

- dle rozdělovníku -

Váš dopis zn./ze dne:

Č. j.:

MHMP 518843/2023

Sp. zn.:

S-MHMP 2190780/2022

Vyřizuje/tel.:

Ing. Tomáš Novotný

236 004 278

Počet listů/příloh: **11/0**

Datum:

13.03.2023

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 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších změn (dále též „zákon“), po provedeném zjišťovacím řízení rozhodl podle § 7 odst. 6 zákona takto:

Záměr „TT Libuš – Nové Dvory“ nemůže mít významný vliv na životní prostředí, a proto nepodléhá posouzení podle zákona.

1. Název záměru

TT Libuš – Nové Dvory

2. Kód záměru v Informačním systému EIA

PHA1172

3. Oznamovatel:

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost (IČO: 00005886, sídlo: Sokolovská 217/42, Vysočany, 190 22 Praha 9), zastoupený na základě plné moci společností METROPROJEKT Praha a.s. (IČO: 45271895, sídlo: Argentinská 1621/36, Holešovice, 170 00 Praha 7)

4. Oznámení:

Zpracovatel: Ecological Consulting a.s. – Mgr. Lucie Peterková, Ph.D. a kolektiv; datum zpracování: září 2022

5. Zařazení záměru podle přílohy č. 1 zákona:

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

6. Kapacita (rozsah) záměru:

Záměrem je výstavba nového úseku tramvajové trati (v textu též jako „TT“), který naváže na aktuálně realizovanou TT v úseku Modřany – Libuš. Nová TT je vedena ulicí Novodvorská severním směrem do oblasti Nových Dvůrů. V tomto úseku je navržena nová zastávka. Je předpokládáno dvoukolejné vedení TT až ke křižovatce ulic Novodvorská x Chýnovská, kde systémově přechází do kombinace jednokolejné smyčky vedené ulicemi Novodvorská – Durychova – Libušská – Chýnovská s lokálním zdvoukolejněním v Durychově ulici. Celková délka TT je 2 009 m. Dvoukolejný úsek Libuš – Novodvorská je navržen v délce cca 775 m, zdvoukolejnění Durychova pro zastávky v délce cca 252 m, potenciální zdvoukolejnění Novodvorská (odstavy) je uvažováno v délce 242 m. Jednokolejná „bloková“ smyčka je navržena v délce 1 234 m. Minimální směrový oblouk v křižovatkách je projektován na 25 m, minimální osový poloměr v trase pak 900 m.

7. Umístění záměru:

kraj:	Hlavní město Praha
obec:	hlavní město Praha
městská část:	Praha 4, Praha 12, Praha-Libuš
katastrální území:	Kamýk, Lhotka, Libuš

TT je vedena v ulicích Novodvorská, Durychova, Libušská a Chýnovská. Začátek stavby je navržen v přímé návaznosti na TT Modřany – Libuš za zastávkou Libuš. TT je ukončena atypickou „blokovou“ smyčkou vedenou ulicemi Novodvorská – Durychova – Libušská – Chýnovská.

8. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Záměrem je dopravní liniová stavba. Hlavním záměrem je novostavba TT se dvěma plnohodnotnými zastávkami a jednou jednosměrnou v Chýnovské ulici. V rámci navrženého řešení je uvažováno s kombinací klasického dvoukolejného vedení TT a jednokolejného

jednosměrného uspořádání v prostoru výše zmíněné „blokové“ smyčky (s možností potenciálního zdvoukolejnění).

Součástí řešení je návrh zastávek, a to:

- koncová zastávka v Durychově ulici (řešena jako dvoukolejná, jednosměrná, v relaci výstup – odstav – nástup),
- zastávka Chýnovská (možnost eventuálního řešení oběma směry),
- zastávka Přírodní (klasická obousměrná ve vstřícném uspořádání).

V dotčeném území aktuálně probíhá realizace stavebního záměru TT Modřany – Libuš. Tato stavba řeší dvoukolejnou TT se čtyřmi obousměrnými zastávkami v celkové délce cca 2 km. Trasa TT navazuje na založené prodloužení v rámci stávající tramvajové smyčky v Modřanech, koncová zastávka Levského. Prodloužení TT ze současné koncové zastávky Levského podél ulice Generála Šišky a dále pak Novodvorskou ulicí k budoucí stanici metra Libuš zkvalitní dopravní obslužnost dotčeného území a vytvoří funkční propojení mezi nadřazeným systémem metra a tramvajovou sítí v jižním sektoru města. Vzhledem k předpokládanému termínu dokončení stavby TT Modřany – Libuš v červnu 2023 by ke kumulativním či synergickým vlivům v etapě výstavby nemělo dojít. V etapě provozu nejsou kumulativní vlivy rovněž předpokládány. Jiné záměry, které by mohly přispět k navýšení negativního vlivu záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, nejsou zpracovatelům oznámení známy.

Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry jsou uvedeny na str. 13-15 oznámení.

9. Stručný popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru; v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci včetně porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry

Záměr je navrhován v jedné variantě, variantní řešení se týká pouze rozložení tramvajových zastávek, základní trasa záměru je neměnná. Zastávky TT v Durychově ulici jsou situovány v bezprostřední blízkosti stanice metra D Nové Dvory a umožňují přímou přestupní vazbu mezi povrchovou dopravou (tramvajemi, autobusy) a metrem (jižní vestibul stanice). Dále se plánuje umístění zastávky v Chýnovské ulici před křižovatkou s ulicí Novodvorská se zohledněním nezbytných vstupů do přilehlého území. V Durychově ulici je plánováno vybudování druhé koleje. Odstavné koleje pro tramvajový provoz v Novodvorské ulici mezi křižovatkami Chýnovská x Durychova (v podobě druhé koleje o délce cca 170 m) jsou potenciálně uvažované i pro klasické dvoukolejné osové vedení trati (výhledový rozvoj).

Dopravní režim v dotčeném území na takto koncipované vedení tramvajové trati příslušně reaguje a předpokládá následující uspořádání:

- V Novodvorské ulici je do jejího středového pásu vloženo nové tramvajové těleso.
- Okružní křižovatky s Chýnovskou a Durychovou ulicí budou v souvislosti s vedením TT zrušeny a nahrazeny klasickými průsečnými křižovatkami vybavenými světelným signalizačním zařízením.

- Ulice Durychova, Libušská a Chýnovská budou obousměrné s možností poježdění tramvajové trati v nezbytném rozsahu nutném pro provoz autobusové dopravy městské hromadné dopravy a realizaci odbočovacích pohybů v rámci křižovatek pro možnost obsluhy přilehlého území.
- Křižovatka Libušská x Chýnovská bude podle potřeby nahrazena novou průsečnou křižovatkou s novými světelnými signalizačními zařízeními.

Úsek Libuš – Chýnovská je uvažován ve standardní podobě osového vedení tramvajové trati v přímé návaznosti na její předpokládané ukončení v Libuši.

Základní technické charakteristiky stavby:

- novostavba TT se dvěma plnohodnotnými zastávkami a jednou jednosměrnou v Chýnovské ulici (potenciální možnost oboustranného využití),
- začátek stavby v přímé návaznosti na aktuálně realizovanou TT Modřany – Libuš za zastávkou Libuš,
- ukončení TT v podobě atypické „blokové“ smyčky vedené ulicemi Novodvorská – Durychova – Libušská – Chýnovská,
- osově vedení uličním profilem dotčených ulic v kombinaci s klasickým zvýšeným tělesem, tělesem se sklopenými obrubami a možností pojezdu či případně uspořádáním v úrovni vozovky,
- kombinace klasického dvoukolejného vedení TT a jednokolejného jednosměrného uspořádání v prostoru „blokové“ smyčky (s možností potenciálního zdvoukolejnění),
- trolejové vedení v celém rozsahu stavby v osovém uspořádání,
- základní osová vzdálenost v uličním profilu 4,0 m (trakce, poježdění),
- provedení tramvajových zastávek ve standardním vybavení délky 35 m (pro jednu soupravu), podobně pro odstav vozidel,
- řešení koncové zastávky v Durychově ulici jako dvoukolejné, jednosměrné, v relaci výstup – odstav – nástup,
- zastávka Chýnovská atypická, jednosměrná pro směr do Libuše,
- zastávka Přírodní klasická obousměrná ve vstřícném uspořádání,
- celková systémová otevřenost návrhu umožňující případný další výhledový rozvoj tramvajové dopravy v širším zájmovém území a souvislostech (prodloužení, zdvoukolejnění, zobousměrnění).

Vybrané technické parametry:

- celková délka TT 2 009 m,
- dvoukolejný úsek Libuš – Novodvorská 775 m,
- jednokolejná „bloková“ smyčka 1 234 m,
- zdvoukolejnění Durychova pro zastávky 252 m,
- potenciální zdvoukolejnění Novodvorská (odstavy) 242 m,
- podélný spád dle stávajících komunikací (rovinaté území),
- minimální směrový oblouk v křižovatkách 25 m,
- minimální osový poloměr v trase 900 m – výměny výhybek o poloměru 50 m.

Stavba vyvolá přeložky inženýrských sítí a zařízení v kolizních úsecích.

V průběhu realizace stavby budou dešťové vody svedeny gravitačně na ostatní volné plochy mimo staveniště nebo do stávajících uličních vpustí. Pro případy kontaminace vody ropnými produkty zde budou umístěny záchytné jímky, dále bude voda pomocí kalových čerpadel vyčerpána do uklidňovacích jímek, kde dojde k přečištění a následně bude odvedena buď přes kanalizační přípojku do kanalizace, nebo bude vsakována do okolních ploch. V období provozu budou dešťové vody ze zpevněných ploch v maximální možné míře zasakovány, ostatní odváděny do stávající kanalizace.

V rámci záměru nejsou uvažovány žádné demolice.

Předběžný termín realizace záměru je nejdříve rok 2025, a to po dobu 20 měsíců. Provedení záměru se předpokládá v několika fázích výstavby:

etapa výstavby	činnost	doba trvání etapy [měsíc]	
1. fáze	příprava území, výstavba zařízení staveniště, zemní práce, přeložky inženýrských sítí	6	
2. fáze	výstavba spodní stavby TT	4	12
3. fáze	výstavba vrchní stavby TT – pokládka kolejí	3	
4. fáze	výstavba zastávek, výstavba sloupů pro vedení trolejí, pokládka kolejí	5	
5. fáze	dokončovací práce, práce na okolí, úpravy komunikací, likvidace zařízení staveniště	2	
celkem doba výstavby pro jeden objekt:		20	

Z důvodu ochrany životního prostředí budou dodrženy následující podmínky:

- Na plochách staveniště nebudou skladovány látky závadné vodám ani pohonné hmoty s výjimkou množství pro jednodenní potřebu, ať již z důvodu použití látek pro výstavbu či jako pohonné hmoty do ručního nářadí (motorové pily, apod.).
- Na zařízeních staveniště budou minimalizovány zásoby sypaných stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti, vlastní zemní práce budou prováděny po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném.
- Při terénních pracích bude používán materiál vlhčen z důvodu snížení prašnosti z výstavby.
- V průběhu krátkodobé odstávky mechanismů budou tyto podloženy záchytnými vanami pro zachycení případných úkapů ropných látek.
- Látky závadné vodám a půdám budou skladovány v k tomuto účelu vyhrazených prostorách, zabezpečených proti úniku znečištění do půdy nebo vod.
- Plnění palivy v areálu stavby bude prováděno pouze v nezbytných případech, kdy by plnění mimo areál bylo organizačně neschůdné nebo technicky nerealizovatelné.
- Na staveništi nebude prováděna údržba mechanismů s výjimkou běžné denní údržby.
- Terénní úpravy okolí stavby samotné a pojezdy stavební a dopravní techniky po lokalitě budou minimalizovány, přednostně budou využívány již existující a zejména zpevněné cesty.
- Všechna zařízení staveniště budou realizována zásadně na zpevněných plochách, které je třeba po stavbě uvést do původního stavu.
- Veškerá zařízení staveniště v rámci stavby budou po ukončení stavebních prací uvedena do původního stavu.
- Bude zpracován harmonogram výstavby tak, aby v maximální možné míře eliminoval nepříznivé dopady na veřejné zdraví obyvatelstva a jednotlivé složky životního prostředí.

- Investor zajistí před vlastním odstraněním dřevin povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les u příslušného orgánu ochrany přírody. Nezbytné kácení dřevin bude přednostně prováděno v období 1. listopadu až 31. března. V případě nutnosti kácení ve vegetačním období je nutná přítomnost ekodozoru stavby, který vyloučí případné hnízdění ptáků v kácených dřevinách.
- Při realizaci záměru budou dodržována opatření na ochranu dřevin vycházející z normy ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.
- Při stavební činnosti budou dodržovány standardy péče o přírodu a krajinu, které jsou definovány Agenturou ochrany přírody a krajiny České republiky ve standardu s názvem „Ochrana dřevin při stavební činnosti“.
- Pokud bude při výstavbě zacházeno s látkami závadnými vodám ve větším rozsahu, nebo když bude zacházení s nimi spojeno se zvýšeným nebezpečím pro podzemní vody, bude pro období výstavby zpracován plán opatření pro případ havárie.
- Stavební práce budou probíhat pouze v denní době (7-19 hod.), mimo neděle a svátky.
- Staveniště bude při suchém a větrném počasí pravidelně skrápěno.
- Staveniště bude pravidelně čištěno, pravidelně čištěny budou rovněž příjezdové komunikace, nákladní automobily a technika přepravující stavební materiál.
- Nákladní automobily převážející sypký materiál budou důkladně zaplachtovány.
- Po dobu stavby budou redukovány volnoběhy nákladních automobilů a strojů na minimum.
- Po dobu stavby budou dodržovány zásady správné manipulace s nakladačem, aby nedocházelo k násypu materiálu mimo vozidlo.
- Při nakládce a vykládce materiálu budou eliminovány spádové výšky.
- Po dobu stavby bude minimalizováno volné deponování jemnozrného materiálu. Materiály, u kterých je vysoké riziko prášení, budou uloženy ve vhodných uzavíratelných obalech.
- Na staveništi bude omezena rychlost dopravy na 10-15 km/h.
- Budou používány stavební stroje splňující alespoň emisní etapu II (Stage II). Pokud nebude možné prokázat úroveň plnění emisní Etapy II, bude prokázáno, že byl nesilniční pojízdný stroj vyroben po 31. 12. 2002. V případě, že nesilniční pojízdný stroj nebude splňovat mezní hodnoty emisí odpovídající úrovni Etapy II, nebo byl vyroben před 31. 12. 2002, bude dovybaven alespoň filtrem pevných částic schváleným technickou zkušebnou Ministerstva dopravy či obdobným orgánem oprávněným k provádění této činnosti jiným členským státem Evropské unie.
- Budou používány nákladní vozidla splňující emisní normu EURO IV. Pokud nebude možné prokázat úroveň plnění mezních hodnot emisí, bude prokázáno, že vozidlo bylo vyrobeno po 1. 10. 2005. V případě, že nákladní vozidlo nebude splňovat mezní hodnoty emisí EURO IV nebo bylo vyrobeno před 1. 10. 2005, bude dovybaveno alespoň filtrem pevných částic schváleným technickou zkušebnou Ministerstva dopravy či obdobným orgánem oprávněným k provádění této činnosti jiným členským státem Evropské unie.
- Protože se jedná o lokalitu, kde se stavba TT nachází v těsné blízkosti obytných domů, bude upřednostňována moderní mechanizace s nižším akustickým výkonem.
- Zkracování doby činnosti strojů pro dodržení hygienických limitů nebude preferováno, protože neúměrně prodlužuje celkové trvání stavby, což je většinou obyvatel vnímáno negativněji než krátkodobé ovlivnění hlukem.

- Stroje vydávající hluk použité na zařízeních stavby v blízkosti obytných objektů (např. kompresory, rozbrušovací pily atd.) budou odstíněny mobilními akustickými zástěnami či jinými překážkami tak, aby nedocházelo k přímému šíření hluku k těmto objektům.
- Pro dodržení hygienického hlukového limitu pro chráněný venkovní prostor staveb v nočních hodinách budou realizována protihluková opatření. Jednou variantou je snížení traťové rychlosti provozu tramvaje na 30 km/h v noci (22:00-6:00), a to v úseku dlouhém 180 m, začínajícím ve středu zastávky Přírodní a končícím 30 m za křižovatku ulice Novodvorská s ulicí Smotlachova (od středu křižovatky). Další možností je použití kolejových absorbérů, jejich účinnost se pohybuje okolo 2 dB, a nelze tak zaručit, že nebude docházet k překračování hygienického limitu. Účinnost absorbérů a úseku travnatého povrchu bude prověřena měřením po realizaci stavby.

Záměr nespadá do režimu zákona č. 76/2002 Sb., o integrované prevenci a o omezování znečišťování, o integrovaném registru znečišťování a o změně některých zákonů (zákon o integrované prevenci). Porovnání s nejlepšími dostupnými technikami (BAT), s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry proto nebylo provedeno.

Odůvodnění:

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

Podle § 7 odst. 1 a 2 zákona je cílem zjišťovacího řízení u záměrů a jejich změn uvedených v § 4 odst. 1 písm. b) až h) zákona zjištění, zda záměr nebo jeho změna může mít významný vliv na životní prostředí, případně zda záměr může samostatně nebo ve spojení s jinými mít významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, a tedy podléhá posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle zákona. Podléhá-li záměr posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle zákona, je předmětem zjišťovacího řízení také upřesnění informací, které je vhodné uvést do dokumentace, a to se zřetelem na povahu konkrétního záměru nebo druh záměru, faktory životního prostředí uvedené v § 2 zákona, které mohou být provedením záměru ovlivněny, a současný stav poznatků a metody posuzování.

Zjišťovací řízení se podle § 7 odst. 3 zákona zahajuje na podkladě oznámení a provádí se podle kritérií uvedených v příloze č. 2 k zákonu. Při určování, zda záměr nebo změna záměru může mít významné vlivy na životní prostředí, přihlíží příslušný úřad vždy k povaze a rozsahu záměru a jeho umístění, k okolnostem, zda záměr nebo změna záměru svou kapacitou dosahuje limitních hodnot uvedených u záměrů příslušného druhu v příloze č. 1 k zákonu kategorie II, k obdržným vyjádřením veřejnosti, dotčené veřejnosti, dotčených orgánů a dotčených územních samosprávných celků a k případným výsledkům jiných environmentálních hodnocení podle příslušných právních předpisů.

Kritéria pro zjišťovací řízení uvedená v příloze č. 2 k zákonu jsou rozdělena na 3 základní skupiny.

1. skupinou jsou hlediska týkající se charakteristiky záměru. Parametry záměru přitom musí být zváženy se zvláštním zřetelem na rozsah a podobu záměru, kumulaci vlivů, využívání přírodních

zdrojů, produkci odpadů, znečišťování životního prostředí a rušivé vlivy, rizika závažných nehod nebo katastrof, rizika pro veřejné zdraví atd.

Záměrem je novostavba TT dlouhé přibližně 2 km. Limit bodu 46 přílohy č. 1 k zákonu, který odůvodňuje zpracování oznámení, je 1 km.

Dotčené území tvoří část hlavního města Prahy, konkrétně městských částí Praha 12, Praha-Libuš a Praha 4. Předmětná dráha navazuje na stávající síť pražské tramvajové dopravy, resp. na aktuálně realizovanou TT Modřany – Libuš. Ze zastávky Libuš je nová TT vedena prostorem komunikací Novodvorská, Durychova, Libušská a Chýnovská do oblasti Nových Dvůrů. Záměr je připravován tak, aby vznikly přestupní vazby na budoucí stanice metra D Libuš a Nové Dvory.

Záměr je v souladu s aktualizovanou Strategii rozvoje tramvajových tratí v Praze do roku 2030, kterou usnesením č. 1261 ze dne 31. 5. 2021 schválila Rada hlavního města Prahy.

Pozemky určené k zástavbě jsou situovány v urbanizované části Prahy. V území je tak řada záměrů (realizovaných, povolených, připravovaných, uvažovaných), jejichž vlivy se mohou kumulovat s vlivy předloženého záměru (viz výše). Oznámení okolní záměry zohledňuje, zejména prostřednictvím dopravně inženýrských podkladů. Výsledky hodnocení jsou komentovány níže.

Z hlediska využívání přírodních zdrojů (vstupů) je v daném případě třeba brát v potaz především zábory půdy. TT je vedena prostorem stávajících komunikací. K záborům zemědělského půdního fondu či pozemků určených k plnění funkcí lesa nedojde.

Celkové nároky na zdroje, včetně elektrické energie, nejsou natolik významné, aby jim byla při posuzování vlivů na životní prostředí věnována výraznější pozornost. Stejně tak není predikována významnější produkce odpadů.

Znečišťování životního prostředí, rušivé vlivy a rizika pro veřejné zdraví související se záměrem jsou komentovány dále v rámci III. skupiny kritérií pro zjišťovací řízení.

Rizika, že při výstavbě či provozu záměru budou vznikat mimořádné stavy a havárie, které by podstatně ohrožovaly životní prostředí či veřejné zdraví, jsou malá.

II. skupinou kritérií pro zjišťovací řízení jsou charakteristiky území, do kterého má být záměr umístěn. Parametry dotčeného území musí být zváženy se zvláštním zřetelem na stávající a schválené využívání území a priority jeho trvale udržitelného využívání, relativní zastoupení, dostupnost, kvalitu a schopnost regenerace přírodních zdrojů a schopnost přírodního prostředí snášet zátěž atd.

Záměr je lokalizován do urbanizované části hlavního města Prahy.

Podle vyjádření příslušného úřadu územního plánování – odboru územního rozvoje Magistrátu hlavního města Prahy č. j. MHMP 1677261/2022 ze dne 14. 9. 2022 je záměr v navržené podobě v souladu s platným Územním plánem sídelního útvaru hlavního města Prahy. Nachází se v zastavitelném území v ploše s rozdílným využitím území S4 – ostatní dopravně významné komunikace. Záměr je vymezen jako veřejně prospěšná stavba.

Záměr je lokalizován do území v městské zástavbě, které je silně ovlivněno lidskou činností a které nemá pro zachování biologické rozmanitosti velký význam. Přírodní zdroje z hlediska jejich zastoupení, dostupnosti, kvality a schopnosti regenerace nejsou ohroženy.

Záměr se nedotýká zvláště chráněných území podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, ani jejich ochranných pásem. Dotčené pozemky nejsou součástí přírodního parku. Stejně tak nejsou dotčeny evropsky významné lokality či ptačí oblasti, významné krajinné prvky, územní systém ekologické stability, mokřady, břehové oblasti, ústí řek, horské oblasti a lesy. Vzhledem ke geografické poloze České republiky je přítomnost pobřežních zón a mořského prostředí vyloučena.

Všechny útvary povrchových vod na území České republiky, tedy i v blízkosti záměru, se vymezují jako citlivé oblasti.

Pozemky určené k zástavbě se nenacházejí v Pražské památkové rezervaci, ani v jejím ochranném pásmu, nachází se v území s možnými archeologickými nálezy.

Parametry dotčeného území mají být podle přílohy č. 2 k zákonu zvažovány se zvláštním zřetelem na skutečnosti, zda se jedná o území hustě zalidněné a zda je zatěžováno nad únosnou míru.

Plánovaná tramvajová trať prochází hustě zalidněným územím. Podle Katalogu městských částí (Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy; <https://uap.iprpraha.cz/#/katalog-mestskych-casti>) má na území městské části Praha 12 trvalé bydliště 56 605 obyvatel, na území městské části Praha-Libuš 9 900 obyvatel a na území městské části Praha 4 126 070 obyvatel (Český statistický úřad 2021). Hustota zalidnění je v případě městské části Praha 12 24,28 obyvatel/ha, městské části Praha-Libuš 18,91 obyvatel/ha a městské části Praha 4 52,09 obyvatel/ha, přičemž v celé Praze je tato hodnota 25,71 (Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, Český statistický úřad 2020).

V blízkém okolí posuzovaného záměru se nachází bytové domy, nižší obytná zástavba a vzdělávací instituty a objekty služeb. Přesný počet obyvatel zasažených realizací stavby nelze stanovit, ale podle oznámení se bude jednat řádově o stovky obyvatel.

Únosné zatížení území je takové zatížení území lidskou činností, při kterém nedochází k poškozování životního prostředí, zejména jeho složek, funkcí ekosystémů nebo ekologické stability. Území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení. Přípustnou míru znečišťování životního prostředí určují mezní hodnoty stanovené zvláštními předpisy. Z informací nashromážděných v průběhu zjišťovacího řízení nevyplyvá, že by dotčené území bylo zatěžováno nad únosnou míru.

III. skupinou kritérií pro zjišťovací řízení jsou charakteristiky předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí, přičemž potenciálně významné vlivy záměru musí být zváženy ve vztahu k výše uvedené I. a II. skupině kritérií.

Uvažovaný záměr je dopravní stavbou, která ovlivní zejména akustickou situaci v území. Proto byla zpracována hluková studie (Ecological Consulting a.s. – Mgr. Daniel Bednář, září 2022), která je přílohou oznámení.

Nově vybudovaná trať bude mít v některých úsecích charakter zatravněného tramvajového pásu, v další oblastech bude mít charakter pevné jízdní dráhy a bude součástí vozovky. V obloucích nacházejících se na smyčce bude traťová rychlost omezena na 15 km/h, na rovných úsecích ulice Novodvorská pak na 60 km/h. Odhadovaná intenzita tramvajové dopravy ve výhledovém roce 2030 je 222 souprav za den a 32 v noci.

V hlukové studii je vyhodnocen hluk z tramvajové dopravy ve výhledovém stavu a dále hluk z procesu výstavby a s ním spojený hluk z nákladní staveništní dopravy. U posuzovaného záměru nebyla uvažována korekce na starou hlukovou zátěž, protože se jedná o novostavbu. Z výsledků výpočtového modelu bylo zjištěno, že ve výpočtových bodech 9 a 10 (Novodvorská 678/7, Smotlachova 441/27) a u budov sousedních bude docházet k překročení hygienických limitů v noční době. Z tohoto důvodu je navrženo snížení traťové rychlosti na 30 km/h, a to v úseku dlouhém 180 m, začínajícím ve středu zastávky Přírodní a končícím 30 m za křižovatkou ulice Novodvorská s ulicí Smotlachova (od středu křižovatky). Pomocí tohoto omezení nedojde k překročení hygienického limitu u budov, kterým náleží výpočtový bod 9 a 10, a také u budov sousedních. Omezení rychlosti by bylo dostačující pouze v noční době (22:00-6:00). Další možností je použití kolejových absorbérů, jejich účinnost se pohybuje okolo 2 dB a nelze tak zaručit, že dojde k nepřekročení hygienického limitu. V úseku bodů 9 a 10 bude také travnatý povrch, který ale bude s největší pravděpodobností v místě křižovatky ulic Novodvorská-Smotlachova (téměř před objektem u výpočtového bodu 10) přerušen a vystřídán zpevněným povrchem. Účinnost absorbérů a úseku travnatého povrchu bude prověřena měřením po realizaci stavby.

Pro období výstavby jsou stavební postupy modelovány podle plánovaného časového harmonogramu stavby. Jsou modelovány nejhluchnější práce pomocí zařízení o daných akustických výkonech a odhadnutých počtech pracovních hodin během těchto dní. Stavba je rozdělena do 5 etap, z nichž etapa 2, 3 a 4 tvoří hlavní fázi stavby a jsou posuzovány dohromady. Etapa 1 a 5 jsou posuzovány zvlášť. Plný pracovní výkon těžké mechanizace a nejhluchnější práce jsou uvažovány mezi 7:00 a 21:00 hodinou. Noční práce nejsou uvažovány. Trasy nákladní staveništní dopravy jsou znázorněny v obr. 2 hlukové studie. Největší intenzita dopravy se dá očekávat v hlavní fázi (etapa 2, 3 a 4) cca 30-50 nákladních vozidel denně (průměrně 80 průjezdů/den) a následně v ostatních fázích výstavby (etapa 1 a 5) cca 20-30 nákladních aut denně (průměrně 50 průjezdů/den) s větším podílem těžkých nákladních vozidel. Hluková zátěž na trasách byla, vzhledem k dostupnosti intenzit dopravy, posuzována jako rozdíl akustických výkonů jednotlivých komunikací bez nákladní staveništní dopravy s nákladní staveništní dopravou v hlavní fázi (etapa 2, 3 a 4) a ve vedlejší fázi (etapa 1 a 5). V žádné z etap výstavby nedojde k překročení hygienického limitu. Na příjezdových komunikacích dojde k nárůstu akustického výkonu maximálně o 0,2 dB. Přírůstky do 0,9 dB se podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, nepovažují za hodnotitelnou změnu. Je tedy možné tvrdit, že během výstavby se nákladní staveništní doprava na posuzovaných úsecích vůbec neprojeví.

Recyklační základna se nepředpokládá. Veškerý zemní materiál, který se zde vytěží, bude po krátkém deponování na ploše stavby odvezen zhotovitelem na jím určené místo k dalšímu

zpracování. Dá se předpokládat, že zemní materiál nebude kvalitní na použití zpětného zásypu nebo k dalšímu využití na stavbě.

Protože se jedná o lokalitu, kde se stavba TT nachází v těsné blízkosti obytných domů, bude preferováno použití moderní mechanizace s nižším akustickým výkonem. Zkracování doby činnosti strojů pro dodržení hygienických limitů není vhodné, protože neúměrně prodlužuje celkové trvání stavby, což je většinou obyvatel vnímáno negativněji než krátkodobé ovlivnění hlukem. Stroje vydávající hluk použité na zařízeních stavby v blízkosti obytných objektů (např. kompresory, rozbrušovací pily atd.) by měly být odstíněny mobilními akustickými zástěnami či jinými překážkami tak, aby nedocházelo k přímému šíření hluku k těmto objektům.

Bylo ověřeno, že při dodržení opatření, která jsou součástí záměru (viz kapitola B.I.6. oznámení, str. 25-27), budou příslušné hygienické limity dodrženy.

Vzhledem k tomu, že primárním předmětem záměru je prodloužení tramvajové trati, nedojde po dokončení stavebních prací souvisejících s výstavbou trati ke zvýšení znečištění ovzduší z provozu.

Pro proces výstavby byla zpracována rozptylová studie (Ecological Consulting a.s. – Mgr. Lucie Peterková, Ph.D., září 2022), která je přílohou oznámení. Výstavba tramvajové trati bude realizována po dobu přibližně 20 měsíců. Stavba bude celkem rozdělena do pěti etap v závislosti na typu stavebních prací. Jako plošný zdroj je uvažována samotná plocha staveniště budoucí tramvajové trati. Snahou bylo postihnout nejhorší možný stav. Do výpočtu proto byly zahrnuty stavební práce, které jsou z hlediska emisního zatížení nejhorší, a bylo počítáno s maximálním uvažovaným nasazením stavebních mechanismů a nákladních automobilů. V rámci výpočtu rozptylové studie bylo uvažováno, že v rámci plošného zdroje se v jednom dni může pohybovat až 10 stavebních mechanismů, a to po dobu 5 hod. denně a dále celkem 12 nákladních automobilů (TATRA) po dobu 10 hod. denně.

Mezi liniové zdroje byly v rámci modelování rozptylové studie zahrnuty příjezdové komunikace. Maximální počet průjezdů nákladních vozidel po příjezdové komunikaci za den je 100, přičemž jsou uvažovány dvě dílčí odvozové trasy a na každé z nich je počítáno 50 % celkové intenzity nákladní dopravy. Poté, co se obě odvozové trasy spojí, bude intenzita dopravy na úrovni max. 100 pojezdů/den.

Dle údajů map klouzavých pětiletých průměrů imisních koncentrací, publikovaných Českým hydrometeorologickým ústavem (pětiletý průměr 2017-2021), dosahují v dotčených lokalitách max. průměrné roční koncentrace NO_2 úrovně $21,3 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, poléťavého prachu frakce PM_{10} úrovně $21,1 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, $\text{PM}_{2,5}$ úrovně $15,6 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ a benzenu úrovně $1,2 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Průměrná roční imisní koncentrace benzo[a]pyrenu vykazuje max. hodnotu $0,8 \text{ ng}\cdot\text{m}^{-3}$. U průměrných denních koncentrací PM_{10} je 36. nejvyšší hodnota na úrovni $37 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. V zájmovém území nedochází k překračování imisních limitů.

Realizací záměru dojde k zatížení okolí zejména tuhými znečišťujícími látkami, kdy k nejvýznamnějšímu nárůstu dojde u maximální denní koncentrace PM_{10} . U nejbližší dotčené obytné zástavby to může být až na úrovni několika desítek $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. I když je imisní pozadí hluboko pod platným imisním limitem, bude s velkou pravděpodobností v některých dnech v roce

při nepříznivých rozptylových podmínkách docházet k překračování imisního limitu této znečišťující látky. V souvislosti s výše uvedeným je však třeba konstatovat, že vypočtené hodnoty porovnávané s imisními limity jsou maximální vypočtené koncentrace, kterých je dosaženo za nejnejpříznivějšího provozu zdroje (byla modelována etapa výstavby s významným zastoupením prašných prací a maximálním nasazením stavebních mechanismů) a nepříznivých povětrnostních podmínek v okolí zdroje znečištění (špatné rozptylové podmínky). V této souvislosti tak byla navržena řada opatření ke snižování emisí tuhých znečišťujících látek při stavbě. Vzhledem k tomu, že se jedná o časově omezený negativní vliv, lze konstatovat, že negativní vliv na ovzduší, resp. zdraví obyvatel bude akceptovatelný. U dalších sledovaných znečišťujících látek k překročení imisních limitů nedojde.

Vzhledem k poměrně výrazné zátěži ovzduší tuhými znečišťujícími látkami během realizace stavebních prací je však třeba, aby byla důsledně dodržovaná opatření navržená ke zmírnění negativního dopadu realizace stavebního záměru na ovzduší a zdraví obyvatel (str. 38-39 rozptylové studie). Opatření, která je nutno dodržet, vycházejí z dokumentu „Podpůrná opatření k aktualizovaným Programům zlepšování kvality ovzduší pro období 2020+“ (Ministerstvo životního prostředí, 2021) a dále z metodického pokynu odboru ochrany ovzduší Ministerstva životního prostředí ČR ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností (Ministerstvo životního prostředí, 2019).

Z hlediska makroklimatických poměrů leží území České republiky v severním podnebném pásu. Dochází zde ke střetu vlivů Atlantského oceánu a eurasijského kontinentu. V celém zájmovém regionu převládá po většinu roku západní až severozápadní proudění, které přináší na území vlhčí vzduchové hmoty. Klimaticky patří zájmová oblast do teplé oblasti T2, která je charakteristická dlouhým, teplým a suchým létem. Přechodné období je velmi krátké s teplým až mírně teplým jarem i podzimem. Zima je krátká, mírně teplá, suchá až velmi suchá, s velmi krátkým trváním sněhové pokrývky (Quitt, 1971). Zastupitelstvo hlavního města Prahy usnesením č. 8/42 ze dne 20. 6. 2019 vyhlásilo klimatický závazek hlavního města Prahy. Jedním z procesů naplnění klimatického závazku je výstavba TT, které nahradí autobusové linky. Tato teze je obsažena i ve Strategii rozvoje tramvajových tratí v Praze do roku 2030, kterou usnesením č. 1261 ze dne 31. 5. 2021 schválila Rada hlavního města Prahy. V případě záměru lze z hlediska dopadu klimatických změn uvažovat působení extrémních výkyvů teplot, kdy je předpokládáno vyšší zatížení např. tramvajového svršku. S těmito podmínkami je již uvažováno v návrhu používaných materiálů. Realizací záměru se výrazně nezvýší podíl zpevněných ploch, dojde jen k dílčím změnám. Celkově lze říct, že záměr je koncipován tak, aby vliv klimatických změn byl co nejmenší a nedošlo k zásadnímu ovlivnění tramvajové dopravy. Negativní vliv klimatických změn vůči záměru se nepředpokládá.

Hlavní faktory, které budou mít vliv na zdraví obyvatel, jsou chemické, fyzikální a socioekonomické. Působení těchto faktorů můžeme hodnotit pro období výstavby a období provozu záměru. Jako potenciálně nejvýznamnější možné vlivy spojené s výstavbou a provozem posuzovaného záměru byly tedy vytipovány vlivy spojené s hlukovým zatížením lokality a se znečišťováním ovzduší.

V průběhu výstavby budou do jisté míry dotčeni obyvatelé obytných domů, které leží v těsné blízkosti stavby. Vliv na obyvatelstvo se bude projevovat jednak v důsledku dopravy materiálu

na stavenišťe, jednak vlastními pracemi na stavbě. Půjde především o negativní vlivy hluku vyvolané dopravou a stavebními pracemi a také o možné znečištění ovzduší, především pevnými částicemi (polétavý prach). Zvýšená prašnost se může projevovat zejména v období provádění výkopových prací za dlouhodobě suchého a větrného období. Jak znečištění ovzduší, tak i hluk z výstavby budou časově omezené a plně reverzibilní. Rozsah negativního ovlivnění bude omezen na nejnižší možnou míru. Negativním vlivům bude předcházet logicky sestavený harmonogram prací a dodržování režimu výstavby tak, aby tyto nepříznivé vlivy byly minimalizovány (např. stavba nebude prováděna v nočních hodinách, ve svátcích, přístupové komunikace budou v suchých obdobích roku pravidelně kropeny apod.). Zařízení, která budou používána v době výstavby (stavební mechanizace) a která budou zdrojem hluku, musí být situována tak, aby byla minimalizována hluková zátěž v okolí stavby. Před nadměrným hlukem je třeba chránit zejména lokality, vymezené platným územním plánem k bydlení, resp. stávající obytné objekty, které se zde nacházejí. Pro minimalizaci hluku z výstavby na obyvatele budou dodržována účinná opatření (viz výše). Z výsledků výpočtového modelu (viz tab. 7 hlukové studie) bylo zjištěno, že ve výpočtových bodech 9 a 10 (a u budov sousedních) bude docházet k překročení hygienických limitů v noční době. Z tohoto důvodu je navrženo snížení traťové rychlosti na 30 km/h, a to v úseku dlouhém 180 m, začínajícím ve středu zastávky Přírodní a končícím 30 m za křižovatkou ulice Novodvorská s ulicí Smotlachova (od středu křižovatky). Pomocí tohoto omezení nedojde k překročení hygienického limitu u budov, kterým náleží výpočtový bod 9 a 10, a také u budov sousedních. Omezení rychlosti by bylo dostačující pouze v noční době (22:00-6:00). Další možností je použití kolejových absorbérů. Účinnost absorbérů a úseku travnatého povrchu bude prověřena měřením po realizaci stavby. Celkově je možné konstatovat, že po přijetí opatření ve formě snížení rychlosti v noční době, případně po realizaci protihlukové stěny, která budou zahrnuta do projektové dokumentace, budou hlukové limity u nejbližší obytné zástavby dodrženy. Zvýšenou hlučností a prašností budou ovlivněni obyvatelé především v období výstavby, po jejím ukončení se počet ovlivněných obyvatel zřetelně sníží. Realizace záměru bude mít zřejmý pozitivní trvalý vliv na dopravní obslužnost dotčených lokalit, z hlediska směrové nabídky i pohodlí. Realizace záměru zvýší kvalitu dopravního spojení z obytné zástavby v městské části Libuš se čtvrtí Modřany a při realizaci plánované trasy metra D i spojení do centra. Záměr vytvoří přímé spojení pro obyvatele v okolí k Úřadu městské části Praha 12, k obchodním možnostem v Modřanech, ke spádové poliklinice a k rekreační zóně u Vltavy. Faktory psychické pohody by mohly být ovlivněny zejména v době výstavby. Rušivým faktorem může být doprava stavebních materiálů na stavbu a pak vlastní stavební práce. Tyto vlivy, které jsou dočasné, však budou minimalizovány na nejnižší možnou míru dodržováním opatření pro omezení prašnosti a dále organizačními opatřeními.

Tramvajová trať nebude při provozu, ani v období výstavby zdrojem zápachu, elektromagnetického či radioaktivního záření.

Z výše uvedeného vyplývá, že pohoda bydlení (kvalita jednotlivých složek životního prostředí) nebude významně negativně ovlivněna. Nepříznivé vlivy, které budou vznikat během výstavby a vůči kterým bývá veřejnost citlivější, budou působit po časově omezenou dobu a budou minimalizovány na přijatelnou úroveň.

Podle příslušného orgánu ochrany přírody záměr nemůže mít významný vliv na evropsky významné lokality ani na ptačí oblasti (viz stanovisko OCP MHMP ze dne 9. 9. 2022 č. j. MHMP 1646510/2022).

Záměr nemůže ovlivnit žádná zvláště chráněná území, resp. předmět jejich ochrany, ani významné krajinné prvky. V blízkosti záměru není žádný památný strom. Dotčené pozemky jsou silně antropogenně ovlivněny, přírodně zcela degradované. Vlastní záměr ekologickou stabilitu území nesníží.

Přílohou oznámení je zpráva o provedeném biologickém průzkumu (Ecological Consulting a.s. – Mgr. Roman Barták, září 2022). Podle tohoto materiálu byla v území zaznamenána přítomnost ohrožených druhů živočichů – čmeláka skalního (*Bombus lapidarius*), čmeláka zemního (*Bombus terrestris*) a rorýsa obecného (*Apus apus*). Jsou to však druhy, které nemají na lokalitu záměru užší biotopovou vazbu.

Podle oznámení nelze vyloučit možnost kácení dřevin. Největší podíl kácení dřevin se předpokládá v Durychově ulici, kde se nachází liniový pás dřevin uprostřed vozovky, další lokální kácení bude v ulici Novodvorská, a to z důvodu přeložek inženýrských sítí. Je předpoklad zachovat co nejvíce dřevin. Kácení se předpokládá v řádu nižších desítek dřevin a bude prováděno v době vegetačního klidu, mimo toto období pouze se souhlasem odborného dozoru. Ke kácení dřevin je nezbytné povolení orgánu ochrany přírody, není-li v zákoně č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, stanoveno jinak. Příslušný orgán ochrany přírody současně může uložit náhradní výsadbu ke kompenzaci ekologické újmy vzniklé pokácením dřevin. Dřeviny v okolí stavby, které nebudou káceny, budou před zahájením stavební činnosti ochráněny podle ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích a standardu Agentury ochrany přírody a krajiny České republiky SPPK 01 002:2017 Ochrana dřevin při stavební činnosti.

Biologická diverzita nebude záměrem snížena.

Záměr není lokalizován do přírodního parku. Stavba má být umístěna ve vysoce urbanizovaném prostředí a nemůže ovlivnit krajinný ráz.

Řešené území leží mimo památkově chráněná území. Ovlivnění kulturních památek se nepředpokládá. Záměr je zamýšlen na území s možným výskytem archeologických nálezů (UAN II). Ochrana těchto nálezů je zajištěna povinnostmi vyplývajícími z ustanovení § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

V rámci záměru nejsou uvažovány žádné demolice.

Významné nepříznivé vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů se v současné době neočekávají.

Významné negativní vlivy na povrchové a podzemní vody, půdu či přírodní zdroje taktéž nebyly v průběhu zjišťovacího řízení identifikovány.

Záměr není umístěn na pozemky, které jsou součástí zemědělského půdního fondu, ani na pozemky určené k plnění funkcí lesa. Celkové množství výkopového materiálu ze stavby bude

činit cca 40 000 m³, tedy cca 60 000 t zeminy. Na staveništi nebude vymezena mezideponie. Veškerá vytěžená zemina bude ihned odvezena mimo stavbu do deponie určené hlavním dodavatelem stavby. V období realizace záměru nelze vyloučit úniky pohonných hmot či ropných produktů používaných do stavební mechanizace v případě havárie. V takovéto situaci bude postupováno v souladu se schváleným havarijním plánem. V období provozu může docházet ke znečištění půd při zimní údržbě komunikace, chodníků a přilehlých ploch posypovými solemi. Tento vliv je však pouze lokálního charakteru cca do vzdálenosti 10 m okolo udržovaných ploch.

Ochrana půd je ošetřena podmínkami zpracovanými do záměru (viz kapitola B.I.6. oznámení).

Ke vzniku významnějších vlivů na vody prakticky nedojde. Realizací záměru nebude dotčen žádný vodní tok. Nejbližší se posuzovanému záměru nachází Libušský potok, který je vzdálen cca 550 m jižně od předmětné lokality. Se záměrem (v období výstavby) je spojena nepodstatná produkce splaškových vod. V průběhu realizace stavby budou dešťové vody svedeny gravitačně na ostatní volné plochy mimo staveniště nebo do stávajících uličních vpustí. Pro případy kontaminace vody ropnými produkty zde budou umístěny záchytné jímky, dále bude voda pomocí kalových čerpadel vyčerpána do uklidňovacích jímek, kde dojde k přečištění a následně bude odvedena buď přes kanalizační přípojku do kanalizace, nebo bude vsakována do okolních ploch. V období provozu budou dešťové vody ze zpevněných ploch v maximální možné míře zasakovány, ostatní odváděny do stávající kanalizace. Situace po realizaci stavby se zásadním způsobem nezmění.

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

Oznámení, které bylo zpracováno osobou s platnou autorizací v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí, se dostatečně věnuje posouzení vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví a vlivům na životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, biologickou rozmanitost (se zvláštním zřetelem na evropsky významné druhy, ptáky a evropská stanoviště), půdu, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní dědictví, vymezené zvláštními právními předpisy a na jejich vzájemné působení a souvislosti. Součástí záměru jsou opatření k prevenci, vyloučení a snížení významných nepříznivých vlivů (kapitola B.I.6. oznámení), při jejichž aplikaci je záměr podle zpracovatele oznámení akceptovatelný. OCP MHMP přitom bere v úvahu, že úroveň podrobnosti technického řešení stavby a na něj navázaných hodnocení odpovídá úrovni studie. Je zřejmé, že v dalších fázích přípravy záměru, pro něž jsou oznámení, vyjádření k němu uplatněná a tento závěr zjišťovacího řízení podkladem, budou informace zpřesňovány. S nimi dojde i k precizaci podkladových studií a v případě potřeby i k aktualizaci či doplnění návrhu opatření minimalizující vlivy stavby na životní prostředí, resp. veřejné zdraví.

Vyjádření k oznámení, která byla příslušnému úřadu zaslána v zákonné lhůtě, byla vzata plně v úvahu s tím, že jejich vypořádání je provedeno v bodě 5 tohoto závěru zjišťovacího řízení.

Vzhledem k charakteru záměru lze konstatovat, že v průběhu zjišťovacího řízení bylo shromážděno dostatek informací, které umožňují dosáhnout jeho cílů. Příslušný úřad

po provedeném zjišťovacím řízení došel k závěru, že záměr nemůže mít významný negativní vliv na životní prostředí, a proto nepodléhá posouzení podle zákona.

2. Úkony před vydáním rozhodnutí:

Oznámení záměru bylo OCP MHMP předloženo dne 22. 11. 2022.

Z obsahu oznámení vyplývá, že se jedná o záměr naplňující ust. § 4 odst. 1 písm. c) zákona, a to ve vztahu k bodu 46 kategorie II přílohy č. 1 k zákonu. Tyto záměry podléhají posouzení, pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení. Příslušným úřadem k provedení zjišťovacího řízení je v daném případě Magistrát hlavního města Prahy.

Zahájení zjišťovacího řízení oznámil příslušný úřad dne 24. 11. 2022. 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 (hlavní město Praha, městské části Praha 4, Praha 12 a Praha-Libuš) a na internetu. Elektronická podoba oznámení byla zveřejněna v Informačním systému EIA (www.cenia.cz/eia) pod kódem PHA1172. Současně příslušný úřad zaslal oznámení, popřípadě informaci o něm spolu s žádostí o vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům.

Informace o oznámení byla na úřední desce Magistrátu hlavního města Prahy zveřejněna dne 29. 11. 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. Za den zveřejnění se přitom považuje ten den, kdy došlo k vyvěšení informace o oznámení na úřední desce dotčeného kraje. V daném případě tak bylo možné zasílat vyjádření příslušnému úřadu do 29. 12. 2022. Podle § 6 odst. 8 k vyjádřením zasláným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží.

Celkem bylo příslušnému úřadu zasláno 7 vyjádření, všechna v řádném termínu. Jejich kopie jsou spolu s následně doručeným vyjádřením zástupce oznamovatele (projektanta) a zároveň s tímto závěrem zjišťovacího řízení zveřejněny v Informačním systému EIA.

3. Podklady pro vydání rozhodnutí:

Příslušný úřad při vydání rozhodnutí vycházel zejména z předloženého oznámení zpracovaného podle přílohy č. 3 k zákonu. To bylo zpracováno v září 2022 kolektivem autorů společnosti Ecological Consulting a.s. pod vedením Mgr. Lucie Peterkové, Ph.D. Ta je držitelkou platné autorizace pro oblast posuzování vlivů na životní prostředí (č. j. 79570/ENV/13, 37409/ENV/17, MZP/2022/710/2465, platnost do 1. 11. 2027). Oznámení se zabývá vymezením a posouzením předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí. K oznámení jsou přiloženy následující odborné studie a materiály:

- vyjádření odboru územního rozvoje Magistrátu hlavního města Prahy z hlediska územně plánovací dokumentace č. j. MHMP 1677261/2022 ze dne 14. 9. 2022,
- stanovisko OCP MHMP k možnosti ovlivnění evropsky významných lokalit či ptačích oblastí č. j. MHMP 1646510/2022 ze dne 9. 9. 2022,

- hluková studie (Ecological Consulting a.s. – Mgr. Daniel Bednář, září 2022),
- rozptylová studie pro etapu výstavby (Ecological Consulting a.s. – Mgr. Lucie Peterková, Ph.D., září 2022),
- biologický průzkum (Ecological Consulting a.s. – Mgr. Roman Barták, září 2022),
- výkresová část – situace širších vztahů, koordinační situace (METROPROJEKT Praha a.s. – Ing. Zbyněk Froněk, srpen 2022).

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).

OCP MHMP též bral v úvahu při formulaci tohoto závěru zjišťovacího řízení vyjádření zástupce oznamovatele (projektanta) doručeného příslušnému úřadu dne 11. 1. 2023, kterým reaguje na zaslání vyjádření k oznámení (METROPROJEKT Praha a.s. – Ing. Zbyněk Froněk, zn. 12/23/600/Fr ze dne 10. 1. 2023).

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

V zákonem stanovené lhůtě zaslaly příslušnému úřadu své vyjádření následující subjekty:

- hlavní město Praha
(vyjádření č. j. MHMP 2395308/2022 ze dne 21. 12. 2022)
- městská část Praha 12
(usnesení Rady městské části Praha 12 č. R-8-024-22 ze dne 20. 12. 2022)
- městská část Praha-Libuš
(usnesení Rady městské části Praha-Libuš č. 274/2022 ze dne 19. 12. 2022)
- Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze
(vyjádření č. j. HSHMP 642972022 ze dne 5. 12. 2022),
- Česká inspekce životního prostředí – oblastní inspektorát Praha
(vyjádření zn. ČIŽP/41/2022/12814 ze dne 20. 12. 2022),
- Magistrát hlavního města Prahy – odbor ochrany prostředí
(vyjádření č. j. MHMP 2383804/2022 ze dne 21. 12. 2022),
- Magistrát hlavního města Prahy – odbor dopravy
(vyjádření č. j. MHMP 2394516/2022 ze dne 21. 12. 2022).

5. Vypořádání vyjádření obdržených v průběhu zjišťovacího řízení:

Příslušný úřad obdržel v průběhu zjišťovacího řízení 7 vyjádření. Dále je shrnuta podstata zaslaných vyjádření. Vypořádání příslušným úřadem je v textu odlišeno kurzívou.

Hlavní město Praha nepožaduje posouzení záměru podle zákona. V dalším stupni projektové dokumentace žádá zohlednit následující výhrady a upozornění a splnit uvedené požadavky:

Navržený úsek TT Libuš – Nové Dvory je třeba prostorově koordinovat s výstavbou stanice metra D Nové Dvory.

Úpravy veřejných uličních prostranství ulic Novodvorská, Durychova, Libušská a Chýnovská se požadují projektově upřesnit, resp. doplnit o skladbu prvků šířkového uspořádání a dopravní značení. V Durychově ulici je třeba navrhnout dostatečné šířky chodníků při stanici metra Nové Dvory.

S ohledem na řešení stanice metra povrchovými vestibuly se požaduje dále prověřit výhodnost podchodu pod ulicí Novodvorská. Úrovňové řešení s přechody pro chodce je uživatelsky příjemnější a lépe začleňuje chodce do uličního prostranství.

Stavbou TT budou dotčeny sítě elektronických komunikací (kabelovody, optické a metalické kabely), které v oznámení ve výčtu dotčené infrastruktury nejsou uvedeny. V dalším stupni projektové dokumentace je třeba upřesnit přeložky a střety se sítěmi technické infrastruktury.

Hlavní město Praha požaduje doplnit popis a vyhodnocení hydrogeologických poměrů pro konkrétní záměr v trase TT.

V dalším stupni projektové dokumentace je třeba doplnit dendrologický průzkum (dřeviny navržené ke kácení a pěstební opatření u zachovaných dřevin) a návrh vegetačních úprav (včetně vzrostlých stromů v rámci uličního prostoru). Rovněž hlavní město Praha požaduje zpracovat návrh hospodaření s dešťovou vodou. Materiály městských standardů pro výsadbu a péči o stromořadí a standardy pro hospodaření s dešťovou vodou jsou dostupné na internetových stránkách www.adaptacepraha.cz.

Příslušný úřad došel k závěru, že oznámený záměr nemůže mít významný vliv na životní prostředí, a proto nepodléhá posouzení podle zákona. Tento závěr zjišťovacího řízení je tedy v souladu s vyjádřením hlavního města Prahy, kdy není požadováno posouzení záměru a kdy výhrady, upozornění a požadavky hlavního města Prahy mají být zohledněny v dalších stupních přípravy záměru.

Úroveň hodnocení, které je obsahem oznámení, odpovídá stupni studie s tím, že umožňuje dosažení cílů zjišťovacího řízení (viz výše). V dalších stupních přípravy záměru bude řešení záměru zpřesňováno, a to na základě požadavků dotčených subjektů (např. hlavního města Prahy) a na podkladě detailnějších, resp. aktualizovaných studií. V případě provedení významných změn ve smyslu § 4 odst. 1 písm. c) zákona by bylo provedeno nové zjišťovací řízení.

Městská část Praha 12 usnesením Rady městské části Praha 12 č. R-8-024-22 ze dne 20. 12. 2022 bere na vědomí oznámení záměru a požaduje:

- aby v navazujících projektových dokumentacích byl zpracován projekt ochrany dřevin arboristického standardu Agentury ochrany přírody a krajiny ČR Ochrana dřevin při stavebních činnostech SPPK A01 002:2017, který bude propojen s dendrologickým průzkumem a bude navrhnout konkrétní opatření k ochraně dřevin před poškozením,
- aby záměr v navazujících projektových dokumentacích zachoval stávající stromořadí v páteřní ulici Novodvorská a případně podpořil založení/doplnění tohoto stromořadí, zejména usměrněním umístění či přeložení inženýrských sítí,

- aby v navazujících projektových dokumentacích byla zapracována opatření ke zmírnění negativního vlivu stavebních činností na kvalitu ovzduší a zdraví obyvatel tak, jak jsou navržena v závěru uvedené rozptylové studie, zvláště pak k minimalizaci prašnosti,
- aby při nakládání s odpady ze stavební činnosti bylo s ohledem na hierarchii odpadového hospodářství předcházeno vzniku odpadů, anebo aby byly odpady přednostně využívány či recyklovány,
- aby před započítáním odvozu zeminy z místa stavby byla v souladu s § 8 zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, přednostně zvážena nutnost kategorizace materiálu jako odpad či možnost využití tohoto materiálu jako vedlejšího produktu,
- aby vedení trati bylo v zeleném tramvajovém pásu.

Príslušný úřad došel k závěru, že oznámený záměr nemůže mít významný vliv na životní prostředí, a proto nepodléhá posouzení podle zákona. Tento závěr zjišťovacího řízení je tedy v souladu s vyjádřením městské části Praha 12, kdy není vyžadováno posouzení záměru a kdy požadavky městské části Praha 12 mají být zohledněny v dalších stupních přípravy záměru.

Požadavky městské části Praha 12 v zásadě odpovídají opatřením, která jsou uvedena v kapitole B.I.6 oznámení a jsou součástí záměru.

V dalších stupních přípravy záměru bude řešení záměru zpřesňováno, a to na základě požadavků dotčených subjektů (např. městské části Praha 12) a na podkladě detailnějších, resp. aktualizovaných studií. V případě provedení významných změn ve smyslu § 4 odst. 1 písm. c) zákona by bylo provedeno nové zjišťovací řízení.

Městská část Praha-Libuš usnesením Rady městské části Praha-Libuš č. 274/2022 ze dne 19. 12. 2022 nepožaduje posouzení záměru podle zákona. V dalším stupni vyžaduje zohlednit následující připomínky a výhrady:

- doporučuje se prověřit možné dopravní trasy pro dopravu stavebního materiálu a zeminy během výstavby mimo ulice Metrologická a Libušská, kde se v bezprostřední blízkosti vozovky nacházejí rodinné domy a jejich obyvatelé budou vystaveni nadměrné hlukové zátěži, vibracím a zvýšené prašnosti,
- z důvodu výrazné zátěže ovzduší tuhými znečišťujícími látkami během výstavby tramvajové trati (TT) musí být důsledně dodržována opatření navržená v kapitole B.I.6. oznámení, která jsou navržena ke zmírnění negativního dopadu stavby na ovzduší a zdraví obyvatel,
- v době provozu TT musí být realizována taková protihluková opatření, která zajistí, že nebude docházet k překročení hygienických hlukových limitů v noční době,
- doporučuje se prověřit, zda v době provozu tramvajové trati nedojde zrušením okružních křižovatek Novodvorská x Chýnovská a Novodvorská x Durychova a jejich nahrazením křižovatkami vybavenými světelným signalizačním zařízením ke zhoršení průjezdu vozidel ulicí Novodvorská a v souvislosti s tím ke zvýšení hlukové zátěže a k vyššímu emisnímu zatížení oblasti,
- požaduje se prověřit, zda v závislosti na termínu zahájení výstavby TT může dojít k souběhu se stavbou trasy metra D (stanice Libuš a Písnice), a tím možné kumulaci negativních vlivů na životní prostředí – prašnost, hluk, vibrace a zvýšení dopravy,
- úpravy veřejných uličních prostranství ulic Novodvorská, Durychova, Libušská a Chýnovská se požaduje projektově upřesnit, resp. doplnit o skladbu prvků šířkového uspořádání

- a dopravního značení, v Durychově ulici je třeba navrhnout dostatečné šířky chodníků při stanici metra Nové Dvory,
- s ohledem na územní studii v okolí stanice metra D Libuš se doporučuje místo podchodů v ulici Novodvorská úrovně řešit s přechody pro chodce doplněná o světelnou signalizaci jako uživatelsky příjemnější a lépe začleňující chodce do uličního prostoru a živoucího parteru,
 - chybí popis a vyhodnocení hydrogeologických poměrů pro konkrétní záměr v trase TT,
 - stavbou TT budou dotčeny sítě elektronických komunikací (kabelovody, optické a metalické kabely), které v oznámení ve výčtu dotčené infrastruktury nejsou uvedeny, v dalším stupni projektové dokumentace je třeba upřesnit přeložky a střety se sítěmi technické infrastruktury,
 - v dalším stupni je třeba doplnit dendrologický průzkum (dřeviny navržené ke kácení a péstební opatření u zachovalých dřevin) a návrh vegetačních úprav (včetně vzrostlých stromů v rámci uličního parteru), rovněž je třeba zpracovat návrh hospodaření s dešťovou vodou a důsledně uplatňovat v hl. m. Praze závazně platný Městský standard pro plánování, výsadbu a péči o uliční stromořadí,
 - požaduje se, aby byly v rámci uličního profilu navrženy cyklopruhy tak, aby nový profil vyhověl doporučené cyklotrase, která je uvedená v cyklistické mapě Prahy (<http://app.ipr.praha.cz>).

Príslušný úrad došiel k záveru, že oznámený záměr nemôže mať významný vliv na životné prostredie, a preto nepodlieha posouzení podle zákona. Tento záver zjišťovacího řízení je tedy v souladu s vyjádřením městské části Praha-Libuš, kdy není požadováno posouzení záměru a kdy připomínky a výhrady městské části Praha-Libuš mají být zohledněny v dalších stupních přípravy záměru.

Úroveň hodnocení, které je obsahem oznámení, odpovídá stupni studie s tím, že umožňuje dosažení cílů zjišťovacího řízení (viz výše). V dalších stupních přípravy záměru bude řešení záměru zpřesňováno, a to na základě požadavků dotčených subjektů (např. městské části Praha-Libuš) a na základě detailnějších, resp. aktualizovaných studií. V případě provedení významných změn ve smyslu § 4 odst. 1 písm. c) zákona by bylo provedeno nové zjišťovací řízení.

Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze (HSHMP) konstatuje, že z pohledu ochrany veřejného zdraví je oznámení zpracováno v dostatečném rozsahu, a proto posouzení záměru není nutné.

Podle příslušného úřadu z vyjádření Hygienické stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze neplatí, že by záměr mohl mít významný negativní vliv na životní prostředí. Organ ochrany veřejného zdraví potvrzuje výsledky hodnocení, které jsou obsahem oznámení.

Oblastní inspektorát Praha České inspekce životního prostředí nemá k oznámení připomínky a nepožaduje záměr posoudit podle zákona.

Z vyjádření neplatí, že by záměr mohl mít významný negativní vliv na životní prostředí.

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy jako dotčený orgán nepožaduje záměr posoudit podle zákona.

Z hlediska odpadového hospodářství připomíná povinnost původce odpadu (§ 15 zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech) mít zajištěno předání stavebního a demoličního odpadu, který sám nezpracuje, písemnou smlouvou před jeho vznikem. Dále upozorňuje, že na str. 43 je zřejmě omylem uveden „§ 12 odst. 3 zákona o odpadech“, který se v novém zákoně týká kompostovatelných odpadů.

Z hlediska ochrany ovzduší je záměr popisován, ve vyjádření jsou shrnuty výsledky provedených hodnocení s konstatováním, že po prostudování předloženého oznámení záměru a souvisejících dokumentů orgán ochrany ovzduší konstatuje, že realizace záměru a provoz nebudou mít zásadní vliv na stávající kvalitu ovzduší. V období realizace záměru bude nutná aplikace protiprašných opatření uvedených v rozptylové studii a oznámení záměru. Doporučuje se zapracovat protiprašná opatření do následné projektové dokumentace a dále zvážit zatravnění tramvajového svršku.

Z hledisek ochrany přírody a krajiny, vod, ochrany zemědělského půdního fondu, lesů, lesního hospodářství a myslivosti nemá OCP MHMP připomínky.

Podle příslušného úřadu z vyjádření OCP MHMP nevyplývá nutnost záměr posoudit, navíc toto ani není dotčeným orgánem požadováno. Povinnosti při nakládání s odpady, na které je ve vyjádření upozorňováno, budou muset být splněny bez ohledu na posouzení záměru. Způsob nakládání s odpady je pro dosažení cílů zjišťovacího řízení v oznámení popsán dostatečným způsobem. Opatření k minimalizaci negativních vlivů na ovzduší při výstavbě jsou součástí záměru (viz kapitola B.I.6. oznámení).

Odbor dopravy Magistrátu hlavního města Prahy ve svém vyjádření sděluje, že nemá připomínky.

Z vyjádření neplyne, že by záměr mohl mít významný negativní vliv na životní prostředí.

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 doručení rozhodnutí. Odvoláním lze napadnout výrokovou část rozhodnutí, odvolání jen proti odůvodnění rozhodnutí je nepřípustné. 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 ochrany prostředí
podepsáno elektronicky

Rozdělovník:

- Oznamovatel (oprávněný zástupce)
 - METROPROJEKT Praha a. s., IDDS: ejde68g
- 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
- Dotčené územní samosprávné celky ke zveřejnění na úřední desce po dobu nejméně 15 dnů podle § 16 zákona (OCP MHMP žádá o zaslání dokladu o vyvěšení a sejmutí)
 - městská část Praha 4, Ing. Ondřej Kubín, MBA – starosta, IDDS: ergbrf7
 - městská část Praha 12, Ing. Vojtěch Kos, MBA – starosta, IDDS: ktcbbxd
 - městská část Praha-Libuš, RNDr. Lucie Jungwiertová, Ph.D. – starostka, IDDS: u8xaktr
- Na vědomí
 - hlavní město Praha, Ing. Jana Komrsková – náměstkyně primátora, Mariánské náměstí 2/2, 110 01 Praha 1
 - Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze, IDDS: zpqai2i
 - Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha, IDDS: 4dkdzty
 - Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
 - Magistrát hlavního města Prahy, odbor památkové péče, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
 - Magistrát hlavního města Prahy, odbor pozemních komunikací a drah, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
 - Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravy, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
 - Úřad městské části Praha 4, odbor životního prostředí a dopravy, IDDS: ergbrf7
 - Úřad městské části Praha 4, odbor stavební – vodoprávní úřad, IDDS: ergbrf7
 - Úřad městské části Praha 12, odbor životního prostředí, IDDS: ktcbbxd
 - Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, IDDS: c2zmahu
 - Lesy hl. m. Prahy, IDDS: 4n8xbv7
 - ostatní prostřednictvím úředních desek Magistrátu hlavního města Prahy, městských částí Praha 4, Praha 12, Praha-Libuš a Informačního systému EIA (www.cenia.cz/eia – kód záměru PHA1172)
- Spis