

- dle rozdělovníku -

Váš dopis zn./ze dne:

Vyřizuje/tel.:

Č. j.:

**Ing. Michael Macourek**

**MHMP 193876/2024**

**236 004 218**

Sp. zn.:

Počet listů/příloh: **24/1**

**S-MHMP 473470/2020**

Datum:

**20.02.2024**

## **Závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí**

**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 účinném do 31. 12. 2023 (dále též „zákon“), podle § 9a odst. 1 zákona vydává**

**nesouhlasné stanovisko k záměru „Stavba č. 44595 Lanovka Podbaba-Troja-Bohnice“.**

### **I. Povinné údaje**

#### **1. Název záměru**

Stavba č. 44595 Lanovka Podbaba-Troja-Bohnice

#### **2. Kapacita (rozsah) záměru**

Lanová dráha má délku 2,3 km a 3 stanice (Podbaba, Troja a Bohnice). Mezi stanicemi je umístěno 5 samostatně stojících pylonů (2 na Císařském ostrově v blízkosti Ústřední čistírny odpadních vod Praha, 3 ve svahu přiléhajícímu k pravému břehu Vltavy). Pro obsluhu trasy je navrženo 17-19 kabin (počet kabin je flexibilní, podle jejich výsledných dispozic a kapacitních požadavků systému).

Kapacita kabiny zvoleného třílanového systému lanovky (2 krajní nosná lana a 1 prostřední tažné lano) je 35 osob. Předpokládaná provozní rychlost je 6,5 m/s (rychlost při nástupu a výstupu je 0,15 m/s.). Běžná provozní kapacita v ranní špičce je přibližně 2 000 osob za hodinu v jednom směru. Provozní doba lanovky je předpokládána od 6:00 hod. do 22:00 hod.

Použitý třílanový systém lanovky je navržen jako dvě samostatné trasy lanovky propojené v mezistanici Troja. Hlavní součásti technologie, depo a motorové pohony jsou společně umístěny ve stanici Troja. Hydraulické napínací systémy jsou umístěny v koncových stanicích Podbaba a Bohnice.

Celková výška budovy stanice Podbaba je 18,5 m. Celková výška budovy stanice Troja je 22,2 m. Celková výška budovy stanice Bohnice je 19,35 m. Výška pylonů na Císařském ostrově je 34,7 a 46,7 m, mezi stanicemi Troja a Bohnice 35,8, 35,0 a 33,0 m.

Plošná bilance stanic:

| Hlavní funkce            | Funkce   | Plocha (m <sup>2</sup> ) |        |         |
|--------------------------|--|--------------------------|--------|---------|
|                          |  | Podbaba                  | Troja  | Bohnice |
| Plocha řešeného pozemku  |  | 6 600                    | 12 000 | 5 900   |
| Zpevněné plochy pro pěší | Chodníky   | 1 460                    | 5 000  | 1 850   |
| Plochy pro dopravu       | Parkovací a odstavné plochy (servis a personál)  | 200                      | -      | -       |
| Plochy zeleně            | Parková úprava, trávnickový porost, stromy   | 675                      | 10 000 | 3 130   |
| Hlavní prostor stanice   | Vstupní prostory, bezbariérový vstup, nástupiště, kancelář operátora, informace a prodej jízdenek<br>Denní místnost – zázemí pro zaměstnance, toaleta pro zaměstnance, veřejná toaleta | 927                      | 1 404  | 426     |
| Technologie stanice      | Depo kabin, rozvodna, trafostanice, prostor pro lana dráhy, power distribution room, technická místnost, dispečink, sklad náhradních dílů, záložní zdroj                               | -                        | 916    | -       |

### 3. Zařazení záměru dle přílohy č. 1

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

#### 4. Umístění záměru

kraj: Hlavní město Praha  
obec: hlavní město Praha  
městská část: Praha 6, Praha 8, Praha-Troja  
katastrální území: Dejvice, Troja, Bubeneč

Počátek trasy lanové dráhy je navržen na území Prahy 6. Stanice Podbaba je umístěna v těsné blízkosti železniční zastávky Praha-Podbaba. Z Podbaby trasa směřuje severovýchodním směrem přes plavební kanál Vltavy, Císařský ostrov a hlavní tok Vltavy do lokality Podhoří na území městské části Praha-Troja. Stanice Troja je navržena u severozápadního okraje areálu Zoologické zahrady hlavního města Prahy. Ze stanice Troja trasa východním směrem stoupá z Trojské kotliny nezastavěným územím přírodního parku Drahaň-Troja směrem k sídlišti Bohnice na území městské části Praha 8. Koncová stanice Bohnice je umístěna u jižního konce ulice Lodžské.

#### 5. Obchodní firma oznamovatele

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost

#### 6. IČO oznamovatele

00005886

#### 7. Sídlo (bydliště) oznamovatele

Sokolovská 42/217, 190 00 Praha 9

8. Podmínky pro fázi přípravy záměru, realizace (výstavby) záměru, provozu záměru, popřípadě podmínky pro fázi ukončení provozu záměru za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví  
Vzhledem k vydání nesouhlasného závazného stanoviska nejsou podmínky pro fázi přípravy záměru Stavba č. 44595 Lanovka Podbaba-Troja-Bohnice, realizace (výstavby) záměru, provozu záměru, popřípadě podmínky pro fázi ukončení provozu záměru stanoveny.

9. Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí (parametry, délka sledování) přiměřené povaze, umístění a rozsahu záměru a významnosti jeho vlivů na životní prostředí

Vzhledem k vydání nesouhlasného závazného stanoviska nejsou podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru Stavba č. 44595 Lanovka Podbaba-Troja-Bohnice na životní prostředí stanoveny.

## II. Odůvodnění

### 1. Odůvodnění vydání nesouhlasného závazného stanoviska

Vydání nesouhlasného závazného stanoviska je založeno jednak na posouzení výchozího stavu relevantních složek a charakteristik životního prostředí v dotčeném území, jednak na posouzení vlivů záměru Stavba č. 44595 Lanovka Podbaba-Troja-Bohnice na životní prostředí a veřejné zdraví:

- a) Z hlediska výchozího stavu relevantních složek a charakteristik životního prostředí v dotčeném území lze shrnout, že s ohledem na charakter záměru a území se zásadními (podle významu) a jedinečnými (podle cennosti) znaky a hodnotami krajinného rázu, do kterého je záměr umísťován, a které jsou i z formálního hlediska zdůrazněny vyhlášením přírodního parku Drahaň-Troja podle § 12 odst. 3 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále též „zákon o ochraně přírody a krajiny“), představuje vysoká krajinářská hodnota území ve spojení s posuzovaným záměrem limitující faktor ve vztahu k ochraně životního prostředí.
- b) Z hlediska vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví představuje záměr významný zásah do znaků a hodnot krajinného rázu Trojské kotliny a nezanedbatelnou změnu a snížení krajinného rázu Trojské kotliny, vyvolává nepřijatelný vliv na krajinu a její ekologické funkce a kulturní dědictví. Aspekty vlivu na krajinu a její ekologické funkce a vlivu na kulturní dědictví tak představují ve spojení s posuzovaným záměrem limitující faktory ve vztahu k ochraně životního prostředí.

Záměr je proto z hlediska vlivů na krajinu a její ekologické funkce a vlivů na kulturní dědictví nepřijatelný, nepřiměřeně by zasahoval do chráněných zájmů (viz následující bod II.2. tohoto nesouhlasného závazného stanoviska).

### 2. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti

Na základě provedeného posouzení záměru Stavba č. 44595 Lanovka Podbaba-Troja-Bohnice podle zákona jsou predikovány následující vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví:

#### *Vlivy na ovzduší a klima*

Při realizaci výstavby záměru dojde k zatížení okolí zejména tuhými znečišťujícími látkami, nicméně vypočtené příspěvky jsou poměrně nízké, nedojde k překročení imisních limitů sledovaných znečišťujících látek. Vzhledem k tomu, že se jedná o časově omezené negativní působení (trvajících po dobu realizace stavby), lze konstatovat, že negativní vliv na ovzduší, resp. zdraví obyvatel bude akceptovatelný.

Provoz lanovky není spojen se vznikem nového zdroje znečištění ovzduší. Realizace lanové dráhy a její provoz nebude dle dopravně-inženýrských podkladů spojen se změnami intenzit automobilové dopravy, dojde pouze ke snížení počtu autobusových linek v souvislosti

se změnami ve veřejné dopravě (realizace tramvajové trati a zprovoznění lanové dráhy jako součásti PID).

Z výsledků rozptylové studie vyplývá, že příspěvky ročních koncentrací dané realizací záměru všech sledovaných látek v místě nejbližší obytné zástavby nedosahují limitních hodnot. Maxima průměrných ročních i krátkodobých koncentrací sledovaných znečišťujících látek se vyskytují vždy v úzkém pásu vázaném na nejbližší okolí komunikace. S rostoucí vzdáleností od komunikací vypočtené koncentrace rychle klesají.

Rozdíl mezi aktivní a nulovou variantou ve vypočtených příspěvcích koncentrací znečišťujících látek u nejbližší obytné zástavby se pohybuje nejčastěji v řádech tisícín až desetin  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , resp. tisícín  $\text{ng}/\text{m}^3$  pro benzo(a)pyren.

Související problematika uvažovaných parkovacích domů v Podbabě a v Bohnicích, stejně jako zvýšená víkendová návštěvnost ZOO, vedoucí ke změnám individuální automobilové dopravy, však nebyla v dokumentaci zpracované dle přílohy č. 4 k zákonu (SAGASTA s.r.o., 08/2023; dále též „dokumentace“) dostačujícím způsobem reflektována, resp. vyhodnocena.

Konstatování v dokumentaci, že uvažované parkovací domy nejsou součástí záměru, ovšem neznamená, že posuzovaná lanovka neovlivní intenzitu individuální automobilové dopravy a tím i znečištění ovzduší a že se nebude podílet na potřebě výstavby parkovacích domů. Nicméně s ohledem na stávající stav znečištění ovzduší v zájmovém území nelze očekávat, že by změna situace v individuální automobilové dopravě vyvolala významné vlivy na ovzduší.

Vlastní provoz lanové dráhy nebude představovat podstatnou změnu emisí skleníkových plynů. Za pozitivní je také možné považovat, že zavedením lanové dráhy dojde k převedení části silniční dopravy (autobusové dopravy) na lanovou dráhu.

V případě provozování lanové dráhy je nejvíce limitující výskyt extrémních povětrnostních jevů. Použitá technologie tří lan je však ve větru velmi stabilní (komfort až do 100-110 km/h).

System je také povinně zálohován nouzovým (evakuačním) pohonem, který je nezávislý na hlavním pohonu a umožňuje návrat kabin v nouzovém režimu do stanic vytažením lana nezávislým zařízením i při přerušení dodávky elektrické energie z veřejné distribuční sítě.

Další riziko představují náhlé ledovky či sněhové úhrny v zimním období, které mohou mít negativní vliv na kvalitu infrastruktury a fungování dopravy.

V jarním a letním období může představovat riziko výskyt povodňových stavů. Odolnost stanic a podpěr lanové dráhy vůči povodním byla zohledněna již při jejich návrhu.

Záměr je projektován tak, že počítá s extrémními klimatickými jevy, vůči změnám klimatu je odolný.

Při respektování opatření k ochraně ovzduší a opatření týkajících se klimatu je záměr z hlediska vlivů na ovzduší a klima podmínečně přijatelný.

*Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky*

V období výstavby jsou těžké mechanizace a nejhlučnější práce uvažovány mezi 7:00 hod. a 21:00 hod. Noční práce nejsou uvažovány.

Výsledky výpočtového modelu predikují, že průměrná hlučnost v průběhu 12 nejhlučnějších měsíců výstavby nebude překračovat hygienický limit. U nejzatíženějších objektů reprezentovaných výpočtovými body VB 1 – VB 3 se hladina hluku blíží hygienickému limitu - 64,7 dB v místě VB1.

Průměrný akustický příspěvek staveništní dopravy ve stejném časovém období způsobí na většině posuzovaných silničních tras v referenční vzdálenosti (7,5 m od osy nejbližšího jízdní pruhu a 3 m nad terénem) nárůst hluku z automobilové dopravy do 0,1 dB, v ulici Pod Hrachovkou dojde k nárůstu průměrně o 0,5 dB, nedojde však k překročení hygienického limitu. Přírůstky do 0,9 dB se navíc dají považovat za nehodnotitelnou změnu. Dá se tedy říct, že se staveništní doprava na posuzovaných úsecích vůbec neprojeví.

Výpočtový model prokázal, že ve všech posuzovaných scénářích nezpůsobí vliv provozu samotné lanové dráhy ani kombinace vlivu s tramvajovým provozem v žádném z výpočtových bodů překročení hygienického limitu, a to s rezervou minimálně 3 dB.

Nejvyšších hodnot hlučnosti bude dosaženo ve výpočtovém bodě VB 1 v 1. NP v těsné blízkosti dolní stanice Podbaba 56,8 dB (při scénáři 3 – předmětný záměr, tramvajová trať Kobylisy – Bohnice, tramvajová trať Podbaba – Troja).

V případě vlastní lanové dráhy z akustické studie vyplývá, že v důsledku provozu lanovky dojde ke znatelnému zvýšení hlukové zátěže obyvatel:

- V případě výpočtových bodů (VB 1–7), které jsou již zatíženy drážní dopravou (provozem tramvají), dojde v důsledku provozu lanové dráhy v jednotlivých výpočtových bodech k max. zvýšení ekvivalentní hladiny akustického tlaku  $A L_{Aeqv,16}$  v rozmezí 0,4 dB (VB 5) až 24,4 dB (VB 1);
- V případě výpočtových bodů (VB 8–14), které dosud nejsou zatíženy drážní dopravou (provozem tramvají), byly v důsledku provozu lanové dráhy v jednotlivých výpočtových bodech vypočteny max. ekvivalentní hladiny akustického tlaku  $A L_{Aeqv,16}$  v rozmezí 38,4 dB (VB 10) až 54,5 dB (VB 14).

Vzhledem k výše uvedenému lze konstatovat, že vliv posuzovaného záměru na hlukovou situaci bude významný, a to i s ohledem na skutečnost, že podle akustické studie je v některých místech zájmového území již překračován hygienický limit pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích.

V souvislosti se záměrem nejsou plánovány žádné nové parkovací kapacity ani nové komunikace a nepředpokládá se, že by v souvislosti s provozem lanové dráhy došlo k relevantnímu nárůstu individuální automobilové dopravy. V posuzovaných scénářích se oproti nulové variantě předpokládá útlum autobusové dopravy, kterou zastoupí provoz lanové dráhy a rozšířených tramvajových tratí. Hluk ze silniční dopravy byl proto posuzován pouze z hlediska změny v důsledku zastínění/odrazů od nově vybudovaných stavebních objektů lanové dráhy.

Výpočtový model prokázal, že v důsledku odstínění a uvažovaného poklesu autobusové dopravy dojde ve všech scénářích ve většině posuzovaných chráněných prostorů ke snížení hlukové zátěže, a to až o 13,6 dB (VB 1, 1. NP). V několika místech může v důsledku výskytu nových odrazných ploch dojít k nehodnotitelnému zhoršení (do 0,2 dB), v žádném případě však nedojde k překročení hygienického limitu.

Související problematika uvažovaných parkovacích domů v Podbabě a v Bohnicích, stejně jako zvýšená víkendová návštěvnost ZOO, vedoucí ke změnám individuální automobilové dopravy, však nebyla v dokumentaci dostačujícím způsobem reflektována, resp. vyhodnocena.

Konstatování v dokumentaci, že uvažované parkovací domy nejsou součástí záměru, ovšem neznamená, že posuzovaná lanovka neovlivní intenzitu individuální automobilové dopravy a tím i hlukovou zátěž spojenou s automobilovým provozem a že se nebude podílet na potřebě výstavby parkovacích domů. Nicméně nelze očekávat, že by změna situace v individuální automobilové dopravě (při ev. řešení protihlukových opatření) vyvolala významné vlivy na hlukovou situaci.

Je zřejmé, že vliv posuzovaného záměru na hlukovou situaci bude významný. Při respektování protihlukových opatření je však záměr z hlediska vlivů na hlukovou situaci podmienečně přijatelný.

#### *Vlivy na povrchové a podzemní vody*

Záměr leží mimo území chráněné oblasti přirozené akumulace vod. V posuzovaném území nejsou vyhlášena ochranná pásma vodních zdrojů, ochranná pásma vodních nádrží ani ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů.

Veškeré povrchové vody ČR, tedy i vody v okolí zájmové lokality, jsou citlivou oblastí s následnou odpovídající ochranou, katastrální území Bohnice je vyhlášeno zranitelnou oblastí.

Realizace záměru ani jeho provoz nebudou mít na výše uvedené zákonem hájené zájmy žádný vliv.

Záměr zasahuje do záplavového území a jeho aktivní zóny v místě stanice Troja. U této stanice může dojít k okrajovému zaplavení spodního parteru. Podpěry č. 2 a 3 jsou umístěny v těsné blízkosti hranice aktivní zóny. Povodně s průtokem  $Q_{20}$  nepřesahují hranice aktivní zóny. Při povodni s průtokem  $Q_{100}$  by byla zasažena stanice Troja přibližně do 1/2 půdorysu spodního parteru, stanice Podbaba pouze okrajově. Zasaženy by byly i podpěry č. 2 a 3.

Na základě výsledků Posouzení průchodu velkých vod v blízkosti podpěr nové lanové dráhy na Císařském ostrově na  $Q_{2002}$  a  $Q_{100}$  lze jednoznačně konstatovat, že realizace stavby nebude mít negativní vliv na odtokové poměry a průchod velkých vod zájmovým územím.

Při řešení opatření k ochraně vod je záměr z hlediska vlivů na vody podmíněčně přijatelný.

#### *Vlivy na půdu*

Celkem dojde k trvalému záboru zemědělského půdního fondu o rozloze 7 135 m<sup>2</sup>. Dočasný zábor je v současné fázi vyčíslen na 1 290 m<sup>2</sup>. Doba dočasného záboru bude přibližně 2 roky.

Pozemek určený k trvalému odnětí je zařazen do tří tříd ochrany zemědělského půdního fondu (III., IV. a V.). Bude se jednat převážně o půdy v nejnižších dvou třídách ochrany IV. a V. Půdy IV. třídy ochrany mají podprůměrnou produkční schopnost, jsou využitelné pro výstavbu, a i jiné nezemědělské účely. Půdy V. třídy ochrany představují půdy s velmi nízkou produkční schopností. Tyto půdy jsou většinou pro zemědělské účely postradatelné. Lze připustit i jiné, efektivnější, využití než zemědělské.

Pro potřeby záměru je uvažováno s trvalým zábořem pozemků určených k plnění funkcí lesa o rozloze 716 m<sup>2</sup> a dočasným zábořem pozemků určených k plnění funkcí lesa o rozloze 9 133 m<sup>2</sup> (z toho 4 571 m<sup>2</sup> je určeno ke kácení). Obdobně jako u zemědělského půdního fondu lze pro zmírnění vlivu na lesní pozemky navrhnout kompenzaci za kácené lesní porosty.

V období realizace nelze vyloučit únik paliva či olejů ze staveništní techniky nebo nákladních automobilů v případě havárie (v takovémto případě je třeba postupovat dle havarijního plánu, případně podle obecných zásad ochrany podzemních a povrchových vod).

Při řešení opatření k ochraně půdy je záměr z hlediska vlivů na půdu podmíněčně přijatelný.

#### *Vlivy na přírodní zdroje*

Záměr nezasahuje do dobývacích prostorů, chráněných ložiskových území a do území bilancovaných výhradních a nevyhrazených ložisek podle zákona č. 44/1988 Sb.

Realizace záměru nebude mít žádný negativní vliv na horninové prostředí a využívání horninových a nerostných zdrojů v širším okolí zájmové lokality.

Vzhledem k umístění záměru lze konstatovat, že záměr je z hlediska vlivů na přírodní zdroje přijatelný.

#### *Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy)*

Na základě provedeného hodnocení lze konstatovat, že záměr ovlivňuje v uvedené intenzitě jednotlivé chráněné zájmy zákona o ochraně přírody a krajiny. V případě obecné ochrany přírody a krajiny (část II. zákona o ochraně přírody a krajiny): ÚSES - nulový vliv, VKP -



až středně významný negativní vliv, obecná ochrana rostlin a živočichů - až středně významný negativní vliv, ochrana volně žijících ptáků - až velmi významný negativní vliv, ochrana dřevin - středně významný negativní vliv až velmi významný negativní vliv, ochrana a využití jeskyň - žádný vliv, ochrana paleontologických nálezů - žádný vliv, přechodně chráněné plochy - žádný vliv.

V případě zvláště chráněných území (část III. zákon o ochraně přírody a krajiny): malá ZCHÚ (PP Salabka) - nulový vliv, velká ZCHÚ - žádný vliv.

U památných stromů, zvláště chráněných druhů rostlin, živočichů a nerostů:

Zvláště chráněné druhy rostlin: svída dřín - až mírně negativní vliv, dvojštítek hladkoplodý proměnlivý - až mírně negativní vliv.

Zvláště chráněné druhy obratlovců: skokan skřehotavý - nulový vliv, ještěrka obecná - mírně negativní až mírně pozitivní vliv, slepýš křehký - mírně negativní vliv, užovka obojková - nulový vliv, užovka podplamatá - středně významný negativní vliv až mírně pozitivní vliv, břehule říční - nulový vliv, čírka obecná - nulový vliv, jeřáb lesní - nulový vliv, kavka obecná - nulový vliv, kopřivka obecná - nulový vliv, krahujec obecný - až mírně negativní vliv, krutihlav obecný - až středně významný negativní vliv, kvakoš noční - nulový vliv, ledňáček říční - nulový vliv, lejsěk šedý - až mírně negativní vliv, písek obecný - nulový vliv, potápka malá - nulový vliv, potápka roháč - nulový vliv, rorýs obecný - nulový vliv, slavík obecný - nulový vliv, sokol stěhovavý - nulový vliv, strakapoud prostřední - nulový vliv, ťuhýk obecný - až středně významný negativní vliv, vlaštovka obecná - nulový vliv, volavka stříbřitá - nulový vliv, netopýr hvízdavý - nulový vliv, netopýr pozdní - nulový vliv, netopýr rezavý - nulový vliv, netopýr vodní - nulový vliv, veverka obecná - hodnocení nelze provést, sysel obecný - až velmi významný negativní vliv, ropucha zelená - nulový vliv, netopýr parkový - nulový vliv, sluka lesní - nulový vliv, linduška horská - nulový vliv.

Zvláště chráněné druhy bezobratlých živočichů: Bombus ssp. - nulový vliv, Formica ssp. - nulový vliv, Brachinus ssp. - nulový vliv, zlatohlávek tmavý - až mírně negativní vliv, otakárek, ovocný - až mírně negativní vliv, otakárek fenyklový - až mírně negativní vliv, nosorožek kapucínek - nulový vliv.

Navržená opatření mají potenciál většinu negativních účinků podstatně zmírnit, eliminovat či kompenzovat. V některých případech může být efekt těchto opatření v porovnání se stávajícím stavem zlepšující.

Při řešení opatření k ochraně přírody je záměr z hlediska vlivů na přírodu podmíněčně přijatelný.

*Vlivy na krajinu a její ekologické funkce*

Záměr zasahuje následujícím způsobem do kritérií krajinného rázu uvedených v § 12 odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny:

| Kritéria krajinného rázu podle § 12 zákona o ochraně přírody a krajiny | Vliv záměru            |
|--|------------------------|
| Přírodní charakteristika a přírodní hodnota                            | Slabý až středně silný |
| Kulturní a historická charakteristika                                  | Středně silný          |
| Estetická hodnota  | Středně silný          |
| Významné krajinné prvky  | Středně silný          |
| Zvláště chráněná území   | Slabý                  |
| Kulturní dominanty krajiny   | Slabý až středně silný |
| Harmonické měřítko stavby  | Středně silný až silný |
| Harmonické vztahy v krajině  | Středně silný až silný |

Ve studii vlivu na krajinný ráz, která je přílohou 8 dokumentace, je v Souhrnu (na str. 62 studie) konstatováno: „*Jak bylo předchozími analýzami prokázáno, záměr představuje významný zásah do znaků a hodnot krajinného rázu Trojské kotliny. Je to dáno dimenzemi stavby, vizuální exponovaností na jižních svazích i poměrně velkým potenciálně dotčeným krajinným prostorem. Středně silné až silné vlivy byly klasifikovány zejména u zásahů do harmonického měřítka a harmonických vztahů v krajině, což je u technické stavby daných dimenzí pochopitelné. Problematickou částí hodnocení jsou i zásahy do kulturní krajiny pravého břehu Vltavy s historickými usedlostmi (drobná kulturní dominanta Sklenářka) a cennými stepními a lesostepními porosty (nejvýraznější zásah představuje umístění stožáru v třešňovém sadu na Palírce).*

*V úhrnu lze konstatovat, že záměr Lanové dráhy Podbaba – Troja – Bohnice představuje nezanedbatelnou změnu a snížení krajinného rázu Trojské kotliny.“.*

Jedná se o souhrnnou charakteristiku vlivů posuzovaného záměru na krajinný ráz, která vyplývá ze studie a se kterou se lze v podstatě plně ztotožnit.

V Souhrnu (na str. 62 studie) je ovšem dále konstatováno: „*Na jednu stranu je zřejmé, že hledisko veřejného zájmu, účelnosti a funkčnosti záměru, jeho jedinečnosti / unikátnosti (neopakovatelnosti) i architektonické kvality (nová hodnota, atraktivní prvek) v území s výraznými rekreačními funkcemi může chápání míry rušivého vlivu na přírodní a estetické hodnoty krajiny snižovat. Na druhou stranu se jedná o území přírodního parku, kde je hledisko ochrany krajinného rázu prioritní a požadavek zachování stávajících hodnot území cílem ochrany. Z hodnocení zásahů do zákonných kritérií ochrany krajinného rázu, přírodních a estetických hodnot a rysů přírodní, kulturní a historické charakteristiky je zřejmé, že záměr je nejlépe na hranici přijatelnosti.“.*

Tento závěr se ale jeví jako nepatřičný, a to zejména ve vztahu k uváděnému hledisku veřejného zájmu, účelnosti a funkčnosti záměru, které do jisté míry relativizuje zjištěné (výše uvedené) vlivy posuzovaného záměru na krajinný ráz.

V rámci posuzování vlivů podle zákona se posuzuje velikost a významnost vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, aniž by se bralo do úvahy hledisko veřejného zájmu, účelnosti

a funkčnosti záměru, či jiná hlediska nesouvisející přímo s vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví (stejná situace je i v případě dílčích hodnocení, jako např. u hodnocení vlivů na ovzduší, hlukovou situaci, přírodu a rovněž i na krajinný ráz).

V této souvislosti se dále uvádí, že posuzování vlivů podle zákona je založeno jednak na posouzení výchozího stavu relevantních složek a charakteristik životního prostředí v dotčeném území (včetně krajinného rázu), jednak na posouzení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví (včetně vlivů na krajinný ráz).

Pokud jde o posouzení výchozího stavu, ze studie vlivu na krajinný ráz je zřejmé, že v zájmovém území jsou znaky jednotlivých charakteristik krajinného rázu (přírodní, kulturní a historické) výrazné a dobře zřetelné a spoluvytvářejí jedinečnost a nezaměnitelnost krajinné scény – vizuálně vnímaného obrazu krajiny. Jedná se o krajinu se zásadními (podle významu) a jedinečnými (podle cennosti) znaky a hodnotami krajinného rázu, do které posuzovaný záměr zasahuje. Přitom věcně nesporné vysoké krajinářské hodnoty území dotčeného posuzovaným záměrem jsou i z formálního hlediska zdůrazněny vyhlášením přírodního parku Drahaň - Troja podle § 12 odst. 3 zákona o ochraně přírody a krajiny. To znamená, že se jedná o území, jehož rozvoj je ve vztahu k ochraně krajinného rázu určitým způsobem limitován, a to nejen ve vztahu k § 12 odst. 1 a 3 zákona o ochraně přírody a krajiny (v § 12 odst. 1 se uvádí, že krajinný ráz je chráněn před činnostmi snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu a že umístování a povolování staveb může být prováděno pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonické měřítko a vztahy v krajině; v § 12 odst. 3 se uvádí, že k ochraně krajinného rázu může orgán ochrany přírody zřídit přírodní park a stanovit omezení takového využití území, které by znamenalo zničení, poškození nebo rušení stavu tohoto území), ale i v návaznosti na § 15 odst. 1 nařízení č. 10/2014 Sb. hl. m. Prahy, o zřízení přírodních parků na území hlavního města Prahy - v daném případě se jedná o zřízení přírodního parku Drahaň - Troja (v § 15 odst. 1 se uvádí, že krajinný ráz celého území přírodního parku je chráněn před činnostmi snižujícími jeho estetickou a přírodní kvalitu, harmonické měřítko a vztahy v rámci krajiny).

Pokud se jedná o vlivy posuzovaného záměru na krajinný ráz, ve studii vlivu na krajinný ráz jsou formulována následující zjištění:

- Z hlediska vlivu na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky představuje silný a problematický vliv umístění stožáru v třešňovém sadu s cennými stepními porosty u Palírky, v jedné z cenných ploch stepních porostů na svazích pravého břehu.
- Z hlediska vlivu na významné krajinné prvky je nejproblematictější přechod lanovky přes registrovaný významný krajinný prvek Stepní trávníky a lesostep nad Sklenářkou.
- Z hlediska vlivu na rysy kulturní a historické charakteristiky je nejproblematictější průchod lanovky v bezprostřední blízkosti památkově chráněných usedlostí Sklenářka a Pazderka.
- Z hlediska vlivu na kulturní dominanty je pak nejvíce patrný prakticky stírající zásah do dominantního působení usedlosti Sklenářka.

- Ve vztahu k zachování vzhledové harmonie se posuzovaný záměr jeví jako konfliktní především s ohledem na harmonické měřítko krajiny a harmonické vztahy v krajině. Z hlediska vlivu na harmonické měřítko krajiny a harmonické vztahy v krajině je celkový vliv posuzovaného záměru vyhodnocen jako středně silný až silný.
- Pylony včetně lanové dráhy s gondolami představují technické prvky, které se vymykají z harmonického měřítka a harmonických vztahů v krajině, a to především v úseku mezi stanicemi Troja a Bohnice. Vedení trasy v blízkosti Sklenářky přináší velmi nepříznivý vliv na estetické hodnoty krajiny.

Na základě výše uvedeného lze vzhledem k umístění záměru do území se zásadními (podle významu) a jedinečnými (podle cennosti) znaky a hodnotami krajinného rázu a dále s ohledem na zjištění, že záměr představuje významný zásah do znaků a hodnot krajinného rázu Trojské kotliny a nezanedbatelnou změnu a snížení krajinného rázu Trojské kotliny, konstatovat, že vliv na krajinu a její ekologické funkce představuje ve spojení s posuzovaným záměrem limitující faktor ve vztahu k ochraně životního prostředí. Záměr je z hlediska vlivů na krajinu a její ekologické funkce nepřijatelný.

*Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů*  
Převážná část záměru (kromě stanice Bohnice) zasahuje do ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze, jehož účelem je zabezpečení kulturně historických, urbanistických a architektonických hodnot v tomto území před rušivými vlivy.

V okolí záměru se dle údajů Národního památkového ústavu nachází několik nemovitých kulturních památek. V těsné blízkosti trasy záměru (do 100 m) se nachází dvě nemovité kulturní památky, a to usedlost Sklenářka a usedlost Pazderka.

Nejproblematictější je průchod záměru v bezprostřední blízkosti památkově chráněných usedlostí Sklenářka a Pazderka, byť nebudou fyzicky dotčeny, dojde ke změně jejich historického prostředí a vizuálního uplatnění v krajinné scéně, což se týká i vinice Salabka, které se záměr přibližuje. U ostatních usedlostí v území bude vliv záměru slabý. Vzhledem k omezenému vizuálnímu vlivu dílčí dominanty Sklenářka a dalším identifikovaným vlivům do znaků sice cenných, nikoli však jedinečných a z hlediska významu zásadních, lze v úhrnu vliv záměru na znaky a hodnoty kulturní a historické charakteristiky klasifikovat jako středně silný.

V území se nachází několik různě významných dominant, vesměs lokálního významu. Nejcennější dominantou je Trojský zámek s dalšími objekty a kaplí sv. Kláry nad stejnojmennou vinicí. Nejvýraznější, prakticky stírající zásah je do dominantního působení Sklenářky (dnes již narušené rozšiřujícím se areálem zoologické zahrady). Měřítkový kontrast usedlosti a záměru změní zastoupení prvků v krajinné scéně a sníží, až setře dominantní funkci Sklenářky v dílčích scénériích. Dominanty na levém břehu na dně údolí mají ryze lokální funkci (jsou výrazně se uplatňujícími stavbami dílčích scénérií městského interiéru) a nepředstavují scénickou hodnotu. Záměrem nebudou výrazně ovlivněny. Zřícenina Baba nebude záměrem, který nepřevyšuje horizont skal, relevantně ovlivněna (ikonická scénérie babských skal korunovaná umělou

zříceninou nebude ovlivněna, byť v pohledech z třetích bodů se může objevovat v některých scénériích společně se záměrem). Vzhledem k lokálnímu významu Sklenářky, která nepatří k nejcenějším dominantám prostoru, byť je v omezené části Troje typická, je v úhrnu vliv na kulturní dominanty klasifikován jako slabý až středně silný.

Trasa lanové dráhy v úseku Podbaba – Troja prochází územím s archeologickými nálezy v kategorii ÚAN III. Druhý úsek lanové dráhy Troja – Bohnice (včetně stanice Troja a Bohnice) se nachází v kategorii ÚAN II. V blízkosti usedlosti Sklenářka se dotýká území v kategorii ÚAN I.

Vliv záměru na hmotný majetek, architektonické a archeologické aspekty je přijatelný.

Pokud se jedná o vliv na kulturní dědictví, resp. nemovité kulturní památky a kulturní dominanty, tak hodnocení vychází ze studie vlivu na krajinný ráz podle § 12 zákona o ochraně přírody a krajiny, která je přílohou č. 8 k dokumentaci a ve které se kromě jiného uvádí:

- Z hlediska vlivu na rysy kulturní a historické charakteristiky je nejproblematictější průchod lanovky v bezprostřední blízkosti památkově chráněných usedlostí Sklenářka a Pazderka.
- Z hlediska vlivu na kulturní dominanty je pak nejvíce patrný prakticky stírající zásah do dominantního působení usedlosti Sklenářka.

Na základě výše uvedeného lze vzhledem k umístění záměru konstatovat, že vliv na kulturní dědictví představuje ve spojení s posuzovaným záměrem limitující faktor ve vztahu k ochraně životního prostředí. Záměr je z hlediska vlivů na kulturní dědictví nepřijatelný.

#### *Vlivy na obyvatelstvo, resp. veřejné zdraví*

Z výsledků rozptylové studie vyplývá, že realizací záměru dojde k úbytku autobusové dopravy, automobilová doprava zůstává bez významných změn. V souvislosti s tím dojde i k poklesu koncentrace sledovaných škodlivin, a tím i k mírnému zlepšení zdravotního stavu obyvatel.

Související problematika uvažovaných parkovacích domů v Podbabě a v Bohnicích, stejně jako zvýšená víkendová návštěvnost ZOO, vedoucí ke změnám individuální automobilové dopravy, však nebyla v dokumentaci dostačujícím způsobem reflektována, resp. vyhodnocena. Konstatování v dokumentaci, že uvažované parkovací domy nejsou součástí záměru, ovšem neznamená, že posuzovaná lanovka neovlivní intenzitu individuální automobilové dopravy a tím i znečištění ovzduší a že se nebude podílet na potřebě výstavby parkovacích domů. Nicméně nelze očekávat, že by změna situace v individuální automobilové dopravě vyvolala významné vlivy na zdraví obyvatel.

Realizací záměru dojde ke zvýšení hlukové zátěže v lokalitě (bude umístěn nový zdroj hluku). Vzhledem k hodnotám a počtu zasažených obyvatel lze konstatovat, že dojde k navýšení počtu velmi obtěžovaných obyvatel (velmi obtěžováno bude 19 osob, jedná se o objekt v katastru Bubeneč – Papírenská č. p. 187, který je orientován severovýchodní stranou k stanici Podbaba).

Hlukové limity podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. jsou splněny.

Pokud se jedná o vlastní provoz lanové dráhy, z akustické studie vyplývá, že v důsledku provozu lanovky dojde ke znatelnému zvýšení hlukové zátěže obyvatel. Avšak v případě, že je výsledkem posouzení vlivů na veřejné zdraví kvantifikace zdravotního rizika, je třeba vnímat, že při dodržení příslušného hygienického limitu hluku nejde o riziko nepřijatelné, odporující zákonem dané ochraně zdraví obyvatel, neboť některé limity představují kompromis mezi snahou o ochranu zdraví a dosažitelnou realitou a nemusí zaručovat úplnou ochranu zdraví. Související zdravotní riziko bylo vyhodnoceno a posouzeno již při stanovení tohoto limitu a shledáno jako akceptovatelné.

Související problematika uvažovaných parkovacích domů v Podbabě a v Bohnicích, stejně jako zvýšená víkendová návštěvnost ZOO, vedoucí ke změnám individuální automobilové dopravy, však nebyla v dokumentaci dostačujícím způsobem reflektována, resp. vyhodnocena. Konstatování v dokumentaci, že uvažované parkovací domy nejsou součástí záměru, ovšem neznamena, že posuzovaná lanovka neovlivní intenzitu individuální automobilové dopravy a tím i hlukovou zátěž spojenou s automobilovým provozem a že se nebude podílet na potřebě výstavby parkovacích domů. Nicméně nelze očekávat, že by změna situace v individuální automobilové dopravě vyvolala významné vlivy na zdraví obyvatel.

Pokud se jedná o problematiku vlivů na psychickou pohodu, která byla i předmětem vyjádření obdržných k dokumentaci, resp. vyjádření uplatněných na veřejném projednání záměru, nejprve je třeba obecně uvést, že faktory pohody, tj. duševní pohody obyvatel, sice mohou mít za určitých okolností, stejně jako řada jiných faktorů psychologického a sociálně ekonomického charakteru, zprostředkovaný vliv i na zdravotní stav, avšak nespádají do oblasti ochrany veřejného zdraví upravené příslušnými právními předpisy a jejich případné vlivy na zdraví nelze kvantifikovat. Není totiž k dispozici příslušná metodika k jejich vyhodnocení (jedná se o souhrn různorodých faktorů, z nichž pouze některé spadají do posuzování podle zákona, jako např. akustická zátěž). Oproti objektivním zjištěním např. v akustické studii, která jsou konfrontována se stanovenými hygienickými limity hluku a dále vyhodnocována z hlediska zdravotních rizik, jde v případě řady dalších faktorů pohody (např. zaměstnanost, výše příjmů, dostupnost a úroveň zdravotnické péče, dostupnost dalších služeb, bezpečnost, sousedské vztahy, soukromí atd.) především o subjektivně vnímané vlivy, které proto nelze objektivně kompletně vyhodnotit (pohoda představuje velmi široké pojetí toho, co je pro daného člověka důležité).

V případě pojmů pohoda bydlení, resp. kvalita prostředí, které jsou zakotveny ve vyhlášce č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, ve znění pozdějších předpisů, se jedná o neurčité právní pojmy. Ve vztahu k výkladům Nejvyššího správního soudu lze za nejvýznamnější považovat rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 2. 2006, č. j. 2 As 44/2005-116, ve kterém Nejvyšší správní soud definoval, co je třeba rozumět pohodou bydlení. V zásadě se jedná o souhrn činitelů vnějších negativních vlivů, posouzených jednotlivě i ve vzájemných souvislostech s ohledem na území, kde má být záměr umístěn, a to s přihlédnutím

ke způsobu života dotčených osob, který však musí odpovídat určitému standardu předmětné lokality. Součástí tohoto posouzení bude typicky otázka hluku, prašnosti, vibrací, oslunění a zastínění pozemků, ale s ohledem na znění případných námitek může být také otázka ztráty výhledu nebo znemožnění běžně prováděných činností. Konkrétní složky pohody bydlení mohou být různé, tzn., že budou stanoveny zejména s přihlédnutím ke zvláštnostem dané lokality. Kvalita prostředí je tedy dána zejména kvalitou jednotlivých složek životního prostředí, přičemž pro její zabezpečení se zkoumá intenzita narušení jednotlivých činitelů a jeho důsledky. Při posouzení kvality prostředí z objektivních hledisek (např. nízká hladina hluku, čistota ovzduší, oslunění apod.) přitom nelze zcela odhlížet od určitých subjektivních hledisek daných způsobem života osob, jichž se má stavba, jejíž vliv na kvalitu prostředí je zkoumán, dotýkat.

Mezi jednotlivé činitele ovlivňující pohodu bydlení, resp. kvalitu prostředí náleží také např. podstatné snížení odstupové vzdálenosti mezi budovami, popřípadě stavbami, a tedy i narušení soukromí, protože i tato složka se na pohodě bydlení podílí. Zásahy imisi pohledem do práva na soukromí byly v rozhodovací praxi soudů často řešeny. Rozsudkem ze dne 5. 9. 2000, sp. zn. 22 Cdo 1150/99, judikoval Nejvyšší soud, že obtěžování pohledem je možno považovat za imisi jen v mimořádném případě, pokud je soustavně a závažným způsobem narušováno soukromí vlastníka nebo uživatele sousední nemovitosti. Pro úplnost se však uvádí, že ochrana soukromí jako součást obecné ochrany osobnosti, která je zakotvena v Listině základních práv a svobod a občanském zákoníku, se vymyká z rámce posuzování podle zákona.

Nicméně vyjádřené obavy z rušení soukromí ve vztahu k pohybujícím se gondolám lanové dráhy v blízkosti obytné zástavby (ve vzdálenosti cca 30 m) lze označit za potenciální nepříznivý vliv na duševní pohodu obyvatel (i když jej podle současných znalostí nelze kvantifikovat), a to zejména i s ohledem na synergii s hlukovou zátěží z provozu lanové dráhy. Lze proto uzavřít, že tento aspekt tedy bude spolupůsobit s ostatními vlivy záměru, které působí na veřejné zdraví. Vedení trasy lanové dráhy v blízkosti obytné zástavby se proto nejvíce jako vhodné.

Při řešení protihlukových opatření nepředstavuje sice vliv na veřejné zdraví ve spojení s posuzovaným záměrem limitující faktor ve vztahu k ochraně veřejného zdraví, nicméně vliv posuzovaného záměru na veřejné zdraví lze označit za významný, a to zejména ve vztahu k hlukové zátěži a skutečnosti, že podle akustické studie je v některých místech zájmového území již překračován hygienický limit pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích. Záměr je z hlediska vlivů na veřejné zdraví podmienečně přijatelný.

*Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích*

S výstavbou, provozem a případnou likvidací objektů mohou souviset rizika spojená s únikem závadných látek (pohonné hmoty, motorové oleje apod.).

Při provozu lanové dráhy může dojít k požáru z důvodů poruchy hnacího zařízení. Požár by se mohl rozšířit i na okolí. Požár většího rozsahu (objekty, porosty apod.) může vyřadit lanovou

dráhu z provozu; kvalitu vodních útvarů ani hydromorfologii toků však obvykle zásadním způsobem nenaruší.

Pro případ povodně jsou stanice i podpěry lanové dráhy navrženy tak, aby nedocházelo k nepříznivému ovlivnění odtokových poměrů.

Při zásahu bleskem či vlivem extrémních povětrnostních vlivů nelze zcela vyloučit havárii zařízení, spojenou s destrukcí nadzemních staveb. Proti zásahu bleskem jsou ale zařízení chráněna. Důsledky by tak byly pouze lokální a neohrožily by významněji životní prostředí ani nezpůsobily škody na majetku třetích osob.

V rámci Studie proveditelnosti byla jako dílčí část zpracována studie Posouzení rizik výstavby a provozu lanové dráhy nad Ústřední čistírnou odpadních vod.

V případě výstavby lanové dráhy nad ÚČOV je třeba dodržet:

1. Ochranu života a zdraví cestujících pasažérů v kabině lanovky před účinky tlakové vlny způsobené výbuchem bioplynu v ÚČOV.
2. Ochranu technologie ÚČOV před pádem předmětu z výšky, a to jak předmětu pocházejícího z konstrukce lanové dráhy, tak létajícího stroje nebo zařízení, které do konstrukce lanové dráhy může narazit.
3. Výstavbu stožárů (základových pilířů) lanové dráhy, aniž by došlo k jejich instalaci uvnitř objektu ÚČOV, jejich pádu do technologie ÚČOV a narušení protipovodňových opatření na Císařském ostrově.

K bodu 1: Studie identifikovala jako největší hrozbu pro provoz lanové dráhy výbuch bioplynu a též únik a vzplanutí metanolu. Studie znázorňuje několik perimetrů pro různé scénáře (únik bioplynu 8 t, 4,8 t, atd.). Z nich vyplývá, že například pro pesimistický scénář úniku a výbuchu 8 t bioplynu ve vzdálenosti 533 m (přetlak na čele tlakové vlny 3,5 kPa) dojde k vážným zraněním/úmrťm osob. V tomto perimetru se nachází například prodloužená tramvajová trať se stanicí Podbaba, nová železniční zastávka Podbaba (obě realizované již za existence ÚČOV). Dále perimetr zahrnuje nemalý počet obytných budov. Oblast možného epicentra výbuchu – dolní meze výbušnosti – zasahuje okruh až 1 016 metrů od místa úniku. Tato oblast zahrnuje nebo se blíží např. areálu ČVUT, ústavu Akademie věd ČR nebo vysokoškolských kolejí a také ZOO. S ohledem na tyto skutečnosti je žádoucí, aby prevence dopadů na životy a zdraví cestujících v lanovce před účinky tlakové vlny způsobené výbuchem bioplynu byla řešena stejně, jako pro cestující na stávající železnici, v MHD a pro obyvatele a návštěvníky uvedených budov.

K bodu 2: Současná varianta řešení nepočítá s umístěním podpěr do areálu ÚČOV. Tím je zcela eliminováno riziko pádu předmětu pocházejícího z konstrukce podpěry lanové dráhy. Technologie je vyvinutá pro dopravu osob ve velké výšce nad zemí a zároveň i nad obydlenými oblastmi a požadavky současné legislativy minimalizují riziko pádu kabiny na všeobecně přijatelnou mez. Lanová dráha i její vozy (kabiny) budou předmětem schvalování drážních správních orgánů jakožto institucí zodpovědných za bezpečný provoz drah. Dále se počítá s tím, že konstrukce kabin



nebude umožňovat, aby jakékoliv předměty opustily prostor kabiny. Pokud jde o poškození konstrukce lanovky vlivem pádu létajícího stroje nebo zařízení, tak je nutné konstatovat, že ÚČOV se nachází v oblasti s omezeným leteckým prostorem LKR9, kde jsou lety těchto zařízení možné pouze s povolením Úřadu pro civilní letectví. Pokud hrozí ze strany leteckého provozu zvýšené nebezpečí, může být perimetr okolo ÚČOV vyhlášen za zakázaný prostor (bezletový prostor), jako je tomu například u jaderných elektráren nebo potenciálně nebezpečných provozů. S ohledem na to, že k pádu létajícího stroje nebo zařízení může dojít i bez existence lanové dráhy, pak vzhledem k naznačenému riziku vyvstává otázka, proč vzdušný prostor nad ÚČOV nebyl dosud vyhlášen za zakázaný prostor.

K bodu 3: Výstavba podpěr lanové dráhy je navržena mimo areál ÚČOV. Jejich stavebně technické řešení bude takové, aby nedošlo k jejich pádu (tedy ani do technologie ÚČOV) s dimenzováním na maximální rychlost větru včetně rezervy – samozřejmě vyjma zemětřesení určité intenzity, které by však velmi pravděpodobně mělo negativní dopady i na objekty a technologie v areálu ÚČOV. Řešení základů podpěr bude takové, aby nenarušilo funkci protipovodňových opatření na Císařském ostrově.

V době výstavby je pohyb nepovolaných pracovníků po staveništi vyloučen (je zajištěn trvalý dozor). Hořlaviny, trhaviny a jiné nebezpečné látky jsou evidovány a manipulují s nimi pouze osoby pověřené. Použitý stavební materiál podléhá několikastupňové kontrole u jeho výrobce.

V době provozu je prováděna průběžná kontrola. Tato by měla odhalit eventuální nevhodné zásahy nepovolaných osob.

Technická opatření, vedoucí ke zvýšení bezpečnosti provozu na trati, jsou součástí projektové dokumentace a při výrobě, stavebně montážních pracích a pro uvádění do provozu jsou realizována další konkrétní technická opatření za tímto účelem. Pro zajištění kvality materiálů jsou rozhodující přejímací podmínky a zkoušky pro výrobu a přejímku zařízení u výrobce, volba kvalitních materiálů, nutný technický dozor investora, soulad se všemi technickými předpisy a normami.

Jako nebezpečná je klasifikována situace, kdy při odstraňování provozních poruch dochází k riziku dopravních nehod. Veškeré práce jsou prováděny odbornými pracovníky za přísných bezpečnostních předpisů. Není vyloučeno, že při těchto situacích může následně dojít k znečištění životního prostředí, vč. vodních útvarů. Této situaci musí být předcházeno pravidelným školením zaměstnanců a kontrolou dodržování jejich pracovní kázně.

Pro zamezení poruch jsou prováděna bezpečnostní opatření vyžadující dodržování všech zákonných ustanovení, předpisů a norem, které se vztahují k výstavbě a provozu lanové dráhy, tj. vhodná volba výstavby stanic a podpěr, vhodně navržené zásady organizace výstavby, průběžné kontroly stavu lanové dráhy a zabezpečovacího zařízení, provedení zkoušky provedených svárů, kontrola izolačních odporů elektrozařízení před uvedením do provozu.

Při dodržení uvedených opatření je rozsah negativních vlivů při možných haváriích a nestandardních stavech akceptovatelný.

S ohledem na údaje uvedené v dokumentaci je možno z hlediska rizik při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech usuzovat (i když samozřejmě riziko vzniku možných nehod, katastrof a nestandardních stavů nelze nikdy vyloučit), že při respektování příslušných právních předpisů a závazných norem nelze očekávat závažná rizika s následnými nepřijatelnými vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Nicméně vedení trasy lanové dráhy nad ÚČOV se nejeví jako vhodné.

Při řešení opatření k prevenci a omezení/zabránění rizik při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech nepředstavuje aspekt těchto rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí ve spojení s posuzovaným záměrem limitující faktor ve vztahu k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví. Záměr je z hlediska rizik při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech podmíněčně přijatelný.

#### *Vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující hranice České republiky*

Vzhledem k charakteru záměru, jeho umístění a údajům o vlivech záměru na životní prostředí a veřejné zdraví shromážděných v rámci posuzování podle zákona je zřejmé, že problematika přeshraničních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví je bezpředmětná. Se záměrem nejsou spojeny vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující hranice České republiky.

#### *Závěr*

Vzhledem k charakteru posuzovaného záměru a údajům o stavu životního prostředí v dotčeném území lze konstatovat následující.

Posuzovaný záměr prakticky neovlivní, resp. minimálně ovlivní, ovzduší, klima, půdu, vodu, přírodní zdroje a hmotný majetek. Významněji pak záměr ovlivní živočichy a rostliny, ekosystémy, biologickou rozmanitost a hlukovou situaci, avšak při řešení opatření k ochraně životního prostředí přijatelným způsobem. Vlivy záměru na uvedené složky a charakteristiky životního prostředí se promítají i do přijatelného ovlivnění obyvatelstva a veřejného zdraví. Záměr je proto z hlediska výše uvedených vlivů podmíněčně přijatelný. Posuzovaný záměr však vzhledem k umístění do území se zásadními (podle významu) a jedinečnými (podle cennosti) znaky a hodnotami krajinného rázu a dále s ohledem na zjištění, že záměr představuje významný zásah do znaků a hodnot krajinného rázu Trojské kotliny a nezanedbatelnou změnu a snížení krajinného rázu Trojské kotliny, vyvolává nepřijatelný vliv na krajinu a její ekologické funkce a kulturní dědictví (aspekty vlivu na krajinu a její ekologické funkce a vlivu na kulturní dědictví tak představují ve spojení s posuzovaným záměrem limitující faktory ve vztahu k ochraně životního prostředí). Záměr je proto z hlediska vlivů na krajinu a její ekologické funkce a vlivů na kulturní dědictví nepřijatelný.

3. Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí

Technické řešení záměru Stavba č. 44595 Lanovka Podbaba-Troja-Bohnice je v dokumentaci s ohledem na jeho charakter a danou etapu přípravy záměru pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví dostačujícím způsobem popsáno a v podstatě odpovídá dosaženému stupni poznání.

4. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí

Stanovení pořadí variant řešení záměru Stavba č. 44595 Lanovka Podbaba-Troja-Bohnice je v daném případě bezpředmětné, neboť záměr je z hlediska umístění, rozsahu i technického řešení předložen v dokumentaci jako invariantní.

5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci

K dokumentaci bylo v termínu podle § 8 odst. 3 zákona doručeno Magistrátu hlavního města Prahy, odboru ochrany prostředí, celkem 129 vyjádření, z toho 2 vyjádření dotčených územních samosprávných celků (Městská část Praha 6; Městská část Praha-Troja), 3 vyjádření dotčených orgánů (Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí; Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravy, Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha), 2 vyjádření spolků (spolek "TROJA TROJOU"; spolek Proti-plotu, z.s. - s podporující podpisovou listinou pro spolek Proti-plotu, z.s. s 219 podpisy), 1 vyjádření akciové společnosti (Prague Construction a.s.), 1 vyjádření společenství vlastníků jednotek (Společenství vlastníků jednotek Pomořanská č.p. 480 a 481) a 120 vyjádření veřejnosti (107 identických vyjádření, 2 identická vyjádření a 11 ostatních vyjádření veřejnosti). V následujícím textu je uvedena podstata jednotlivých vyjádření.

**Vyjádření Městské části Praha 6 (č. j. MCP6 348667/2023 ze dne 2. 10. 2023)**

Městská část Praha 6 (dále též „MČ Praha 6“) nesouhlasí se záměrem v předložené podobě z následujících důvodů:

1. Z hlediska územního rozvoje

Pro koncovou stanici v Podbabě není řešena doprava v klidu, přestože je zmíněno usnesení Rady hlavního města Prahy č. 1224 ze dne 15. 6. 2020 k tomuto záměru o zahájení přípravy samostatných investičních záměrů na výstavbu parkovacích domů v lokalitě stanice lanové dráhy Podbaba a Bohnice.

Chybí zákresy jednotlivých sloupů do krajiny města. Zejména umístění sloupů na Císařském ostrově signalizuje možnou pohledovou kolizi při průpisu do zástavby Podbaby, resp. Dejvic – Bubenče. Obdobně může být negativně ovlivněn krajinný ráz Císařského ostrova. MČ Praha 6 požaduje předřadit investiční přípravu tramvajové trati Bohnice – Kobylisy s možností přestupů na metro C s horizontem realizace v období dokončení stavby. Realizace záměru bez této části tramvajové trati hrozí nekoordinovaným nárůstem přestupů tramvajové trati – metro v prostoru Vítězného náměstí, kde není s tímto zatížením v dnešní době počítáno.

## 2. Z hlediska dopravy a životního prostředí

Není řešena možnost kumulace stavebního záměru s dostavbou silničního okruhu kolem Prahy, který se dané lokality může nepřímo dotknout v souvislosti s vybudováním napojení přivaděče Rybářka. Zprovoznění záměru umožní snížit intenzity autobusových linek, obsluhujících oblast Bohnic. To bude nepochybně přínosem pro území, kudy jsou v současnosti tyto linky vedeny (mimo území MČ Prahy 6). Dle předložené studie se ale nepředpokládá snížení intenzit individuální automobilové dopravy. Jinou otázkou, v této chvíli obtížně predikovatelnou, je možné užívání záměru jako atrakce, neboť v městském prostředí se tento způsob dopravy (u nás) dosud nevyskytuje. To může vyvolat tlak na potřebu dalších parkovacích míst i pro tyto uživatele záměru. Jistým negativním faktorem v okolí zastávek záměru a vlastní trati může být monotónní hluk, vytvářený oběžnými prvky systému, příp. přejezdy kabin přes kladky na podpůrných pylonech. Umístění zastávky Podbaba severně od železniční trati je sice technicky vhodnější, poněkud to ale ztěžuje přestup na tramvajovou zastávku Nádraží Podbaba (tč. nástupní, později nácestná). MČ Praha 6 považuje za potřebné sestavit optimální „timing“ realizace jednotlivých staveb (záměru a tramvajové trati), tak, aby jednotlivé úseky na sebe účelně navazovaly. Pak je nasnadě otázka, zda dočasný úsek záměru (Podbaba – Troja) není neúčelně vynaloženou investicí. MČ Praha 6 požaduje, aby byl v případném dalším stupni projektové dokumentace zpracován harmonogram stavby a plán konkrétních opatření, která povedou ke snížení znečištění ovzduší v době výstavby na území Městské části Praha 6.

Posuzovaná stavba vyvolá hlukovou zátěž, jak v období vlastní realizace stavebních prací, tak v období provozu. Stanice Podbaba spadá do území nejvíce zatíženého hlukem, neboť se nachází v těsné blízkosti hlavního silničního a železničního tahu. MČ Praha 6 požaduje uplatnit opatření, vztahující se k eliminaci, respektive snížení hlukové zátěže.

MČ Praha 6 požaduje, aby byl omezen světelný smog, zejména osvětlování reklamních prvků musí být v nočních hodinách vypínáno.

K problematice odpadů je uvedeno, že jak ve fázi výstavby, tak ve fázi provozu, je třeba s odpady zacházet podle jejich skutečných fyzikálně chemických vlastností, nakládat s nimi dle platné legislativy, a především ctít hierarchii způsobů nakládání s odpady.

Před začátkem stavebních prací bude potřeba získat závazné stanovisko orgánu ochrany přírody k zásahu do významných krajinných prvků.

Co se týče chráněných druhů živočichů, tak mimo jiné byl v území prokázán i výskyt kriticky ohrožené užovky podplamaté (lat. *Natrix tessellata*). Je vhodné zajistit vyčištění části břehu s kamenným záhozem od náletů dřevin, které v některých místech již břeh výrazně zastíňují, popřípadě je možné po konzultaci s odbornou osobou zajistit výstavbu malých kamenných zídek na břehu pro slunění hadů či podobných opatření. Pro fázi realizace stavby bude nezbytné udělení výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů živočichů a řešení ochrany jejich stanovišť – na stavbě je třeba zajistit odborný dozor.

Všechny výkopy a terénní deprese vzniklé v průběhu realizace je nutno udržovat v suchém stavu (bez srážkových vod), aby se omezil výskyt obojživelníků, kteří by následně mohli být stavební činnostmi ohroženi.

Dále je třeba ve vztahu k odstraňování dřevin a terénních úprav řešit možné dotčení živočichů. Je požadováno, aby byl dendrologický průzkum zpracován se zvláštním zřetelem na dutinové stromy a dřeviny s kumulací prvků zvýšeného biologického potenciálu. Po provedeném kácení

vzrostlých listnatých dřevin je třeba zajistit odbornou kontrolu dřevin, která prokáže přítomnost či nepřítomnost zvláště chráněných druhů hmyzu. V případě pozitivního nálezu je třeba ponechat kmeny identifikované jako stanoviště těchto druhů ve svislé poloze nejlépe v břehovém porostu Vltavy. Je nutno doložit odborně zpracovaný projekt sadových úprav v rámci jednotlivých dotčených částí území (stanice, pylony), přičemž musí být respektovány podmínky stanoviště, tak všechna specifika městského prostředí. V případě stanice lanovky v Podbabě je uvažován parter s jednořadými alejemi z jírovců maďalů (lat. *Aesculus hippocastanum*) s odkazem na to, že se jim v dané oblasti daří. Vzhledem k periodicky se opakující nákaze klíněnkou jírovcovou (lat. *Cameraria ohridella*) je považováno za vhodné, aby byla tato myšlenka přehodnocena, neboť v případě opadu listového aparátu již na přelomu léta a podzimu se nemohou dřeviny plně funkčně uplatnit v tlumení hluku a dalších negativních vlivů dopravy atp.

Vzhledem k faktu, že kácené dřeviny mají zpravidla vždy vyšší hodnotu než ty nově vysazené, je požadována náhradní výsadba ve větším počtu a rozsahu, než jaký je počet kácených dřevin, neboť musí být zohledněno to, že nově vysázené dřeviny nemohou rychle nahradit v plnění všech funkcí pokácené vzrostlé stromy. Z pohledu potřeb ochrany přírody je třeba jasně konstatovat, že vzniklou ekologickou újmu je třeba nahradit přímo v řešeném území či jeho navazujících částech na veřejně přístupných pozemcích, aby z nich mohla plně profitovat i širší veřejnost. V případě výsadeb v uličním prostoru, je požadováno, aby byly vysazeným dřevinám zajištěny takové podmínky, jaké vyžaduje nově schválený Městský standard pro plánování, výsadbu a péči o uliční stromořadí jako významného prvku modrozelené infrastruktury pro adaptaci na změnu klimatu, který vznikl v návaznosti na Adaptační strategii hl. m. Prahy na klimatickou změnu. Z hodnocení zásahů o zákonných kritériích ochrany krajinného rázu, přírodních a estetických hodnot a rysů přírodní, kulturní a historické charakteristiky je tedy zřejmé, že záměr je nejlépe na hranici přijatelnosti.

#### **Vyjádření Městské části Praha-Troja (č. j. TR 01520/203 ze dne 4. 10. 2023)**

Městská část Praha-Troja (dále též „MČ Praha-Troja“) uplatňuje následující připomínky strukturované dle doporučení uvedených odborem ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy v závěru zjišťovacího řízení (připomínky jsou uplatněny k bodům, u kterých je městská část na základě dobré místní znalosti přesvědčena, že nejsou dostatečně v dokumentaci obsaženy a vypořádány, případně u nich chybí návrh na vhodná kompenzační opatření k minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí).

1. V dokumentaci není obsaženo podrobné srovnání vlivů na životní prostředí vybrané varianty se třemi pilíři mezi Trojou a Bohnicemi a dle závěrů SEA z důvodů menších dopadů na krajinný ráz území doporučené varianty řešení se dvěma podpěnými sloupy v prostoru mezi Trojou a Bohnicemi. MČ Praha-Troja požaduje v tomto bodě doplnit dokumentaci.
2. Srovnání jiných technických variant s předloženou variantou umístění půdorysně i výškově nejrozměrnější stanice se skladem kabin do záplavového území a prostoru přírodního parku Drahaň-Troja, kde je krajinný ráz celého území přírodního parku chráněn před činnostmi snižujícími jeho estetickou a přírodní kvalitu, harmonické měřítko a vztahy v rámci krajiny, nebylo v průběhu zjišťovacího řízení ani dokumentace zpracováno. MČ Praha-Troja požaduje v tomto bodě doplnit dokumentaci a revidovat potřebnou velikost stanice Troja s ohledem na dopad do území a nároky na kácení vzrostlé hodnotné zeleně.

3. V dokumentaci uváděné důvody pro nesledování varianty umístění jedné vyšší podpěry namísto podpěr č. 7 a č. 8. na východní straně sadu Palírka jsou spekulativní, bez skutečného posouzení a vyhodnocení míry vizuálního zásahu do krajiny, skutečných nároků na kácení dřevin a aspektů zakládání. MČ Praha-Troja požaduje toto vyhodnocení do dokumentace doplnit.

4. MČ Praha-Troja upozorňuje na nepřesnosti obsažené v Architektonické studii, které požaduje napravit doplněním. Obrázek na straně 42 – velikost gondoly neodpovídá proklamované kapacitě 35 osob – Obrázek na straně 43 – zavádějící – zobrazuje jen jednu gondolu. Při dvaceti kabinách na trati dlouhé 2,3 km vychází vzdálenost mezi kabinami 115 metrů. Na zobrazeném výseku by tedy mělo být gondol / kabin více, na obou lanech (a pravděpodobně větších). Chybí zobrazení koexistence lanové dráhy se Sklenářkou. Výše uvedené může vést k zavádějícímu hodnocení dopadů realizace lanové dráhy.

5. Ve věci změn v dopravních vztazích (veřejné dopravy) vyvolaných zprovozněním záměru dokumentace uvádí na straně 84 scénář:

ad 4) Lanová dráha mimo provoz (případně v provozu pouze v úseku Troja-Bohnice mimo tarif PID), v provozu tramvajová trať Podbaba – Troja – Bohnice – Kobylisy (tj. celá severní tramvajová tangenta). Městská část Praha-Troja požaduje tuto variantu lanovky jako turistické atrakce za poplatek z dokumentace vyjmout. Souběžné vedení tramvajové trati a lanové dráhy je v prostoru přírodního parku Drahaň-Troja zcela nepřijatelné a MČ Praha-Troja s ním zásadně nesouhlasí. Z důvodu podstatného zásahu do krajinného rázu požadujeme doplnit do podmínek realizace záměru jeho dočasnou povahu.

6. Záměr se stane atrakcí a bude generovat zvýšený nárok individuální automobilové dopravy v bezprostředním okolí všech stanic. MČ Praha-Troja trvá na připomínce uplatněné již ve zjišťovacím řízení, že pokud má lanová dráha odlehčit rušivé dopravě individuální automobilové dopravě mezi ZOO a Botanickou zahradou uvnitř Troje a zároveň řešit přístup návštěvníků do ZOO, musí být nedílnou součástí veřejně prospěšné stavby také parkovací plochy u obou koncových stanic dráhy. V Bohnicích se uvažuje o využití parkovišť určených v rámci jiných stavebních záměrů a tento přístup je vadný. V Podbabě záměr rezignuje s odvoláním na budoucí P+R v Suchdole. MČ Praha-Troja nesouhlasí s výkresem možný potenciál ploch pro parkování, vyhodnocení ploch v okolí stanice Troja, byť jsou v majetku hlavního města, tak z důvodu statutu přírodního parku, či záplavového území neumožňují umístění jakýchkoliv parkovacích kapacit.

7. MČ Praha-Troja požaduje do dokumentace doplnit podrobné vyhodnocení záměru na pohodu bydlení v bezprostředním okolí lanovky i v dotčeném krajinném prostoru. Nejedná se jen o hluk a prašnost, ale komplexní posouzení vlivu včetně vizuálních rušivých dopadů a aspektů nepohody plynoucího z výstavby a provozu záměru, které např. narušují v místě dlouhodobě zavedenou a očekávanou úroveň soukromí obyvatel přilehlých rodinných a bytových domů. Jedná se o relevantní požadavek viz. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 7. 2013, č. j. 4 As 97/2013-40.

8. Požaduje do dokumentace doplnit chybějící návrh kompenzací-prostorově lokalizovaný a určený skladbou dřevin tak, aby byl následně proveditelný (např. z hlediska Povodí Vltavy, správce VKP, přírodního parku ad.).

9. MČ Praha-Troja požaduje revidovat potřebnou velikost a umístění stanice Troja s ohledem na dopad do území a nároky na kácení vzrostlé hodnotné zeleně.

10. MČ Praha-Troja cituje ze str. 62 Přílohy 008 dokumentace (Studie vlivu na krajinný ráz): „V úhrnu lze konstatovat, že záměr Lanové dráhy Podbaba – Troja – Bohnice představuje nezanedbatelnou změnu a snížení krajinného rázu Trojské kotliny. Na jednu stranu je zřejmé, že hledisko veřejného zájmu, účelnosti a funkčnosti záměru, jeho jedinečnosti / unikátnosti (neopakovatelnosti) i architektonické kvality (nová hodnota, atraktivní prvek) v území s výraznými rekreačními funkcemi může chápání míry rušivého vlivu na přírodní a estetické hodnoty krajiny snižovat. Na druhou stranu se jedná o území přírodního parku, kde je hledisko ochrany krajinného rázu prioritní a požadavek zachování stávajících hodnot území cílem ochrany. Z hodnocení zásahů do zákonných kritérií ochrany krajinného rázu, přírodních a estetických hodnot a rysů přírodní, kulturní a historické charakteristiky je zřejmé, že záměr je nejlépe na hranici přijatelnosti“.

Dle názoru MČ Praha-Troja záměr, tak jak je zpracován hranici přijatelnosti překračuje. MČ Praha-Troja rozporuje vyhodnocení vlivu záměru na krajinný ráz a je toho názoru, že hodnoty krajinného rázu dotčeného území, a to zejména údolí Hrachovky, jsou jedinečné, a tedy nikoliv pouze středně významné, jak je klasifikuje hodnocení krajinného rázu, které je součástí hodnocení. Rozporuje v posouzení uplatněnou argumentaci, tvrzení v dokumentaci na str. 186, která sice konstatuje, že *"Měřítkový kontrast usedlosti a záměru změní zastoupení prvků v krajinné scéně a sníží, až setře dominantní funkci Sklenářky v dílčích scénériích"*, ale zároveň tvrdí, že význam dominanty Sklenářky je pouze lokální, *"a nepatří k nejcenějším dominantám prostoru, byť je v omezené části Troje typická"*, z čehož dovozuje, že vliv stavby na kulturní dominanty je slabý až středně silný.

Ranně barokní viniční letohrádek Sklenářka ve výjimečné krajinné pozici a přírodním rámci nemá u nás obdoby. Požaduje dopracovat a doplnit podrobnější vizualizace záměru ve vztahu k usedlosti Sklenářka, které by lépe ilustrovaly změnu v obrazu krajinné scény, významu a hierarchii prvků krajinného rázu. Zároveň poukážeme na fakt, že samotný krajinný prostor kolem usedlosti Sklenářka je v nařízení o zřízení přírodních parků na území hlavního města Prahy výslovně uvedenou hodnotou: *„Dominantou kulturní krajiny v rámci Trojské kotliny je vinice a kaple svaté Kláry a usedlost Sklenářka. Jedná se o relikty staré krajiny“*.

K vyhodnocení dopadů do stávajícího krajinného rázu je nutno přistupovat v celkových souvislostech nejen kvůli poloze záměru v přírodním parku Draháň-Troja, ale také protože vlivů, které trvale oslabují výše popsanou scénérii a vnímání místa, je v současné chvíli více (zarůstání návrší a ztráta původních proporcí scénérie s usedlostí Sklenářka, stavba pavilónu Goril a dalších staveb areálu Zoologické zahrady, které do hodnotného krajinného prostoru zasahují, nedostupnost okolí, novodobé oplocení kolem objektu usedlosti Sklenářka). Souhlasí s tím, že vlastní stavba lanovky, byť ovlivní vnímání některých scénérií, nemusí mít sama o sobě tak zásadní vliv, aby jedinečný krajinný ráz Vltavy severního portálu Prahy i boční údolí Hrachovky s dominantní historickou stavbou Sklenářka fatálně znehodnotila. To se děje kumulativně a ve svém důsledku souvisí s absencí managementu a koordinace v území, zacílené na zachování hlavních krajinných hodnot tohoto území a posilování povědomí o nich. MČ Praha-Troja se domnívá, že je možné potenciální negativní vliv chystané stavby omezit kvalitním architektonicko – krajinářským řešením vlastní stavby a ochrany důležitých vybraných scénérií. Významy a hierarchie v krajinné scénérii by měly být detailněji zpracovány a vyhodnoceny.

11. Požaduje do dokumentace doplnit vizualizace a podrobnější popis prostorových vztahů mezi záměrem a usedlostí Sklenářka a Pazderka. Domnívá se, že vyhodnocení vlivu na usedlosti Sklenářka a Pazderka lze učinit až na základě podrobnější analýzy.

12. Požaduje do dokumentace doplnit podrobné vyhodnocení záměru na pohodu bydlení v bezprostředním okolí lanovky i v dotčeném krajinném prostoru. Nejedná se jen o hluk a prašnost, ale komplexní posouzení vlivu včetně vizuálních rušivých dopadů a aspektů nepohody plynoucího z výstavby a provozu záměru. Jedná se o relevantní požadavek viz. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 7. 2013, čj. 4 As 97/2013-40.

13. Závěr

Vedení nadzemní dopravní infrastruktury v podobě lanové či kolejové dráhy je vzhledem k členitosti i charakteristikám území komplikované a zůstává otázkou skutečný poměr mezi společenským ziskem a ztrátami spojenými s realizací takového záměru.

MČ Praha-Troja podporuje variantu zokruhování PID trasou metra mezi stanicí Dejvická a Kobylisy. V takovém řešení by převážná část vlivů, a to především negativních na přírodu, krajinu, krajinný ráz, vizuální vlivy, potřeby parkování, protipovodňovou ochranu a další nebyla relevantních. Uvádí, že pro Troju není varianta tramvajového spojení nebo lanové dráhy ideálním řešením, zejména z důvodu dopadu každého ze záměrů na dotčenou krajinu.

14. Shrnutí

Dokumentace dokládá, byť dle našeho názoru zatím neúplně, problematičnost umístění záměru do přírodně, kulturně, krajinářsky i civilizačně cenného prostoru Trojské kotliny.

Pro možnost uvažování o kladném přijetí realizace záměru Městská část Praha-Troja požaduje zpracovat rámcový krajinářský plán začlenění stavby do území s cílem rehabilitace a dlouhodobého zachování krajinných hodnot, včetně nastavení podmínek a opatření, aby tyto hodnoty mohly být plnohodnotně vnímány a zažívány.

MČ Praha-Troja požaduje dopracovat dokumentaci ve smyslu výše uvedených bodů a následně učinit závěr.

#### **Vyjádření Magistrátu hlavního města Prahy, odboru ochrany prostředí (č. j. MHMP 2051016/2023 ze dne 4. 10. 2023)**

1. Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu nejsou k dokumentaci připomínky.

2. Z hlediska lesů a lesního hospodářství je konstatováno, že zpracovatel dokumentace požadavky orgánu státní správy lesů k oznámení záměru vypořádal. Je uvedeno, že v navazující dokumentaci je třeba podrobně doložit, proč není nutné kácet dřeviny nacházející se na lesních pozemcích v trase kabinové lanové dráhy. Dále je nutné, v souvislosti s ponecháním porostu lesních dřevin pod trasou kabinové lanové dráhy, podrobně rozpracovat způsob zajištění bezpečnosti přepravovaných osob v případě havárie lanovky. K dokumentaci nemá OCP MHMP další připomínky.

3. Z hlediska nakládání s odpady se k dokumentaci ve vztahu k nakládání se zeminou doplňuje, že předání výkopové zeminy jako vedlejšího produktu, a to bez další úpravy před jejím novým využitím, musí být předem smluvně dohodnuto se zájemcem a za splnění dalších podmínek: Zemina musí být využita v souladu s právními předpisy. Nabyvatel si proto musí před jejím převzetím například opatřit stavební povolení, chce-li ji využít k terénním úpravám, které



stavební povolení vyžadují. Zemina nemůže být využita jiným způsobem, než jak bylo sjednáno s jejím původcem.

4. Z hlediska ochrany ovzduší je konstatováno, že záměr je na základě provedeného hodnocení v rozptylové studii z pohledu jeho vlivu na kvalitu ovzduší akceptovatelný.

5. Z hlediska ochrany přírody a krajiny je uvedeno, že navržená opatření v provedeném hodnocení podle § 67 odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny ke snížení vlivů záměru byla převzata do vlastní dokumentace, přičemž orgán ochrany přírody požaduje jejich propsání do závazného stanoviska podle zákona. Je konstatováno, že dojde k zásahu do dílčích složek ochrany přírody a krajiny v takové míře, že tyto jednotlivé zásahy budou řešeny formou vydání závazných stanovisek a rozhodnutí k následně specifikované dokumentaci pro umístění stavby.

Pro realizaci záměru bude třeba zajištění závazných stanovisek k dotčení významných krajinných prvků (převážně pak reg. VKP Stepní trávníky a lesostep nad Sklenářkou), zásahu do krajinného rázu v rámci přírodního parku Draháň-Troja a souhlasu s kácením mimolesních dřevin (úřady městských částí). Pro realizaci záměru bude dále třeba zajištění výjimek dle § 56 odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny z ochranných podmínek některých zvláště chráněných druhů živočichů. Orgán ochrany přírody a krajiny konstatuje, že předložený záměr je z pohledu jeho vlivu na přírodní a krajinné složky životního prostředí vyhodnocen dostatečně průkazně a hodnověrně.

6. Z hlediska myslivosti nejsou k dokumentaci připomínky.

7. Z hlediska ochrany vod je uvedeno následující:

a) V údajích o vstupech v dokumentaci se věnuje především spotřebě vody ve fázi výstavby, období provozu stavby je řešeno pouze okrajově. Je předpokládáno, že objekty stanic budou pro běžný provoz napojeny přípojkami na síť vodohospodářská infrastruktury v tomu odpovídajících třech lokalitách.

b) V údajích o výstupech v dokumentaci je uvedeno: „*Během výstavby a provozu posuzovaného záměru budou vznikat především srážkové vody, které nejsou ve smyslu zákona o vodách vodami odpadními. V menší míře budou produkovány odpadní vody splaškové a vody z provozu technologie*“. Druh, množství a vlastnosti technologických odpadních vod v období provozu záměru, pokud budou vznikat, dokumentace neuvádí. Proto je upozorněno, že takové odpadní vody v případě vypouštění do kanalizace pro veřejnou potřebu musejí splňovat jakostní limity dle schváleného kanalizačního řádu. Splaškové vody mají být odváděny na ČOV, údaje o přípojkách na kanalizaci uvedeny nejsou.

c) V dokumentaci, v kapitole věnující se vlivům na vody, zpracovatel vychází z hodnocení společnosti DHI, a.s., která se věnuje ovlivnění odtokových poměrů. Dále je v souvislosti s možnými havarijními stavy poukázáno na rizika spojená s prováděním stavby. Fáze provozu řešena není, byť se lze s ohledem na umístění a přesněji nespecifikované technologie, náhradní zdroje a trafostanici rizika úniku závadných látek (nafta pro potřeby dieselagregátu, transformátorový olej, maziva používaná pro provoz lanovky, hydraulický olej pro systém napínání lan) oprávněně obávat a je třeba stanoviště zařízení, kde bude se závadnými látkami zacházeno, tomuto užívání vhodně přizpůsobit (provedení izolací, umístění záchytných jímek).

d) V souvislosti se záměrem je upozorněno na omezení v aktivní zóně záplavového území podle § 67 vodního zákona.

e) Nadále je požadováno projednání s vlastníkem a provozovatelem ÚČOV Praha, přes jejíž areál je trasa lanovky vedena.

**Vyjádření Magistrátu hlavního města Prahy, odboru dopravy (č. j. MHMP 2039084/2023 ze dne 2. 10. 2023)**

Ke stavbě č. 44595 Lanovka Podbaba-Troja-Bohnice nemá připomínky. Je pouze konstatováno, že lanovka bude plnohodnotnou dopravně zajímavou součástí PID, která bude mít minimální nároky na území hlavního města Prahy.

**Vyjádření České inspekce životního prostředí, Oblastního inspektorátu Praha (č. j. ČIŽP/41/2023/9908 ze dne 29. 9. 2023)**

Z hlediska ochrany ovzduší, ochrany vod, ochrany lesa a odpadového hospodářství nejsou k dokumentaci připomínky.

Z hlediska ochrany přírody nejsou k dokumentaci zásadní připomínky, a to za předpokladu, že bude postupováno v souladu se zákonem o ochraně přírody a krajiny. S ohledem na závěry biologického průzkumu doporučujeme, aby ukotvení podpěr a načasování prací bylo řešeno, konzultováno s příslušným orgánem ochrany přírody.

**Vyjádření spolku „TROJA TROJOU“ (ze dne 1. 10. 2023)**

Podatel proti obsahu dokumentace vznáší následující námitky:

1. Nedoložení dopravní nezbytnosti realizace záměru

Záměr je svou povahou a rozsahem investičně významnou linií stavbou veřejné dopravní infrastruktury, u které by měla být v dokumentaci být vždy komplexně posouzena a doložena nezbytnost její realizace. Tvrzení v dokumentaci, že „*Díky své atraktivitě lanovka přesměruje i individuální automobilovou dopravu. Výsledné změny intenzit dopravy ovlivní celkový stav životního prostředí v dotčeném území*“ je dle mínění podatelů ryze spekulativní a ničím nepodložené. Totéž platí i pro konstataci o „*silné přepravní poptávce*“, či o tom že „*propojení městských částí Praha 6 a Praha 8 vyplývá z vysoké koncentrace obyvatelstva*“. Pro tyto závěry však v dokumentaci absentují jakákoli tzv. tvrdá data.

S posuzovaným záměrem takového rozsahu a účelu dosud nejsou v Praze ani České republice žádné historické zkušenosti.

2. Nedůvodnost a koncepční nejasnost záměru

Podatelé poukazují na nesmyslnost celého projektu ze systémového (koncepčního) hlediska. Lanovky srovnatelného typu a rozsahu jsou standardně realizovány k obslužnosti vyvýšených oblastí aglomerací zcela nedostupných či obtížně dostupných běžnými pozemními formami hromadné dopravy.

Záměr záměr sekundárně plní účel turistické atrakce pro návštěvníky hlavního města či má sloužit marginálně jako přeprava návštěvníků pražské zoologické zahrady. Tyto argumenty však v porovnání se značným environmentálním zásahem do celé lokality nemohou obstát a odůvodnit kladné závazné stanovisko.

Z kusých informací v dokumentaci nelze věcně dovodit, že využití lanové dráhy pro cestující na trase ze stanice Podbaba na stanici Bohnice (a v opačném směru) má jakékoli dopravní opodstatnění.

Záměr lze s ohledem na jeho specifickou povahu realizovat pouze v případě nezbytnosti, resp. za účelem zajištění nezbytné dopravní potřeby, která zde není dána. Stanice Bohnice je v zásadě výchozí či cílovou destinací rezidentů sídliště Bohnice. Jde jen o alternativní obsluhu sídliště Bohnice, určenou primárně pro obyvatele tohoto sídliště. Ani pro tyto obyvatele však záměr nepředstavuje sebemenší přínos.

Dopravní význam záměru snižuje i omezená denní doba provozu lanové dráhy. Omezená denní doba provozu lanové dráhy dále snižuje avizovanou dopravní obslužnost obou lokalit, čímž je dále zpochybněn již tak marginální dopravní přínos záměru.

Záměr je koncepčně neujasněný. Na různých místech dokumentace lze shledat pouze letnou zmínku o dočasnosti řešení. V dokumentaci není podrobně řešena ani udržitelnost a životnost celého projektu, a to jak z dlouhodobé perspektivy, tak i během uvažovaného provozu (popř. údržba celého záměru, servisní intervaly, pravidelné odstávky apod.).

Záměr je sice nyní v souladu s územním plánem, dokončení procesu EIA se však jeví v současnosti minimálně jako předčasné, a to s ohledem na případný přezkum změny územně plánovací dokumentace.

### 3. Účelová invariantní podoba záměru

Podatel namítá zjevnou účelovost postupu oznamovatele, který pro účely procesu EIA předložil záměr jako invariantní. Oznamovatel zároveň v dokumentaci prezentuje, že je uvažováno vybudování tramvajové trati v návaznosti na vybudování nového přemostění Vltavy, toto dopravní řešení mělo být prezentováno jako rovnocenně posuzovaná alternativa. Jedním ze základních principů procesu EIA je princip tzv. variantního řešení, prostřednictvím kterého dochází k nalézání nejvhodnějšího řešení daného záměru. Podatel konstatuje, že pro záměr nelze vydat kladné stanovisko EIA.

### 4. Nepřípustný zásah do krajinného rázu lokality a biotopů v lokalitě

Podatel připomíná, že dle soudní judikatury není pro posouzení zásahu do krajinného rázu vždy relevantní ekonomické hledisko.

Záměr negativně ovlivní krajinný ráz. Spojení pravého a levého břehu Vltavy výstavbou visuté lanové představuje z pohledu ochrany krajiny značně invazivní stavební zásah do krajinného rázu lokality Trojské kotliny, a to nejen v širších souvislostech celé lokality, tak i co do narušení historického rázu jednotlivých objektů, například usedlosti Sklenářka (v ulici Pod Hrachovkou) a Pazderka. Visutá lanová dráha včetně svého nosného systému tak oproti konvenční veřejné dopravní infrastruktuře (např. silniční, tramvajové), představuje nepoměrně závažnější zásah do území, který lze z pohledu zachování krajinného rázu schválit jen ve výjimečných případech. Vzhledem k tomu, že dotčené území zahrnuje cenná území hodnotných biotopů, dalším problematickým aspektem záměru na úseku ochrany přírody a krajiny je i zásah do chráněné fauny, flory a lokálních ekosystémů, a to především v biotopu v lokalitě třešňového sadu „Palírka“. V tomto místě má být vystavěna železobetonová konstrukce jedné z podpěr lanové dráhy.

### 5. Závěr

S ohledem na výše uvedené argumenty podatel trvá na tom, že pro předložený záměr nelze vydat kladné závazné stanovisko EIA. Podatel trvá na nulové variantě, neboť záměr je dle dokumentace z pohledu dotčených environmentálních aspektů nezpůsobilý pro kladné posouzení.

## **Vyjádření spolku Proti-plotu, z.s. (s podporující podpisovou listinou s 219 podpisy; ze dne 4. 10. 2023)**

Podatel proti obsahu dokumentace stanovil následující námítky:

### **1. Nedoložení dopravní nezbytnosti realizace záměru**

Záměr je svou povahou a rozsahem investičně významnou liniovou stavbou veřejné dopravní infrastruktury, u které by měla být v dokumentaci vždy komplexně posouzena a doložena nezbytnost její realizace. Sposuzovaným záměrem takového rozsahu a účelu dosud nejsou v Praze ani České republice žádné historické zkušenosti, a proto měly být zmapovány a vyhodnoceny zahraniční projekty z jiných členských zemí EU, realizované za srovnatelným účelem a ve srovnatelných podmínkách.

### **2. Nedůvodnost a koncepční nejasnost záměru**

Podatel poukazuje na nesmyslnost celého projektu ze systémového (konceptního) hlediska. Lanovky srovnatelného typu a rozsahu jsou standardně realizovány k obslužnosti vyvýšených oblastí aglomerací zcela nedostupných či obtížně dostupných běžnými pozemními formami hromadné dopravy. Záměr sekundárně plní účel jako turistické atrakce pro návštěvníky hlavního města či má sloužit marginálně jako přeprava návštěvníků pražské zoologické zahrady v Troji. Podatel namítá, že z kusých informací v dokumentaci nelze věcně dovodit, že využití lanové dráhy pro cestující na trase ze stanice Podbaba na stanici Bohnice (a opačném směru) má jakékoli dopravní opodstatnění.

Dle podatelů lze záměr s ohledem na jeho specifickou povahu realizovat pouze případě nezbytnosti. Jde jen o alternativní obsluhu sídliště Bohnice, určenou primárně pro obyvatele tohoto sídliště. Ani pro tyto obyvatele však záměr nového dopravní spojení nepředstavuje sebemenší přínos. Vybudování novostavby visuté lanové dráhy k obsluze sídliště Bohnice se jeví naprosto iracionální a zjevně neopodstatněné.

Dopravní význam záměru snižuje i omezená denní doba provozu lanové dráhy. Omezená denní doba provozu lanové dráhy dále snižuje avizovanou dopravní obslužnost obou lokalit, čímž je dále zpochybněn již tak marginální dopravní přínos záměru.

Záměr je koncepčně nejasný. Na různých místech dokumentace lze shledat pouze letnou zmínku o dočasnosti řešení. V dokumentaci není podrobně řešena ani udržitelnost a životnost celého projektu, a to jak z dlouhodobé perspektivy, tak i během uvažovaného provozu (popř. údržba celého záměru, servisní intervaly, pravidelné odstávky apod.).

Záměr je sice nyní v souladu s územním plánem, dokončení procesu EIA se však jeví v současnosti minimálně jako předčasné, a to s ohledem na případný přezkum změny územně plánovací dokumentace. Proces posuzování vlivů na životní prostředí by proto měl být pozastaven minimálně do uplynutí lhůt pro podání návrhu na zrušení předmětné změny územně-plánovací dokumentace, eventuálně do pravomocného rozhodnutí soudu o návrhu či návrzích.

### **3. Účelová invariantní podoba záměru**

Podatel namítá zjevnou účelovost postupu oznamovatele, který pro účely procesu EIA předložil záměr jako invariantní. Oznamovatel zároveň v dokumentaci prezentuje, že je uvažováno vybudování tramvajové trati v návaznosti na vybudování nového přemostění Vltavy, toto dopravní řešení mělo být prezentováno jako rovnocenně posuzovaná alternativa. Dle podatele nelze účelově posuzovat v procesu EIA pouze jednu z variant, která byla bez účasti veřejnosti oznamovatelem vybrána v předprocesní fázi procesu posuzování vlivů.

#### 4. Nepřípustný zásah do krajinného rázu lokality a biotopů v lokalitě

Podatel připomíná, že dle soudní judikatury není pro posouzení zásahu do krajinného rázu vždy relevantní ekonomické hledisko.

Záměr negativně ovlivní krajinný ráz. Spojení pravého a levého břehu Vltavy výstavbou visuté lanové představuje z pohledu ochrany krajiny značně invazivní stavební zásah do krajinného rázu lokality Trojské kotliny, a to nejen v širších souvislostech celé lokality, tak i co do narušení historického rázu jednotlivých objektů, například usedlosti Sklenářka (v ulici Pod Hrachovkou) a Pazderka. Visutá lanová dráha včetně svého nosného systému tak oproti konvenční veřejné dopravní infrastruktuře (např. silniční, tramvajové), představuje nepoměrně závažnější zásah do území, který lze z pohledu zachování krajinného rázu schválit jen ve výjimečných případech. Vzhledem k tomu, že dotčené území zahrnuje cenná území hodnotných biotopů, dalším problematickým aspektem záměru na úseku ochrany přírody a krajiny je i zásah do chráněné fauny, flory a lokálních ekosystémů, a to především v biotopu v lokalitě třešňového sadu „Palírka“.

#### 5. Lanová dráha i jako turistický cíl

Lanová dráha, ačkoli je součástí PID, musí být posuzována také jako zařízení pro zážitkovou dopravu z důvodu, že mnoho lidí ji využije kvůli zážitku z jízdy a krásného výhledu na krajinu. Dokumentace neposuzuje dostatečně důsledky záměru v provozní fázi, aniž by zohledňovala, že lanovka samotná může být turistickým cílem.

Lanová dráha by měla závažnější vliv na krajinný ráz než tramvajová trať. Zároveň by lanová dráha způsobila zvýšený nápor návštěvníků, kteří by přijeli specificky kvůli této turistické atrakci. Z tohoto důvodu by varianta lanové dráhy v dané lokalitě měla být zamítnuta z hlediska zákonem stanovených kritérií ochrany krajinného rázu, přírodního prostředí a estetických hodnot.

#### 6. Lanová dráha z pohledu obslužnosti ZOO

Lanová dráha má rovněž sloužit ke zlepšení obslužnosti zoologické zahrady. Část návštěvníků ZOO přijíždí vlastními automobily, ačkoli se usilovně snaží snížit podíl individuální automobilové dopravy. Nicméně i přes tuto snahu zůstává poměr takový, že na každých 7 000 návštěvníků ZOO připadá denně 1 000 parkujících vozidel.

Během zjišťovacího řízení vyjádřilo několik subjektů obavy, že problémy s parkováním návštěvníků, kteří přijíždějí individuální automobilovou dopravou do Troji a hledají místo k parkování, se mohou rozšířit na oblast Bohnic po dokončení stanice lanové dráhy. Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy ve zjišťovacím řízení konstatoval, že je vhodné, aby oznamovatel v dokumentaci uvedl odborný odhad požadavků na parkování. Bohužel, předložená dokumentace v této oblasti zcela nespĺňuje tuto požadovanou úroveň detailu. Dokumentace se sice zmiňuje o tom, že návštěvníci ZOO by mohli využívat lanovou dráhu pro příjezd, ale konstatuje, že vzhledem k specifické povaze ZOO nelze pomocí standardního dopravního modelu přesně určit pohyby cestujících. Oznamovatel se rozhodl použít pouze údaje pro běžný pracovní den k odhadu potřebného parkovacího místa u stanice Bohnice. Toto lze považovat za významnou vadu dokumentace.

#### 7. Nedostatečné volné parkovací plochy v Bohnicích

Studie parkování v klidu na území sídliště Bohnice znázorňuje dostupná parkovací místa v Bohnicích během dne a ohledem na jejich možné využití cestujícími lanové dráhy. Tento faktor je v dokumentaci představen tak, aby vytvořil dojem, že v okolí existuje značný počet volných parkovacích míst. Takový postup nelze akceptovat. Studie naopak naznačuje potřebu výstavby

parkovacího domu s kapacitou 500-600 parkovacích míst v blízkosti stanice Bohnice lanové dráhy.

Překvapivě v mnoha dalších studiích se opakovaně vyskytuje tvrzení, že záměr lanové dráhy nepřivede do oblasti Bohnic další automobilovou individuální dopravu, což je evidentně zavádějící tvrzení. Podatel žádá, aby výstavba parkovacího domu Bohnice byla začleněna k záměru lanové dráhy s ohledem na synergii obou projektů, neboť bez parkovacího domu by stanice lanové dráhy neměla své opodstatnění pro obslužnost ZOO.

Pokud by teoreticky prošel projekt lanové dráhy a parkovacího domu nikoliv, pak dojde dle podatele k paradoxní situaci.

#### 8. Narušení krajinného rázu a ohrožení kriticky ohroženého druhu

Záměr vybudování lanové dráhy představuje i významný zásah do charakteru a hodnot krajinného rázu Trojské kotliny. Tato skutečnost je primárně způsobena rozměry navrhované stavby, její vizuální výrazností na jižních svazích a značným potenciálně ovlivněným krajinným prostorem. Problematickým aspektem hodnocení jsou také zásahy do kulturní krajiny na pravém břehu Vltavy, kde se nacházejí historické usedlosti (například drobná kulturní dominantní oblast Sklenářka) a cenné stepní a lesostepní biotopy (umístění stožáru v třešňovém sadu na Palírce je nejvýznamnějším zásahem).

Ve studii vlivu na krajinný ráz se je uvedeno, že cenná přírodní krajina v Trojské kotlině již byla částečně narušena výstavbou nové expozice ZOO a z tohoto důvodu by bylo považováno za přípustné umístit vysoký pylon lanové dráhy v těsném sousedství kulturní památky Sklenářka. Tato argumentace se však zdá být problematická, neboť srovnává nízký objekt expozice s vegetací na střeše s vysoce výrazným stožárem, jehož výška přesahuje 30 metrů. Způsobem, jakým je tento argument uveden, se může jevit jako pokus o postupné schvalování dalších stavebních záměrů v bezprostřední blízkosti památky a její ochranné zóny.

Je upozorněno na nedostatečné zohlednění odpovědi na podanou připomínku týkající se potvrzeného výskytu Sysla obecného (*Spermophilus citellus*) v místě, kde má být vybudována stanice lanové dráhy Troja. Spolek nesouhlasí s neurčitým a nedostatečně specifikovaným návrhem na přesun kolonie Sysla obecného na jiné území, zvláště pokud není předložen žádný plán na zachování tohoto kriticky ohroženého druhu. Tento druh sysla v posledních letech našel svůj přirozený habitat v přírodním parku Drahaň-Troja a je evidentní, že zdejší prostředí mu vyhovuje. Z těchto důvodů jsou vyjádřeny závažné pochybnosti ohledně návrhu na zacházení se systlem obecným na daném území a je požadováno důkladné zhodnocení a posouzení významu tohoto kriticky ohroženého druhu a stanovení adekvátních ochranných opatření.

#### 9. Nedostatečné zohlednění kumulace negativních vlivů z kumulace záměrů

Synergie vlivů z více záměrů v okolí, i když není dosud znám vztah mezi synergickým (současným, kombinovaným) působením různých kategorií zdrojů hluku (např. doprava silniční, lanovka, letecká a tramvaje) a zdravotními účinky, přesto nelze tento stav podceňovat. Dosud nebyla ze strany WHO vytvořena metodika, která by umožnila hodnocení kombinovaného vlivu (tj. synergické účinky) různých zdrojů hluku na zdraví exponovaných osob, a to ani při souběhu dopravních zdrojů, tj. kombinace a kumulace hluku ze silniční a tramvajové nebo letecké dopravy.

#### 10. Nedostatečné vypořádání s připomínkami 2020

Je spatřováno rovněž nedostatečné vypořádání připomínky MČ Praha-Troja týkající se řešení socioekonomických dopadů spojených se ztrátou soukromí a vizuální expozicí domů a zahrad

obyvatel v okolí. Zpracovatel studie v této souvislosti řeší pouze hluk a imise, což je nedostatečné s ohledem na pohodu bydlení v rámci psychické pohody vs. ztráty soukromí ve svém bytě. Zpracovatel studie neposkytl ani odpovídající technické řešení. To znamená, že cestující v kabinách budou mít v úrovni očí výhled do oken obytných domů a pokud skloní hlavu směrem dolů, budou mít výhled do zahrad rodinných domů podél trasy.

Nedostatečné zohlednění hladiny hluku: Z osobní zkušenosti místních občanů bydlících na sídlišti Bohnice desítky let vyplývá, že v současné době, tj. v roce 2023, jsou hygienické limity hluku překračovány jak v denní přes 70–75 dB, tak i noční době podél páteřních komunikací Lodžská a K Pazderkám, a to i bez umístění lanové dráhy.

Je zdůrazněno, že místo záměru stanice Bohnice je výrazně zatíženo hlukem nárůstem tranzitní dopravy oblastí Bohnic, Čimic a obcí Středočeského kraje k/z tunelového komplexu Blanka, zejména v době ranní a odpolední tranzitní dopravy. Tato skutečnost nebyla dostatečně zohledněna v akustické studii, což znamená, že výsledky studie neposkytují reálný obraz zatížení hlukem, kterému jsou obyvatelé vystaveni.

Zatížení obyvatel u stanice Bohnice bude vystaveno vyššímu hluku, než jak bylo ze strany investora předloženo v rámci hlukové studie, a to jak kvůli absenci izolační zóny zeleně, tak kvůli tranzitní dopravě z páteřní ulice Lodžská směřující do/z Troje, nebo schválené tramvajové trati Kobyličky – Poliklinika Mazurská.

Předložené studie vůbec neřeší a nereflktují opotřebení konstrukčních dílů lanové dráhy na stanicích i pylonech. Lze předpokládat, že parametry zdroje hluku se v průběhu času oproti předloženým hodnotám ještě významně zvýší v důsledku opotřebení, avšak po kolaudaci již nemusí být tato záležitost relevantní a bude tak obtěžovat pouze obyvatele a okolní zvěř i ptactvo bez možnosti stav změnit (je uveden příklad z provozu OC Krakov).

V projektu lanové dráhy nebyly v současných modelových výpočtech a analýzách projektu adekvátně zohledněny všechny relevantní údaje. Výsledky vlivu hluku na zdraví obyvatel jsou tak účelově podhodnoceny jak v porovnání s aktuálním stavem, tak i v očekávaném budoucím výhledu.

11. Vyvrácení argumentů předkladatelů studie v otázce nutnosti propojení lanovou dráhou Záměr, který představuje nezanedbatelnou změnu a snížení krajinného rázu Trojské kotliny, jak konstatuje studie vlivu na krajinný ráz, by podle připomínkujícího měl být zvažován pouze tehdy, pokud by byla prokázána existence významného veřejného zájmu, který nemůže být naplněn jiným způsobem. Dokumentace však existenci takového veřejného zájmu nedokazuje. V dokumentaci se tvrdí, že potřeba propojení městských částí Praha 6 a Praha 8 údajně vyplývá z vysoké koncentrace obyvatelstva a příležitostí v obou městských částech a s tím související silné přepravní poptávky. Ve skutečnosti se však na území Prahy nachází mnoho městských částí a čtvrtí, které jsou odděleny otevřenou krajinou, zvláště chráněným územím, lesem či vodní plochou a nejsou přímou trasou propojeny pro automobilovou ani veřejnou hromadnou dopravu. Je to dáno morfologií Prahy. Pokud by se pouhá existence obytných čtvrtí vedle přírodních ploch brala automaticky jako důvod, oprávněný či dokonce jako naléhavý zájem tyto čtvrti propojit nejpřímější trasou dopravy přes tato přírodní území, znamenalo by to na území Prahy velký zásah do hodnotné krajiny, a zvláště chráněných území s ohledem na členitou morfologii Prahy. V dokumentaci se tvrdí, že v současném stavu je spojení městských částí Praha 6 a Praha 8 veřejnou hromadnou dopravou umožněno pouze přes centrum (metro), případně širší centrum

(metro + tramvaje) města, což údajně neúměrně prodlužuje cestovní dobu. Tato tvrzení o neúměrném prodloužení cestovní doby však dokumentace ničím nedokládá. Lanová dráha žádné rychlejší spojení nepřináší.

Predikce počtu cestujících v oblasti na severu Prahy a v centrální části Prahy by měla být součástí dokumentace (navíc podrobnější a aktualizovaná), aby bylo možno vliv lanové dráhy na počty cestujících v prostředcích městské hromadné dopravy objektivně zhodnotit. V dokumentaci to však není.

Pokud jde o uvolnění kapacity linky metra C, zatížení linky C v úseku Kobylisy a Vltavská je spíše menší, rozdílový kartogram počtu cestujících, který je přílohou 8.7 dopravní studie v oznámení záměru, nedokládá, že by v těch úsecích, kde je linka metra C skutečně zatížena, mělo zprovoznění lanové dráhy nějaký skutečný příznivý vliv.

Z kartogramu dále vyplývá, že by se vlivem zprovoznění lanové dráhy výrazně zvýšila doprava mezi Nádražím Podbaba a Vítězným náměstím, aniž by studie tento vliv na dopravu mezi Nádražím Podbaba a Vítězným náměstím, jakkoliv zhodnotila.

Dále ve studii dopravního předpovědního modelu European Transportation Consultancy, s.r.o. byla konstatována možnost výrazného zvýšení počtu cestujících v dopravě v okolí stanice Nádraží Podbaba. Bylo by vhodné, aby byla tato skutečnost nějak podrobněji objasněna, neboť pokud by tato skutečnost byla objektivně potvrzena, mohla by být výraznějšího dopadu lanové dráhy na počty cestujících v metru, na linkách MHD či na výrazné zvýšení počtu osobních vozidel na těchto trasách. Pokud by bylo větší vytížení osobních vozidel způsobeno výrazným zvýšením počtu cestujících v dopravě mezi Nádražím Podbaba a Vítězným náměstím, měla by být objektivně zhodnocena i otázka bezpečnosti na této trase v souvislosti se zvýšeným provozem osobních vozidel, neboť se jedná o úzkou a strmou ulici s výrazným rozdílem v nadmořské výšce.

Dokumentace obsahuje také tvrzení, že lanová dráha podpoří přestupy mezi jednotlivými linkami metra a tramvajemi na jednotlivých stanicích. Toto tvrzení je nicméně hodnoceno jako nepřilíš přesvědčivé, neboť přestupy by byly zprostředkovány ve vzdálenostech řádově 200-400 m. V dokumentaci se dále uvádí, že lanová dráha podpoří návštěvnost ZOO Praha. Toto tvrzení je však opět hodnoceno jako nepřilíš přesvědčivé, neboť pro návštěvu ZOO Praha je dostupná již nyní dobře vybudovanou prověřenou tramvajovou a autobusovou dopravou a efektivnost této dopravy by mohla být snadno zvýšena i bez výstavby lanové dráhy.

Celkově tedy dokumentace neposkytuje dostatečně konkrétní, objektivní a přesvědčivé důkazy o tom, že lanová dráha by byla oprávněným a efektivním způsobem řešení přepravních potřeb mezi městskými částmi Praha 6 a Praha 8 a že by skutečně mohla přinést významné přínosy veřejné dopravě a životnímu prostředí na území Prahy. Dokumentace nepotvrzuje existenci významného veřejného zájmu, který nemůže být naplněn jiným způsobem.

## 12. Závěr

S ohledem na výše uvedené argumenty podatel trvá na tom, že pro předložený záměr nelze vydat kladné závazné stanovisko. Podatel trvá na nulové variantě, neboť záměr je dle dokumentace z pohledu dotčených environmentálních aspektů, a i výše uvedených důvodů nezpůsobí pro kladné posouzení.



### **Vyjádření Prague Construction a.s. (ze dne 2. 10. 2023)**

Společnost Prague Construction a.s. je vlastníkem pozemků parc. č. 1258/38 a 1258/40 (pozemky nabyta se záměrem realizovat na pozemku parc. č. 1258/38 stavbu bytového domu s příjezdem přes pozemek 1258/40). Prague Construction a.s. podala žádost o vydání rozhodnutí o umístění stavby Bytového domu "Troja Horizons".

Podatel podává nesouhlasné vyjádření k dokumentaci. Uvádí, že realizací záměru by došlo v rozporu s legitimním očekáváním. Došlo by ke znehodnocení atraktivity bydlení z důvodu blízkosti bližšího nosného lana 20m od fasády obytného domu. Plánovaná dráha bližšího nosného lana nadto nepřipustně půdorysně zasahuje nad pozemek společnosti.

K dokumentaci je namítáno:

1. Je nesporné, že realizací záměru výrazně naroste potřeba parkovacích míst, umístěných v docházkové vzdálenosti od stanic lanovky, a to zejména u stanice Bohnice. Tuto skutečnost potvrzuje i dokumentace v příloze 14. (deficit, který je nebytný uspokojit výstavbou nových míst činí 467 parkovacích stání.
2. V dopravně inženýrských podkladech je povrchním způsobem proveden rozbor prostorových možností území, kde by bylo možné chybějící parkovací místa vybudovat. Jako významná plocha je zde uvedena plocha jižně od Polikliniky Mazurská, která však zahrnuje mj. i část pozemku parc. č. 1258/38. Podatel zásadně nesouhlasí s tím, aby tento pozemek byl vůbec předmětem úvah o jeho možném využití pro řešení problému dopravy v klidu. Dokumentace tento problém již dále neřeší, a to s odkazem na samostatné investiční zá měry hlavního města Prahy na výstavbu parkovacích domů.
3. Souvislost obou záměrů a jejich vzájemná konkurence je však zcela evidentní. Proto je požadováno za nezbytné, aby proces obou záměrů, zejména z hlediska posuzování jejich vlivů na životní prostředí probíhal souběžně a z tohoto důvodu je požadováno dokumentaci v tomto smyslu doplnit, upravit a dopracovat.

### **Vyjádření Společenství vlastníků jednotek Pomořanská č.p. 480 a 481 (ze dne 2. 10. 2023)**

Společenství vlastníků jednotek Pomořanská č.p. 480 a 481 (dále též „SVJ Pomořanská 480 a 481“) předkládá následující připomínky a argumenty, které by měly být zohledněny:

1. Nedostatek informací

V dokumentaci je nedostatečný důraz na dlouhodobé dopady lanové dráhy na okolní životní prostředí. Většina pozornosti je zaměřena na technické aspekty, jakým je kupříkladu umístění pylonů, přičemž se v menší míře zohledňuje potenciální dlouhodobý vliv na životní prostředí. Existuje reálné riziko, že v průběhu času opotřebení konstrukčních částí lanovky povede k zvýšení hluku. Tento zvýšený hluk může mít negativní dopad na divokou zvěř, ptactvo a zvířata v oblasti ZOO, stejně, jako na obyvatele žijící v blízkosti bez výraznější šance již tento nepříznivý stav zlepšit.

Vzhledem k negativní zkušenostem s jinými projekty v Bohnicích za posledních 12 let, které všechny měly svým způsobem účelově zkrácené studie pro získání povolení, přistupuje SVJ Pomořanská 480 a 481 důsledně s přihlédnutím na kvalitu života a ochranu zdraví v dotčené oblasti.

## 2. Bezpečnostní otázky

Zpráva o bezpečnosti a prevenci havárií by měla být podrobnější a jasněji definovat postupy pro prevenci nehoda a reakci na ně (např. riziko pádu kabinky do řeky, nebo vedení nad areálem čistírnou odpadních vod na Císařském ostrově). Trasa lanovky je vedena v těsné blízkosti bio plynové stanice, kde ve studii se sice hovoří o bytelnosti pylonů ustát výbuch, ovšem o kabinkách s cestujícími zde není asi slovo. Je nepřijatelné takto riskovat a vést trať na potenciálně nebezpečnou oblast výbuchu metanu. Bezpečnost cestujících a okolního prostředí by měla být důkladněji zvážena a zdokumentována.

## 3. Vliv na místní komunitu

Je poukazováno na evidentní nedostatek analýzy týkající se vlivu lanové dráhy na místní komunitu, zejména pokud jde o zvýšení hluku, zvýšený provoz a změny v životním stylu obyvatel vč. ztráty soukromí a snížení pohody bydlení.

## 4. Vliv na přírodní oblast Palírka

Vyjádřen je nesouhlas s výstavbou desítky metrů vysokého pylonu do přírodní cenné oblasti Palírka, která slouží obyvatelům jako jedna z mála rekreačních oblastí s ohledem na oplocení trojského svahu níže Zoologickou zahradou.

## 5. Ochrana nemovité kulturní památky Sklenářka

Plánování několik desítek metrů vysokého pylonu poblíž kulturní památky Sklenářka zcela naruší tuto chráněnou historickou usedlost z vizuálního pohledu i kulturního hlediska. Je nezbytně důležité zachovat a respektovat kulturní dědictví této oblasti. Tento aspekt by měl být pečlivě zvážen a zohledněn v plánech na lanovou dráhu změnou trasy.

## 6. Nedostatečné zapojení veřejnosti a místních obyvatel do procesu příprav

SVJ Pomořanská 480 a 481 má výhrady k procesu projednávání, který ze strany města vykazoval účelné jednání s cílem omezit reakci veřejnosti ve veřejném projednání územního plánu tím, že bylo změněno dosavadní číslování na nic neříkající kód a obyvatelé tak projednání promeškali. Zatímco Praha 6 deklaruje, že nechce parkovací dům, ředitel ZOO požádal o vymezení lanové dráhy mimo expozice a výběhy ZOO, MČ Troja měla možnost z pozice člena a výběrové komise přednostní právo zvolit návrh, který bude nejšetrnější pro oblast Troje, oproti tomu s obyvateli Bohnic, kteří mají mít rušný projekt lanové stanice přímo před okny, se nikdo z politické reprezentace Městské části Prahy 8 nebo Magistrátu hlavního města Prahy za 5 roků osobně nesetkal, aby od nich převzal podněty a připomínky k zapracování do projektu vedoucího k eliminaci negativních vlivů z realizace záměru.

## 7. Závažné vady dokumentace

Jsou spatřovány důvody, aby OCP MHMP vrátil dokumentaci k přepracování a doplnění, zejména k nepřesným datům, kupříkladu výpočty vlivu dopravy a hluku počítají s obousměrným provozem v ulici Trojská, což už dlouhé roky neplatí od doby. Tato skutečnost není ve studiích zohledněno. Stejně tak je na některých vizualizacích v blízkosti vyznačen OD Kaufland Bohnice, nicméně s jeho vlivem a problematickým vjezdem/ výjezdem 48 t kamionů zásobování v těsné blízkosti tramvaje a rušné lanové stanice se studie překvapivě nezabývá. Namísto toho zobrazuje a doporučuje vysazení aleje japonských stromů, které mají zastínit a odhlučnit stanici lanové dráhy od bytové zástavby největšího bytového domu Trojský vrch v ČR – což s přihlédnutím na komunikaci ze zásobovacího dvora záměru OD Kaufland končící ve tvaru širokého V, není reálné. Je požadováno, aby tyto dva zásadní projekty v oblasti byly pořádně popsány a zahrnuté

už v procesu EIA s ohledem na jejich předpokládaný negativní vliv na kvalitu bydlení a psychickou pohodu obyvatelstva.

#### 8. Omezení dopravy s výrazným přesahem na funkčnost celé dopravy v rámci sídliště Bohnice

Optimisticky laděný návrh projektu lanovky pro stanici Bohnice navrhuje v místě stanice „zklidnění“ dopravy snížením na jeden pruh v každém směru pátevní komunikace Lodžská, doplněn pak o půjčovnu kol s cílem nabídnout alternativu k používání automobilů. Toto řešení však nebere v úvahu skutečnost, že se jedná o frekventovanou komunikaci pro celé sídliště Bohnice, kde každodenně projíždí více než 13 000 vozidel, včetně rezidentů a tranzitní dopravy ze Středočeského kraje směrem do/z tunelové komunikace Blanka.

Navrhované omezení dopravy na jeden pruh v místě stanice Bohnice bez světelné signalizace bezesporu zlepší bezpečnost chodců, ale zároveň povede k tvorbě dlouhých dopravních kolon a zhoršení celkové dopravní situace v celé oblasti, tedy jak v ulici Lodžská, tak i na vedlejších frekventovaných přípojných komunikacích Mazurská, Hnězdenská vč. omezení výjezdu z podzemního parkoviště a zásobovacího dvora OC Krakov. Zároveň kolony budou mít negativní dopad na autobusové linky MHD, zejména na výjezdu z nástupní zastávky Mazurská, povedou ke zvýšení hluku i imisí v této oblasti pod okny obyvatel sídliště Bohnice, přinesou i dosud nepoznané komplikace s nemožností uhnout a pustit složky záchranného integrovaného systému jezdící obvykle na polikliniku nebo k požárům v panelových domech.

Je nezbytné proto provést důkladnou dopravní analýzu a zvážit reálné dopady projektu na dopravu v této oblasti. Je odmítán přístup, který by mohl vést k dlouhým kolonám vozidel na hlavní dopravní tepně s nedostatečnou připraveností vedlejších ulic. Takový postup je pro obyvatele Bohnic zcela nepřijatelný a neakceptovatelný.

Rovněž projekt nedostatečně zohledňuje budoucí dopravní vlivy související s D0 a Čimickým přivaděčem, které by mohly významně zvýšit počet vozidel v této oblasti. Zúžením na jeden pruh ze tří směrů provozu z Lodžské, Mazurské a Hnězdenské spolu s upřednostněním chodců na přechodech bez světelné signalizace, způsobí dle očekávání totální dopravní kolaps v celé této oblasti, jak se již stalo v minulosti například s osazením značky zákazu vjezdu do Troje. Zatímco dopravní značka byla druhý den neprodleně odstraněna, odstranění lanovky za 3-4 miliardy korun by bylo poněkud náročnější. Proto je důležité tyto aspekty brát v úvahu již v této fázi projektu, a pokud není možné nalézt alternativní řešení, záměr by měl v této navržené variantě rovnou zamítnout.

#### 9. Alternativy

Doposud nebyly provedeny dostatečné studie a analýzy, které by prokázaly, že finančně nákladná lanová dráha je jedinou možnou alternativou. Měly by být zváženy alternativní přístupy k dopravě a jejich vliv na životní prostředí i za cenu ponechání současného stavu případně vyčkání na možné výhledové tramvajové tangenty.

#### 10. Nepřesná informace o dopadu vlivů na dopravu

Studie opakovaně tvrdí, že plánovaný projekt lanová dráha nemá tendenci a nepřivede do oblasti další individuální automobilovou dopravu, a proto se s ní v rámci studií nepočítá. Nicméně, zároveň se hovoří o očekávaném nárůstu návštěvníků ZOO Praha ve formě alternativy parkování v Bohnicích, možné atrakce, a rovněž tak i očekávaném přivedení další individuální dopravy k lanovce ze Středočeského kraje s vymezeným požadavkem na zajištění 600 parkovacích míst

dosahu 300 m okolo lanové stanice Bohnice. Je tedy nezbytné provést důkladnou analýzu dopravy a zhodnotit i její vliv na okolí, hluk, emise a zdraví obyvatel, přestože se předkladatelé studií snaží opakovaně tvrdit, že parkovací dům není předmětem tohoto posouzení – ovšem bez parkovacího domu s ohledem na prokázané nedostatečné parkovací kapacity není projekt lanovky realizovatelný. Navržené parkování v Botanické zahradě Troja jednak nezohledňuje, že hlavní město připravuje projekt výstavby Severního vstupu s cílem zdvojnásobit počet návštěvníků na 600.000/rok, a proto navržená parkovací místa mají přednostně sloužit pro návštěvníky skleníků Fata morgány a venkovních expozic, nikoliv se stát parkovištěm P+R cestujících lanové dráhy. S přihlédnutím k analýze provedené ve studii poukážeme na nedostatečné zohlednění kumulace negativních vlivů, zejména leteckého provozu, kterému jsou nyní výrazně vystaveni obyvatelé Horoměřic, Suchdola, Starých Bohnic, Čimic, Dolních Chabers a Prahy 6. Tato expozice se vztahuje jak k již existujícím negativním vlivům, tak k očekávanému negativnímu dopadu v souvislosti s plánovaným rozšířením letiště Václava Havla o třetí ranvej, jejichž letecký koridor se posunul k sídlišti Bohnice o přibližně 1,5 km a zasahoval by přímo do něj.

#### Závěrečný návrh

Podatel se neztotožňuje s tvrzením, že záměr lanové dráhy je krajně přípustný. Je žádáno o pečlivé zvážení a přezkum všech aspektů tohoto záměru a jeho potenciálních dopadů na životní prostředí, zdraví obyvatel a krajinu.

Je konstatováno, že na základě poskytnuté dokumentace lze již nyní identifikovat závažné vlivy na chráněnou kulturní památku ČR a na životní prostředí, které jsou nepřijatelné z hlediska návaznosti na udržitelný rozvoj a ochranu životního prostředí. Z tohoto důvodu by měl příslušný úřad vydat závazné nesouhlasné stanovisko k tomuto záměru.

Tento krok je nezbytný k zabezpečení souladu s právními předpisy a k ochraně životního prostředí v souladu s platnými environmentálními standardy.

K dokumentaci bylo příslušnému úřadu doručeno **dalších 107 vyjádření veřejnosti, která jsou z věcného hlediska identická s vyjádřením SVJ Pomořanská 480 a 481.**

#### **Dvě identická vyjádření veřejnosti (bez uvedeného data zpracování)**

Je uplatněn nesouhlas především z následujících důvodů:

- Dokumentace bagatelizuje vliv stavby a následného provozu na životní prostředí v obou koncových bodech lanovky.
- Ochrana expozic a výběhů v ZOO je jistě chvályhodná, stejné ochrany by se ale mělo dostat i obyvatelům domů, v jejichž těsné blízkosti se mají kabiny lanovky po celé dny pohybovat.
- Tvrzení, že provoz lanové dráhy nezpůsobí nárůst individuální automobilové dopravy, je iluzorní a v naprostém rozporu s požadavkem na zajištění 600 nových parkovacích míst.

Je požadováno, aby byly všechny aspekty záměru znovu zváženy a aby se přitom vycházelo z reálných podmínek v místě nikoli optimistických představ.

#### **Vyjádření veřejnosti (bez uvedeného data zpracování)**

Podatel uvedl, že k Vltavě jezdí autobusy, které jsou poloprázdné a rovněž není naplněn přívoz. Dle podatele je stav dostačující. Nabádá k užitečnějším investicím. Uvádí, že zde by spíše tato investice uškodila.

## **Vyjádření veřejnosti (ze dne 4. 10. 2023)**

Jsou podány připomínky jak obecně k záměru, tak speciálně k dokumentaci EIA. Podatel požádal o přihlídnutí těchto připomínek při vydávání stanoviska EIA:

### **1. Obecně k záměru lanové dráhy**

Je pocíťována rezerva v nabídce veřejné dopravy mezi Prahou 6 a Prahou 8, konkrétně lokalitami Podbaba/Bubeneč a Bohnice. Současný stav nabídky veřejné dopravy neodpovídá významu a velikosti jmenovaných lokalit zejména kvůli nutnosti většího množství přestupů mezi jednotlivými dopravními prostředky, navíc s nutností směrové zajišťky k trase přívozu linky P2. Podateli si uvědomuje citlivost řešeného území. Podatel se domnívá, že tuto citlivost představuje právě řešený záměr. Je tedy vznešena jednoznačná podpora záměru.

### **2. Obecně k vlivu na životní prostředí**

Záměr počítá s realizací tzv. systému 3S, tedy mimořádně bezpečného systému visuté lanové dráhy používaného v extrémních horských podmínkách, které je kvůli své únosnosti zároveň vhodné pro městské lanové dráhy, které mají přepravovat velké množství cestujících. Mimořádně pozitivním aspektem je energetická účinnost lanové dráhy, vůbec nejlepší mezi dopravními prostředky.

Jde o čistě elektricky poháněný dopravní prostředek, nevytvářející lokálně žádné emise škodlivin. Soudobé technické řešení umožňuje také minimalizaci emise hluku do okolí v místě stanic; mezi nimi lanová dráha hluk neemituje. Tato vlastnost lanové dráhy je navíc udržitelná dlouhodobě (ani 10 let provozované lanovky systému 3S nevykazují zhoršené parametry v oblasti hlukového zatížení okolí).

### **3. Bezpečnost**

Ač je tento dopravní prostředek v rámci Prahy inovativní, nezvyklý a může vyvolat obavy z bezpečnosti provozu v poměrně velké výšce nad citlivými areály (ÚČOV, Vltava), hlavním bezpečnostním prvkem je právě zvolený systém 3S, který díky oddělení funkce nosných a tažných lan zachovává velkou stabilitu kabin i při nepříznivých povětrnostních podmínkách a rovněž umožňuje velké zatížení samotných kabin.

### **4. Vliv na soukromí obyvatel**

Záměr lanové dráhy byl v minulosti napadán kvůli obavám z narušení soukromí, zejména v případě panelových domů severně od ulice K Pazderkám a rodinným domům jižně od ulice Na Pazderce s ohledem na celodenní provoz lanové dráhy. Zde je nutné podotknout, že kabiny lanové dráhy se budou pohybovat rychlostí alespoň 6 m/s (21 km/h) a pohledová expozice každého soukromého objektu bude trvat nanejvýš několik sekund.

### **5. Parkovací kapacity**

Dokumentace udává v různých scénářích záměrem vyvolané kapacity parkování u stanic Podbaba a Bohnice. V případě Bohnické stanice je v případě scénáře, kdy nebude zajištěna návazná kolejová doprava a zároveň nedojde k zavedení zón placeného stání odhadována potřebná kapacita na až 600 stání. V této souvislosti je třeba uvést, že vázání takové potřeby na procesní úkon, jakým je zavedení zón placeného stání je značně ošidné, neboť procesní opatření, jakým zóny jsou, může být realizováno takřka kdykoliv, zatímco zajištění takového množství stání je náročný dlouhodobý proces s nutností majetkoprávního, projektového i finančního zajištění.

S ohledem na charakter záměru je značně diskutabilní, zda tato linka Pražské integrované dopravy má mít požadovány parkovací kapacity. Podobný požadavek by pak mohl být kladen například na novou linku autobusu, která propojí dvě dosud nespojené čtvrti. Budování dalších parkovacích kapacit jen podpoří dojíždění automobilem, což je nejen v rozporu s Dopravní politikou hlavního města Prahy, ale také se zájmy obyvatel v dotčeném území.

#### 6. Závěr

Podatel se ztotožňuje s tvrzením zpracovatelů dokumentace, že záměr lanové dráhy je přípustný. Podatel tedy OCP MHMP, aby své stanovisko k dokumentaci vzhledem k očekávanému množství negativních připomínek, z nichž část bude jistě zcela tendenčních, opřelo i o celostní kontext fungování hlavního města s cílem podpořit kvalitu veřejné dopravy sice inovativním, ale mimořádně citlivým a udržitelným dopravním prostředkem, který adekvátně naplňuje potřebu dopravního spojení Bubenče, Troje a Bohnic.

#### **Vyjádření veřejnosti (ze dne 4. 10. 2023)**

Podatel záměr zásadně podporuje. Při splnění v dokumentaci uváděných předpokládaných provozních parametrů se jednoznačně jedná o projekt dopravně přínosný, který šetří čas při dopravě městskou hromadnou dopravou z Bohnic nejenom na Prahu 6. Zároveň MHD výrazně zvyhodňuje před individuální automobilovou dopravou, což přispěje k přesunu cestujících z aut na MHD a má tedy i evidentní kladné ekologické dopady.

Uvádí, že v současné době jsou v oblasti Bohnic uvažovány projekty: lanovka, tramvajová trať Kobylisy – Krakov a tramvajová trať Krakov – Nádraží Podbaba.

Projekt trati mezi Krakovem a Nádraží Podbaba by měl v budoucnosti případně nahradit lanovku (je uvažován jako alternativa). Aktuálně Rada města odsouhlasila zahájení projekční přípravy. Trasa by teoreticky mohla mít obdobný dopravní význam jako lanovka. Uvažovaná trasa této trati Mazurskou ulicí s tunelem a mostem přes Vltavu je ale zřejmě již nyní nereálná. Na konci ulice Mazurská (na pozemcích 1355/31,1355/33 k. ú. Troja) je před dokončením (v 12/2023) bytový dům. Dům stojí v plánované trase tramvaje. Z hlediska statiky, protivibračních a protihlukových opatření je provedení tunelu pod objektem prakticky nemožné. Případná technická řešení, která by výstavbu umožnila výrazně navýší předpokládané investiční náklady a jsou prakticky nereálná. Projekt další tramvajové trati (Kobylisy – Krakov) dle zatím dostupných údajů situaci pro (včetně cestování MHD) sídliště nezlepší. Naopak dojde k horší dostupnosti některých zastávek (např. dnešní konečná 144). Kapacita tramvaje v trase ulicí K Pazderkám se jeví jako nadbytečná (v porovnání s kapacitou autobusu) a zřejmě dojde k prodloužení intervalů MHD oproti stávajícímu stavu. Kusé ukončení tramvaje u Krakova je dopravně nevhodné. Nereálnost pokračování trasy tramvaje ulicí Mazurská tento problém neřeší ani výhledově.

Jako jediný vhodný projekt v této oblasti se nyní jeví pouze lanovka. Podatel uvažuje lanovku jako trvalé řešení, znovu posoudit umístění konečné stanice lanovky v zeleném dělicím pásu v ulici Lodžská s ohledem na její dostupnost.

Uvádí dále, že dokumentace nezohledňuje požadavek městské části Praha 8 na řešení individuální dopravy v klidu – výstavbu patrového parkoviště u polikliniky Mazurská. Parkovacích míst v oblasti je již nyní nedostatek. Nově bude potřeba parkování zejména pro návštěvníky ZOO a cestujících z okrajových částí Prahy 8, kteří přijedou autem a budou pokračovat lanovkou. Je doporučeno tedy znovu posoudit řešení dopravy v klidu jako součást výstavby lanovky.

### **Vyjádření veřejnosti (bez uvedeného data zpracování)**

Podatel by ocenil, kdyby byl více respektován názor místních obyvatel, kteří především budou dotčeni touto stavbou. Podatel se nemůže ubránit dojmu, že z dosud poklidného sídliště se tvoří turistická atrakce. Jedná se o unikátní přírodní prostředí, a na kvalitu života zdejších lidí není brán zřetel.

Po otevření tunelu Blanka se doprava neuvěřitelně navýšila. Je dotazováno, jestli je počítáno s navýšením dopravy.

Závěrem podatel konstatuje, zda je nezbytně nutné likvidovat každý sebemenší kousek volné plochy a postavit tam betonové stavby. Postrádá propagovanou ochranu zeleně a životního prostředí.

### **Vyjádření veřejnosti (bez uvedeného data zpracování)**

Podatel nesouhlasí s výstavbou záměru. Je i proti realizaci projektu alternativního tramvajového úseku formou tunelu. Osobně nevidí v těchto projektech žádný přínos, spíše naopak mnoho negativ: lanovka i tramvaj do Bohnic jsou velmi drahé projekty, lanovka i tramvaj přivedou do oblasti další dopravu a hluk a již nyní je to únosné akorát, lanovka i tramvaj mohou dopravu v některých nedalekých úsecích upravenou komunikací naopak ucpat, lanovka i tramvaj jsou dalším vizuálním smogem na sídlišti a v krajině, lanovka i tramvaj rozhodně budou obětovat další kus zelených ploch a možná i nějaké živočichy, kteří tam žijí, součástí by mělo být i velké parkoviště, takže "skládka".

Nejvíce zdrcující by to bylo pro několik set obyvatel v nejbližším okruhu okolo Pazderek (lanovka i tramvaj) a pak Mazurské (tramvaj). Praha 8 je velká a pěkná. Přesto se kumulují projekty na jižní periferii Bohnice na pomezí Troji (Lanovka, tramvaj, Kaufland, Troja Horizons, parkoviště, hasičárna, rozšíření Botanické).

Místo toho, aby se řešili skutečně podstatné věci, které místní lidé opravdu chtějí, vymýšlí se projekty, z kterých by měl prospěch hlavně někdo jiný.

Podatel je ochoten akceptovat tramvajovou trať z Kobylis do Bohnic, ale pouze v případě, že se zcela opraví silnice, křižovatky, chodníky, udělá se vše k omezení hluku, nebude parkoviště s lanovkou a nebude to na úkor autobusů. V opačném případě podatel nestojí ani o tento úsek a požaduje setrvání autobusů či zavedení trolejbusů namísto tramvaje.

### **Vyjádření veřejnosti (bez uvedeného data zpracování)**

Podatel nesouhlasí s výstavbou lanovky na malém prostoru Na Pazderce, už nyní velmi frekventovaném, a navíc v těsné blízkosti bytových domů. Podatel uvádí, že toto monstrum by mělo stát jen pár kroků od jeho oken. Nápor lidí, hluku a splodin z narůstajícího automobilového provozu by byl neúnosný pro už tak přelidněné sídliště. Dle názoru podatele je plánováno mnoho záměrů a negativních vlivů na tak malé území Bohnic.

### **Vyjádření veřejnosti (bez uvedeného data zpracování)**

Podatel nesouhlasí s výstavbou lanové dráhy, která by zničila zbytek krásné přírody chráněného území, které zde zbylo po oplocení pozemků Botanické a Zoologické zahrady pro vycházky a rekreaci obyvatel Prahy a okolí. Trasa budoucí lanovky má vést přímo nad rodinnými domy

a v blízkosti panelových domů. Bylo by vhodnější zaměřit se na dostavbu Městského okruhu a napojení do tunelu Blanka. Podatel upozorňuje na mrhání penězi daňových poplatníků za nesmyslné projekty.

### **Vyjádření veřejnosti (ze dne 4. 10. 2023)**

Podatel považuje záměr za nepotřebný, duplicitní k jiným záměrům, bez pozitivních přínosů pro obyvatele Prahy 8 a Prahy 6, přičemž v případě realizace bude mít významné negativní dopady na životní prostředí ve svém okolí. Předkládá proto nesouhlasné stanovisko a připomínky a výhrady, které by měly být zohledněny:

#### **1. Dopad záměru na krajinný ráz**

Podle studie vlivu na krajinný ráz je záměr z hlediska krajinného rázu nepřijatelný, neboť tvrzení, že záměr je na hranici přijatelnosti v nejlepším případě nelze vykládat tak, že záměr je přijatelný, neboť v nejlepším případě je na hranici mezi přijatelností a nepřijatelností, a ve všech ostatních nikoliv nejlepších případech je záměr zcela zjevně nepřijatelný. Již jen z tohoto důvodu, by mělo být stanovisko v rámci posuzování vlivů na životní prostředí nesouhlasné.

Umístění sloupů v Bohnicích zasahuje do unikátních chráněných území přírodních rezervací a svou velikostí jsou tyto sloupy zcela mimo měřítka dané lokality.

#### **2. Vliv na místní komunitu**

Podatel poukazuje na evidentní nedostatek analýzy vlivu lanové dráhy na místní komunitu, zejména pokud jde o zvýšení hluku, zvýšený provoz a změny v životním stylu obyvatel vč. ztráty soukromí a snížení pohody bydlení.

#### **3. Nedostatek informací**

V dokumentaci je nedostatečný důraz na dlouhodobé dopady lanové dráhy na okolní životní prostředí. Většina pozornosti je zaměřena na technické aspekty, jakým je kupříkladu umístění pylonů, přičemž se v menší míře zohledňuje potenciální dlouhodobý vliv na životní prostředí. Existuje reálné riziko, že v průběhu času opotřebení konstrukčních částí lanovky povede k zvýšení hluku. Tento zvýšený hluk může mít negativní dopad na divokou zvěř, ptactvo a zvířata v oblasti ZOO, stejně, jako na obyvatele žijící v blízkosti bez výraznější šance již tento nepříznivý stav zlepšit.

#### **4. Bezpečnostní otázky**

Zpráva o bezpečnosti a prevenci havárií by měla být podrobnější a jasněji definovat postupy pro prevenci nehod a reakci na ně (např. riziko pádu kabinky do řeky, nebo vedení nad areálem čistírnou odpadních vod na Císařském ostrově). Trasa lanovky je vedena v těsné blízkosti bio plynové stanice, kde ve studii se sice hovoří o bytelnosti pylonů ustát výbuch, ovšem o kabinkách s cestujícími zde není asi slovo. Je nepřijatelné takto riskovat a vést trať na potenciálně nebezpečnou oblast výbuchu metanu. Bezpečnost cestujících a okolního prostředí by měla být důkladněji zvážena a zdokumentována.

#### **5. Vliv na přírodní oblast Palírka**

Podatel nesouhlasí s výstavbou obrovského desítky metrů vysokého pylonu do přírodní cenné oblasti Palírka, která slouží obyvatelům jako jedna z mála rekreačních oblastí s ohledem na oplocení trojského svahu níže Zoologickou zahradou. Ruch a psychický tlak s ohledem na kabinky nad hlavou s cestujícími u oken zcela naruší přírodní ráz a rekreační funkci tohoto území mimo stále rušnější sídliště Bohnice.



## 6. Ochrana nemovité kulturní památky Sklenářka

Plánování několik desítek metrů vysokého pylonu poblíž kulturní památky Sklenářka zcela naruší tuto chráněnou historickou usedlost z vizuálního pohledu i kulturního hlediska. Je nezbytně důležité zachovat a respektovat kulturní dědictví této oblasti

## 7. Závažné vady dokumentace

Výpočty vlivu dopravy a hluku počítají s obousměrným provozem v ulici Trojská, což už dlouhé roky neplatí. Více jak 2.000 automobilů tak jezdí přes Troju a dále ulicí K Pazderkám/Lodžskou, což není ovšem ve studiích zohledněno. Stejně tak je na některých vizualizacích v blízkosti vyznačen OD Kaufland Bohnice, nicméně s jeho vlivem a problematickým vjezdem/výjezdem 48t kamionů zásobování v těsné blízkosti tramvajové trati a rušné lanové stanice se studie překvapivě nezabývá. Podatel požaduje dva zásadní projekty (Troja Horizon a OD Kaufland) v oblasti pořádně popsat a zahrnout už v procesu EIA s ohledem na jejich předpokládaný negativní vliv na kvalitu bydlení a psychickou pohodu obyvatelstva.

8. Omezení dopravy s výrazným přesahem na funkčnost dopravy v rámci sídliště Bohnice Optimisticky laděný návrh projektu lanovky pro stanici Bohnice navrhuje v místě stanice „zklidnění“ dopravy snížením na jeden pruh v každém směru páteřní komunikace Lodžská. Toto řešení však nebere v úvahu skutečnost, že se jedná o frekventovanou komunikaci pro celé sídliště Bohnice, kde každodenně projíždí více než 13 000 vozidel. S výstavbou lanovky se automobilový provoz, bez řešení například tramvajové trati ze Zdiby do Kobylis s návaznými parkovišti P+R, ještě zvýší. Výstavba tramvajové trati a souběžný provoz lanovky tuto situaci ještě více znepréhlední a zhorší. Dokumentace tento problém také opět neřeší. Je nezbytné proto provést důkladnou dopravní analýzu a zvážit reálné dopady projektu na dopravu v této oblasti. V tomto ohledu je nutné upozornit též na nesprávně zvolené předpoklady týkající se posouzení intenzity automobilové dopravy.

Podatel je přesvědčen, že tramvajové spojení by mělo být prioritou včetně tramvajového spojení Zdiby - Kobylisy, které na rozdíl od záměru lanovky může vést k trvalému snížení individuální automobilové dopravy v dotčených lokalitách. Záměr lanovky bude primárně turistickou atrakcí, která povede ke zvýšení a soustředění individuální automobilové dopravy v daném místě. Jako takový se jeví jako nepotřebný a duplicitní k jiným plánovaným záměrům, přičemž v případě realizace významně zhorší životní prostředí v dotčené lokalitě.

Rovněž projekt nedostatečně zohledňuje budoucí dopravní vlivy související s D0 a Čimickým přivaděčem, které by mohly významně zvýšit počet vozidel v této oblasti.

## 9. Varianty

Doposud nebyly provedeny dostatečné studie a analýzy, které by prokázaly, že finančně nákladná lanová dráha je jedinou možnou variantou. Měly by být zváženy alternativní přístupy k dopravě a jejich vliv na životní prostředí i za cenu ponechání současného stavu případně vyčkání na možné výhledové tramvajové tangenty vedené ve stejné trase.

## 10. Nepřesná informace o dopadu vlivů na dopravu

Studie opakovaně tvrdí, že plánovaný projekt lanové dráhy nemá tendenci a nepřivede do oblasti další individuální automobilovou dopravu, a proto se s ní v rámci studií nepočítá. Nicméně, zároveň se hovoří o očekávaném nárůstu návštěvníků ZOO Praha ve formě alternativy parkování v Bohnicích, možné atrakce, a rovněž tak i očekávaném přivedení další individuální dopravy k lanovce s vymezeným požadavkem na zajištění 600 parkovacích míst v dosahu 300 m okolo

lanové stanice Bohnice. Je tedy nezbytné provést důkladnou analýzu dopravy a zhodnotit i její vliv na okolí, hluk, imise a zdraví obyvatel, přestože se předkladatele studií snaží opakovaně tvrdit, že parkovací dům není předmětem tohoto posouzení – ovšem bez parkovacího domu s ohledem na prokázané nedostatečné parkovací kapacity není projekt lanovky realizovatelný.

Podatel poukazuje na nedostatečné zohlednění kumulace negativních vlivů, zejména leteckého provozu, kterému jsou nyní výrazně vystaveni obyvatelé Horoměřic, Suchdola, Starých Bohnic, Čimic, Dolních Chaběr a Prahy 6. Tato expozice se vztahuje i k očekávanému negativnímu dopadu v souvislosti s plánovaným rozšířením letiště Václava Havla o třetí ranvej, jejíž letecký koridor se posunul k sídlišti Bohnice o přibližně 1,5 km a zasahoval by přímo do něj.

#### 11. Závěr

Podatel se neztotožňuje s tvrzením studie, že záměr je přípustný. Je přesvědčen, že záměr nepřipustně zasahuje do krajinného rázu, nepřiměřeně zasahuje do přírodní a rekreační oblasti Palírky-Třešňovky a kulturní památky Sklenářka, zvýší automobilovou dopravu přivedením dalších automobilů Středočechů a návštěvníků ZOO do Bohnic, neřeší potřebu dalších minimálně 600 parkovacích míst v lokalitě Bohnic v důsledku realizace záměru, povede k zavedení placených modrých zón na sídlišti Bohnice, zvýší zátěž v okolí stanice i v místech pilířů v okolní krajině, povede ke ztrátě soukromí a pohody bydlení vlivem průjezdu kabiněk v úrovni oken a nad domy. Podatel navrhuje proto vydat nesouhlasné závazné stanovisko, případně vrátit dokumentaci k přepracování a doplnění.

#### **Vyjádření veřejnosti (ze dne 4. 10. 2023)**

Podatel uvádí následující připomínky a argumenty, které by měly být zohledněny:

##### 1. Umístění pylonů

Je potřeba vyslovit zásadní nesouhlas s umístěním pylonu č. 7. Jedná se o velmi vysoký zásah do části velmi navštěvované části cenné oblasti Palírka, která slouží obyvatelům jako jedna z mála rekreačních oblastí. Musí tedy dojít k novému návrhu umístění pylonu a to č. 7 a č. 8. Součástí návrhu by měl být řešen krajinný ráz s pohledy do krajiny. Vhodnějším řešením je vložení pylonu, pokud možno do lesa, aby nebyl tak morbidně viditelný dle současného návrhu.

##### 2. Nedostatečné zapojení veřejnosti a místních obyvatel do procesu příprav

S obyvateli Bohnic, kteří mají mít rušný projekt lanové stanice přímo před okny, se nikdo z politické reprezentace za 5 roků osobně nesetkal. Podatel toto považuje jako diskriminující chování.

##### 3. Závažné vady dokumentace

Dokumentace neobsahuje dostatečnou možnost parkovacích míst. Není tedy komplexně dořešena celková koncepce včetně navazujících potřeb dopravní infrastruktury (parkování).

Obyvatelé Bohnic o tramvaj nestojí a raději by upřednostnili částečné zadrátování ulice Čimická pro případný provoz trolejbusu s využitím el. baterií, které je výrazně environmentálně příznivější, než je provoz hlučných tramvají. Mělo by být koncepčně jasně uvedeno co má přednost, nebo alespoň zajištěn dlouhodobý časový horizont, aby byl ekonomický provoz lanové dráhy obhájen.

Podatel považuje za absurdní, že se připravuje projekt lanovky, jejíž část má být pouze stavbou dočasnou, a právě přes řeku, kde tak zoufale chybí Praze most.

#### 4. Závěr

Podatel považuje záměr s velkými dopady na obyvatele Bohnic. Zarážející je to, že tento záměr je vlastně v konečném důsledku jen stavbou dočasnou, pokud hlavní město Praha preferuje dopravu tramvajovou, je již nyní toto projednání pouhé plýtvání finančními prostředky.

#### **Vyjádření veřejnosti (ze dne 4. 10. 2023)**

Podatel se záměrem nesouhlasí. Uvádí, že dokumentace trpí vadami a je v rozporu se zákonnými požadavky. Uplatňuje následující připomínky:

1. Záměr je v dokumentaci označován a vyhodnocován z hlediska vyvolaných změn v dopravě výlučně jako stavba veřejné dopravy. Lanová dráha musí být z hlediska vlivu na životní prostředí posuzována i jako stavba tzv. zážitkové dopravy. Pokud v dokumentaci není zvažováno to, že lanovka bude sama turistickým cílem, pak dokumentace důsledky záměru ve fázi provozu nehodnotí úplně (uvádí se příklad lanové dráhy na Petřín).
2. Výhoda lanové dráhy není ničím podložena a neodpovídá skutečnosti. Posuzování záměru lanové dráhy se prodlužuje a v současné době Rada hlavního města Prahy nepočítá s tím, že by lanová dráha byla uvedena do provozu podstatně dříve než tramvajová trať. Lanová dráha by představovala větší zásah do krajinného rázu Trojské kotliny než tramvajová trať. Zároveň by lanová dráha byla spojena s vyvoláním většího příjezdu návštěvníků, kteří by za lanovou dráhou přijeli jen jako za turistickým cílem. Proto by varianta lanové dráhy v dané lokalitě měla být odmítnuta.
3. Lanová dráha má zároveň řešit obslužnost ZOO. Část návštěvníků ZOO přijíždí individuální automobilovou dopravou. Ve zjišťovacím řízení k záměru vyjádřila řada připomínkujících obavu, že problémy s návštěvníky přijíždějícími individuální automobilovou dopravou do Troji a hledajícími místo k zaparkování se rozšíří na sídliště Bohnice. Dokumentace je však v tomto smyslu zcela nedostatečná. Oznamovatel přesto použil k odhadu nezbytných nároků na parkování u stanice Bohnice pouze data pro běžný pracovní den, ačkoli věděl, že výsledky použitého modelu pracují jen s průměrným pracovním dnem a víkendovou nebo sezónní dopravu zanedbávají a silně nevyrovnanou sezónní návštěvnost zoologické zahrady nejsou schopny zahrnout. Jde o podstatnou vadu dokumentace.
4. Záměr lanové dráhy představuje významný zásah do znaků a hodnot krajinného rázu Trojské kotliny. Záměr, který představuje nezanedbatelnou změnu a snížení krajinného rázu Trojské kotliny, jak konstatuje studie vlivu na krajinný ráz, by měl být zvažován pouze tehdy, pokud by byla prokázána existence významného veřejného zájmu, který nemůže být naplněn jiným způsobem. Dokumentace však existenci takového veřejného zájmu nedokazuje.
5. Podatel z výše uvedených důvodů navrhuje, aby příslušný úřad rozhodl dokumentaci vrátit oznamovateli k přepracování, případně, aby příslušný úřad k záměru vydal závazné nesouhlasné stanovisko.

#### **Vyjádření veřejnosti (ze dne 3. 10. 2023)**

Podatel zasílá následující připomínky a žádám o jejich zohlednění:

1. Dokumentace neobsahuje dostatečné informace o dlouhodobých dopadech lanové dráhy na okolní životní prostředí. Za poslední roky zde bylo podobných zkruslených studií několik a s důsledky se marně potýkají obyvatelé sídliště Bohnice bez možnosti dovolání náprav.

2. Podatel by záměrem přišel o výhled na krajinu. Nejde jen o stanici lanové dráhy a její výšku/rozlehlost, ale i o "zadrátování" (lana pro kabiny) sídliště. Narážím tak i na související záměr přivedení tramvajové tratě, která zde nedává absolutně žádný smysl.
  3. Podatele navíc silně znepokojuje přehlížení jasných vedlejších dopadů: související zvýšená dopravní zátěž v Bohnicích, nedořešené parkování pro cestující lanové dráhy (zavedení placených modrých zón na sídlišti Bohnice nedostatek parkovacích míst nevyřeší), nadměrnou hlučností a znečištěním kvůli OC Krakov (přitom studie a sliby před výstavbou a při výstavbě byly jiné), zvýšení dopravního ruchu a přivedení dalších nepřizpůsobivých osob a bezdomovců k dopravnímu uzlu.
  4. Nesouhlasí s nepřiměřeným zásahem do přírodní a rekreační oblasti Palírky - Třešňovky a kulturní památky Sklenářka.
  5. Vysoká pravděpodobnost vytvoření dopravního špuntu u stanice lanové dráhy v Bohnicích bude generovat dlouhé kolony aut z a do sídliště.
  6. Podatel nehodlá dále ustupovat nesmyslným návrhům (OC Kaufland, tramvajová trať, které mimochodem v dokumentaci ani nejsou patřičně zohledněny), které znehodnocují kvalitu našeho bydlení a poškozují přírodu/krajinu.
- Dle dokumentace lze již nyní identifikovat závažné vlivy na chráněnou kulturní památku a na životní prostředí které jsou nepřijatelné z hlediska návaznosti na udržitelný rozvoj a ochranu životního prostředí. Z tohoto důvodu by měl příslušný úřad vydat závazné nesouhlasné stanovisko k tomuto záměru.

Po lhůtě stanovené v § 8 odst. 3 zákona byla k dokumentaci vlivů záměru Stavba č. 44595 Lanovka Podbaba-Troja-Bohnice na životní prostředí doručena Magistrátu hlavního města Prahy, odboru ochrany prostředí, celkem 4 vyjádření (1 vyjádření Hygienické stanice hl. m. Prahy, 2 identická vyjádření spolku Proti-plotu, z.s. - s podporující podpisovou listinou pro spolek Proti-plotu, z.s. s 243 podpisy a 1 vyjádření veřejnosti).

#### **Vyjádření Hygienické stanice hlavního města Prahy (č. j. HSHMP 47552/2023 ze dne 5. 10. 2023)**

Hygienická stanice hlavního města Prahy dokumentaci akceptuje s tím, že připomínky k oznámení byly v dokumentaci vypořádány.

#### **2 identická vyjádření spolku Proti-plotu, z.s. (s podporující podpisovou listinou s 243 podpisy; ze dne 4. 10. 2023)**

Tato 2 vyjádření jsou z věcného hlediska identická s vyjádřením spolku Proti-plotu, z.s.

#### **Vyjádření veřejnosti (ze dne 4. 11. 2023)**

Podatel uvedl, že se o záměru dozvěděl pozdě. Město nekomunikuje s předstihem a transparentně. Podatel se obává negativního ovlivnění zvýšené dopravy související se záměrem a zničením další části veřejné zeleně. Podatel zásadně nesouhlasí se záměrem. Rovněž nechce v okolí i další plánované záměry a upozornil na lepší využití finančních prostředků.

Na veřejném projednání záměru, které se konalo dne 1. 11. 2023 ve velké zasedací síni Magistrátu hlavního města Prahy (Mariánské nám. 2, Praha 1), nebyla uplatněna vyjádření týkající se vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, která by vybočovala z rámce výše uvedených vyjádření obdržených k dokumentaci vlivů záměru Stavba č. 44595 Lanovka Podbaba-Troja-Bohnice na životní prostředí.

#### Vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci

OCP MHMP k dokumentaci obdržel ve lhůtě dle § 8 odst. 3 zákona 129 vyjádření (po této lhůtě dále obdržel 4 vyjádření). Většina těchto vyjádření je nesouhlasná. Zpracovatel posudku z hlediska komplexního posouzení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví navrhl příslušnému úřadu vydat nesouhlasné stanovisko. Příslušný úřad se ztotožňuje se závěry zpracovatele a k záměru vydává nesouhlasné stanovisko. Obdržená nesouhlasná vyjádření jsou tedy vypořádána vydáním tohoto nesouhlasného stanoviska.

Součástí obdržených vyjádření jsou také vyjádření, která jsou souhlasná, popř. mají neurčitou povahu výroku. Vypořádání těchto vyjádření je následující:

Zpracovatel posudku, jakožto autorizovaná osoba dle zákona, konstatuje, že vzhledem k umístění záměru do území se zásadními a jedinečnými znaky a hodnotami krajinného rázu a nezanedbatelné změně a snížení krajinného rázu Trojské kotliny je identifikován limitující faktor ve vztahu k ochraně životního prostředí a záměr je z hlediska vlivů na krajinu a její ekologické funkce nepřijatelný. Zpracovatel posudku dále považuje za problematický průchod lanovky v bezprostřední blízkosti památkově chráněných usedlostí Sklenářka a Pazderka. Z hlediska vlivu na kulturní dominanty je pak nejvíce patrný prakticky stírající zásah do dominantního působení usedlosti Sklenářka. Tyto vlivy dle zpracovatele posudku také představují limitující faktor ve vztahu k ochraně životního prostředí a záměr je z hlediska vlivů na kulturní dědictví nepřijatelný.

Příslušný úřad bere na vědomí vyjádření podporující realizaci záměru. I přes to se však, po prostudování všech dostupných podkladů a po vyhodnocení všech potenciálních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, ztotožňuje s nepřijatelností záměru z hlediska vlivů na krajinu a její ekologické funkce a kulturní dědictví a vydává k záměru nesouhlasné stanovisko.

Všechna písemná vyjádření obdržená k dokumentaci vlivů záměru Stavba č. 44595 Lanovka Podbaba-Troja-Bohnice na životní prostředí byla podrobně vypořádána v posudku o vlivech záměru Stavba č. 44595 Lanovka Podbaba-Troja-Bohnice na životní prostředí.

Úplný text tohoto posudku včetně vypořádání uvedených vyjádření je zveřejněn v Informačním systému EIA ([www.cenia.cz/eia](http://www.cenia.cz/eia)) pod kódem záměru PHA1102. Požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních a jejich vypořádání byly vzaty do úvahy při formulování tohoto nesouhlasného závazného stanoviska.

## 6. Okruh dotčených územních samosprávných celků

kraj: Hlavní město Praha

obec: hlavní město Praha

městská část: Praha 6, Praha 8, Praha-Troja

Toto závazné stanovisko je vydáno dle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, jako podklad pro vydání rozhodnutí v navazujícím řízení podle § 3 písm. g) zákona.

Zákonem č. 149/2023 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o jednotném environmentálním stanovisku, došlo s účinností k 1. 1. 2024 k novelizaci zákona č. 100/2001 Sb. Jelikož byla uvedená dokumentace předložena před nabytím účinnosti této novely, postupuje se v tomto případě podle znění zákona č. 100/2001 Sb. účinného do 31. 12. 2023, a to na základě přechodného ustanovení obsaženého v čl. VII bodu 1 zákona č. 149/2023 Sb., podle něhož se posuzování vlivů záměrů nebo koncepcí zahájené před nabytím účinnosti tohoto zákona dokončí podle dosavadních právních předpisů.

Platnost tohoto závazného stanoviska je 7 let ode dne jeho vydání s tím, že může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 9a odst. 4 zákona.

### **Poučení**

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s § 149 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, je toto závazné stanovisko přezkoumatelné v rámci odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

**RNDr. Štěpán Kyjovský**

ředitel odboru

podepsáno elektronicky

### **Příloha:**

1. zápis z veřejného projednání (č. j. MHMP 2323701/2023)

### **Rozdělovník:**

1. Oznamovatel a zplnomocněný zástupce oznamovatele
  - METROPROJEKT Praha a.s., IDDS: ejde68g
2. Dotčené územní samosprávné celky – ve smyslu § 16 odst. 2 zákona neprodleně zveřejní závazné stanovisko na úředních deskách. Doba zveřejnění je podle § 16 odst. 2 zákona nejméně 15 dnů. Zároveň v souladu s tímto ustanovením dotčené územní samosprávné celky vyrozumí elektronickou datovou nebo e-mailovou zprávou (posta@praha.eu), popř. písemně příslušný úřad o dni vyvěšení závazného stanoviska na úřední desce, a to v nejkratším možném termínu
  - Hlavní město Praha, náměstkyně primátora hlavního města Prahy pro oblast životního prostředí a klimatického plánu, Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1
  - Městská část Praha 6, starosta, IDDS: bmzbv7c
  - Městská část Praha 8, starosta, IDDS: g5ybpd2
  - Městská část Praha-Troja, starosta, IDDS: 9qsbzvx
3. Dotčené orgány
  - 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
  - Úřad městské části Praha 6, odbor dopravy a životního prostředí, IDDS: bmzbv7c
  - Úřad městské části Praha 7, odbor životního prostředí, IDDS: r44b2x7
  - Úřad městské části Praha 8, odbor životního prostředí, IDDS: g5ybpd2
4. Zpracovatel dokumentace
  - SAGASTA s.r.o., RNDr. Bc. Jaroslav Bosák, MBA, IDDS: bkfcs9v
5. Zpracovatel posudku
  - Ing. Václav Obluk, IDDS: ikb6ma9
6. Ostatní
  - Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace, IDDS: c2zmahu
  - Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravy, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1