory dopravy MHMP a MČ Praha 6 a ROPIDem.

Nesouhlas MČ s trasou staveništní dopravy (požadavek vést trasu mimo centrum městské části) bude dle oznamovatele splněn. Trasy staveništní dopravy budou projednány se silničním správním úřadem.

K zrušení manipulační koleje oznamovatel uvádí, že je manipulační kolej v neprovozuschopném stavu a provozovatel neplánuje její využití ani do budoucna. Zrušení

manipulační koleje bylo odsouhlaseno na výrobním výboru konaném dne 1.7.2009 za účasti zástupců DP hl. m. Prahy a ROPIDu (bod 3 zápisu z výrobního výboru). S organizací ROPID byl projednán celý záměr. KDÚR stavby již ROPID vydal souhlasné stanovisko (OPL/704/09/cis ze dne 9.11.2009).

Vlivy na hlukovou situaci

V oznámení byla zpracovaná hluková studie z výstavby (Ing. Radka Hajná, srpen 2009) i hluková studie z provozu (Bc. Tomáš Mayerhofer, srpen 2009). Použitý software je HLUK+. Akustická studie vyhodnocuje hlukové poměry související se stávající tramvajovou tratí v ulici Jugoslávských partyzánů a s prodloužením tramvajové trati ze stávající smyčky Podbaba k budoucí železniční zastávce Praha Podbaba.

Výpočtem provedeným pro stávající situaci s průjezdností – rok 2008 bylo vypočteno, že ve většině výpočetních bodech nacházejících se v blízkosti ulic Jugoslávských partyzánů a Podbabská nejsou splněny požadované hygienické limity platné pro denní a noční dobu. Při výpočtu provedeném s průjezdností v roce 2015 dojde k navýšení průjezdnosti na daných komunikacích a tím dojde k zvýšení akustické zátěže v okolí těchto komunikací. Požadované hygienické limity hluku platné pro denní a noční dobu ve venkovním prostoru staveb budou v denní době ve většině výpočetních bodů překročeny, v noční době budou požadované limity překročeny ve všech výpočetních bodech i bez realizace prodloužení tramvajové trati.

Celková akustická zátěž ve výpočetních bodech nacházejících se v okolí prodloužené tramvajové trati (průjezdnost rok 2015) je oproti stávajícímu stavu (rok 2008) navýšena v denní době do 2,7 dB, v noční době je nárůst do 3,9 dB. Na tomto nárůstu má příspěvek tramvajové dopravy v denní době 0,3 dB, v noční době 2,7 dB.

V závěru se uvádí, že ve výpočtu pro nejvyšší průjezdnost – prodloužení tramvajové tratě k železniční trati a pro průjezdnost v roce 2015 jsou výpočetní body v blízkosti železniční trati v denní a noční době nejvíce ovlivněny hlukem vznikajícím průjezdem vlaků po blízké železnici. Příspěvek ze železniční dopravy v těchto bodech je způsoben odstraněním části zemních valů nacházejících se v blízkosti železniční trati. Valy budou odstraněny díky výstavbě tramvajové smyčky. V ostatních výpočetních bodech je přírůstek z tramvajové dopravy v úseku prodloužené tramvajové trati v denní době do 0,5 dB, v noční době do 2,7 dB. V těchto bodech je dominantním zdrojem hluku vysoká automobilová doprava po komunikaci Podbabská.

Při zpracovávání textu zprávy hlukové studie došlo omylem k překopírování hodnot akustické hladiny hluku pro den i do sloupců pro noc. Příslušný úřad i hygienická stanice obdržely v rámci vypořádání připomínek ve zjišťovacím řízení opravenou hlukovou studii. Komentář zpracovatele hlukové studie: „Hodnoty v denní době jsou stejné jako v původní studii, rozdíl je pouze v noční době, kde byly špatně vloženy vypočtené hodnoty pro tuto dobu. Díky této chybě došlo ke zmenšení hladiny akustického tlaku u některých bodů do 1,8 dB. To má za následek změnu třídy zvukové izolace oken pro noční dobu v některých bodech.“

K DSP bude zpracována hluková studie pro výstavbu, kde bude možné na základě POV použít přesné informace týkající se vstupů pro výpočet (harmonogram prací, použité mechanizace apod.). Studie bude projednána s příslušnou HS, včetně případných opatření a výjimek. Nutnost instalace protihlukové stěny a realizace dalších protihlukových opatření bude prověřena a navržena na základě konzultací s příslušnou hygienickou stanicí v další fázi projektové dokumentace.

Následně obdržel příslušný úřad další hlukovou studii z provozu (Ing. Radka Hajná, leden 2010). Studie je vypracována výpočtovým programem Cadna A. Protihluková opatření, s kterými bylo počítáno, byla jednak dopravně-organizační (omezení rychlosti na 30 km/hod. pro vozidla silniční a tramvajové dopravy; v ulici Podbabská ve směru do centra mezi ulicemi

Pod Paťankou a Pod Juliskou stažení dopravy do jednoho jízdního pruhu), jednak technická opatření (podél kolejí zídka 0,6 m vysoké nad niveletu koleje s protihlukovou ochrannou vrstvou po obou stranách; uspořádání kolejového svršku – upevnění kolejnic pružnými svěrkami a zákryt tramvajové trati zatravněným kobercem; nová tramvajová smyčka bude částečně zahloubena oproti ulici Pod Paťankou v rozsahu výšky zdi cca 2 m nad niveletou tramvajové koleje; nasazení nového typu tramvaje T14; rekonstrukce jízdního pruhu komunikace Podbabská v novém úseku tramvajové trati - výměna za porézní asfalt PA 8).

Řešena byla jednak nulová varianta pro rok 2015, jednak aktivní varianta pro rok 2015 bez protihlukových opatření, jednak aktivní varianta pro rok 2015 s protihlukovými opatřeními. Výpočet stávajícího uspořádání s intenzitami pro výhledový rok 2015 vykazuje nedodržení hygienických limitů pro chráněný venkovní prostor staveb u všech bodů. Dominantním zdrojem hluku je jednoznačně silniční doprava, jedoucí ulicí Jugoslávských partyzánů – Podbabská. Komunikace je vedena pro oba směry odděleně, tedy v blízkosti oboustranné zástavby, tramvajová trať je vedena uprostřed, mezi jízdními pruhy.

Aktivní varianta s rekonstrukcí stávající části tratě a prodloužením a zbudováním nového otočiště při uplatnění navržených protihlukových opatření vykazuje nevýznamné rozdíly ve výpočtu od původního uspořádání. K nedodržení hygienických limitů pro chráněný venkovní prostor staveb ve všech bodech opět dochází vlivem automobilového provozu, nikoli umístěním tramvajové trati.

Emisní příspěvky tramvajové trati v závislosti na protihlukových opatřeních byly sníženy minimálně o hodnotu 8,5 dB a maximálně o hodnotu 14 dB, přičemž hladiny hluku se pohybují pod hranicí hygienického limitu.

Vliv změny tramvajového uspořádání nemá dle zpracovatele nové hlukové studie na výsledné akustické poměry podstatný vliv.

Příslušný úřad obdržel před vydáním závěru zjišťovacího řízení vyjádření Hygienické stanice hl. m. Prahy k nově navrženým opatřením a nové hlukové studii. Ve vyjádření se uvádí, že pro HS je akceptovatelná pouze varianta s protihlukovými opatřeními, tj.:

- omezení rychlosti pro vozidla silniční a kolejové dopravy na 30 km/hod.,
- stažení dopravy do jednoho jízdního prouhu v ulici Podbabská ve směru do centra mezi ul. Pod Paťankou a Pod Juliskou,
- vybudování zídek podél kolejí vysokých 0,6 m nad niveletu koleje s protihlukovou ochrannou vrstvou po obou stranách,
- upevnění kolejnic pružnými svěrkami,
- zákryt TT zatravněným kobercem,
- částečné zahloubení tramvajové smyčky oproti ulici Pod Paťankou v rozsahu výšky zdi cca 2 m nad niveletou tramvajové koleje,
- nasazování pouze nového typu tramvaje T14,
- rekonstrukce jízdního pruhu komunikace Podbabská v novém úseku TT, výměna povrchu za porézní asfalt PA8.

Dále se upozorňuje, že nejvyšší navýšení (2 dB) je u objektu vojenské ubytovny (výpočtový bod č. 13), proto HS požaduje tento stav (tedy nemožnost využití objektu k trvalému bydlení) vzhledem k překročeným hygienickým limitům hladin hluku zachovat i v budoucnu.

Shrnutí

Příslušný úřad na podkladě Oznámení, vyjádření k němu obdržených, doplňujících informací od oznamovatele záměru a podle hledisek a měřítek uvedených v příloze č. 2 k zákonu došel k závěru, že uplatněné připomínky nezakládají důvod k tomu, aby bylo nutné přistoupit ke zpracování dokumentace ve smyslu § 8 zákona.

Příslušný úřad při svém hodnocení vychází ze závěru zpracovatelky Oznámení RNDr. Kameníčkové, držitelky autorizace pro posuzování vlivů na životní prostředí, které uděluje

Ministerstvo životního prostředí, a doplňujících informací, které obdržel před závěrem zjišťovacího řízení. Rozbor očekávaných vlivů spolu s opatřeními k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů jsou součástí Oznámení.

Podle příslušného úřadu byly v průběhu zjišťovacího řízení identifikovány potenciálně významné vlivy záměru, které byly zváženy ve vztahu k charakteru záměru a jeho umístění s ohledem na jejich rozsah, velikost a složitost, pravděpodobnost, dobu trvání, frekvenci a vratnost.

Vznesené připomínky jsou uspokojivě řešitelné v návazných správních řízeních a měly by být posouzeny příslušnými dotčenými správními úřady. Z tohoto důvodu předává příslušný úřad s tímto závěrem zjišťovacího řízení kopie vyjádření oznamovateli záměru.

Závěr:

Záměr „Tramvajová trať Podbaba – ČD Podbaba – 1. etapa, Praha 6“ naplňuje dikci bodu 9.3, kategorie II, přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v platném znění. Proto bylo dle § 7 citovaného zákona provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjištění, zda záměr bude posuzován podle citovaného zákona.


Na základě provedeného zjišťovacího řízení dospěl příslušný úřad k závěru, že záměr

„Tramvajová trať Podbaba – ČD Podbaba – 1. etapa, Praha 6“

n e b u d e p o s u z o v á n

podle citovaného zákona s tím, že je nezbytné realizovat protihluková opatření rezultující s provedeným zjišťovacím řízením, koordinovat stavbu s výstavbou záměru Obchodní centrum Podbaba, Praha 6, k.ú. Dejvice a zohlednit relevantní připomínky uvedené ve vyjádřeních k Oznámení záměru. Přitom je třeba dodržet opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů navržených v Oznámení (RNDr. Kameníčková a kol.; srpen 2009).

Závěr zjišťovacího řízení nenahrazuje vyjádření dotčených orgánů státní správy, ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.


Ing. arch. Jan **Winkler**
ředitel odboru

Magistrát hl. m. Prahy
odbor ochrany prostředí
Mariánské nám. 2
Praha 1