



ODBOR STAVEB DRAH

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha 1
Pobočka Praha

SPIS. ZN.: SZ DESU/007746/24
Č.J.: DESU/031/035498/24
VYŘIZUJE: Mgr. Simona Kubištová
TEL.: 601 208 446
E-MAIL: simona.kubistova@desu.gov.cz
DATUM: 15.11.2024

ROZHODNUTÍ

POVOLENÍ STAVBY

Výroková část:

Dopravní a energetický stavební úřad, jako stavební úřad příslušný podle § 30 odst. 1 písm. d) a § 33 odst.2 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen "stavební zákon"), v řízení o povolení záměru přezkoumal podle § 182 až 192 stavebního zákona žádost, kterou dne 6.6.2024 podal

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, IČO 00005886, Sokolovská č.p. 42/217, 190 00 Praha 9-Vysočany, kterého zastupuje PRAGOPROJEKT, a.s., IČO 45272387, K Ryšance č.p. 1668/16, Praha 4-Krč, 147 00 Praha 47

(dále jen "stavebník"), a po posouzení záměru podle § 193 stavebního zákona:

I. Podle § 197 a 211 stavebního zákona

p o v o l u j e

stavbu:

Povolení záměru "Elektrifikace autobusových linek - levý břeh, linka 131"

(dále jen "stavba") na pozemku parc. č. 1036/1 (ostatní plocha), parc. č. 1050/1 (ostatní plocha), parc. č. 1050/3 (ostatní plocha), parc. č. 1050/8 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 1050/9 (ostatní plocha), parc. č. 1050/13 (ostatní plocha), parc. č. 1331 (ostatní plocha), parc. č. 1333 (ostatní plocha), parc. č. 2084/15 (ostatní plocha), parc. č. 2086/1 (ostatní plocha), parc. č. 2566/96 (ostatní plocha), parc. č. 2566/98 (ostatní plocha), parc. č. 2811/1 (ostatní plocha), parc. č. 2910 (ostatní plocha), parc. č. 2912/3 (ostatní plocha), parc. č. 2913/1 (ostatní plocha), parc. č. 3045/1 (ostatní plocha), parc. č. 3061/9 (ostatní plocha), parc. č. 3061/15 (ostatní plocha), parc. č. 4038/1 (ostatní plocha), parc. č. 4038/2 (ostatní plocha), parc. č. 4062/1 (ostatní plocha), parc. č. 4062/3 (ostatní plocha), parc. č. 4062/4 (ostatní plocha), parc. č. 4062/5 (ostatní plocha), parc. č. 4062/6 (ostatní plocha), parc. č. 4062/13 (ostatní plocha), parc. č. 4062/14 (ostatní plocha), parc. č. 4064 (ostatní plocha), parc. č. 4065/1 (ostatní plocha), parc. č. 4066 (ostatní plocha), parc. č. 4074/1 (ostatní plocha), parc. č. 4090 (ostatní plocha), parc. č. 4091 (ostatní plocha), parc. č. 4121/1 (ostatní plocha), parc. č. 4121/2 (ostatní plocha), parc. č. 4121/3 (ostatní plocha), parc. č. 4121/4 (ostatní plocha), parc. č. 4142/4 (ostatní plocha), parc. č. 4177/1 (ostatní plocha), parc. č. 4178 (ostatní plocha), parc. č. 4195/3 (ostatní plocha), parc. č. 4196/1 (ostatní plocha), parc. č. 4198 (ostatní plocha), parc. č. 4199 (ostatní plocha), parc. č. 4207/1 (ostatní plocha), parc. č. 4235 (ostatní

plocha), parc. č. 4238/1 (ostatní plocha), parc. č. 4248/2 (ostatní plocha), parc. č. 4256 (ostatní plocha), parc. č. 4257 (ostatní plocha), parc. č. 4261 (ostatní plocha), parc. č. 4262/1 (ostatní plocha), parc. č. 4262/2 (ostatní plocha), parc. č. 4262/3 (ostatní plocha), parc. č. 4262/4 (ostatní plocha), parc. č. 4262/5 (ostatní plocha), parc. č. 4262/7 (ostatní plocha), parc. č. 4286/5 (ostatní plocha) v katastrálním území Dejvice, parc. č. 1281/234 (ostatní plocha), parc. č. 1281/370 (ostatní plocha), parc. č. 1281/528 (ostatní plocha), parc. č. 1281/587 (ostatní plocha), parc. č. 1281/610 (ostatní plocha), parc. č. 1281/611 (ostatní plocha), parc. č. 1324/2 (ostatní plocha), parc. č. 1324/28 (ostatní plocha) v katastrálním území Vokovice, parc. č. 2082/1 (ostatní plocha), parc. č. 2115/1 (ostatní plocha), parc. č. 2115/2 (ostatní plocha) v katastrálním území Bubeneč.

Stavba obsahuje:

- **Stavba se nachází v ulicích Zelená, Na Šťáhlavce, Šárecká, Na Pískách, Evropská, U Dejvického rybníčku.**
- Technologická část
- PS 011 MR U Matěje - projekt řeší výstavbu nové zděné jednojednotkové jednopatrové měničny s podezděným pochozím kabelovým prostorem pro napájení přilehlého trakčního vedení pro MHD. V 1.NP bude situována technologie rozvodny DP. Obsahovat bude samostatnou rozvodnu 22kV části DP, trakční transformátory, stejnosměrný rozváděč, rozváděč zpětných kabelů, rozváděč vlastní spotřeby, skříň ochrany a řízení a skříň dálkového ovládní. Část technologie PRE bude v oddělené místnosti. Vchod do měničny i do oddělené části PRE je z ulice Na Šťáhlavce. Suterén je zamýšlen jako pochozí kabelový prostor.
- PSOU.5 Zařízení pro detekci požáru
- PS 012 MRU Matěje-část PRE - nová měnična bude napájena z kabelové smyčky 22kV. V měničně bude umístěn rozváděč 22kV distribuční společnosti PREDi v samostatném prostoru přístupném z ulice Na Šťáhlavce. Přívodní kabely 22kV PRE budou ukončeny v přívodních polích vstupního VN rozváděče, kde budou tvořit smyčku. Za vstupní smyčkou bude vypínačový vývod s ochranou pro připojení rozváděče 22kV části DP. Rozváděče 22kV části PRE a DP budou propojeny kabelem. Stínění přívodních kabelů musí být vyvedeno na izolovanou sběrnici, jež bude upevněna izolovaně od uzemnění měničny. Stínění přívodních kabelů bude navzájem propojeno.
- Stavební část
- **000 Objekty přípravy území**
- SO 001 Příprava území - předmětem objektu SO 001 je kácení vzrostlé zeleně v prostoru plánované elektrifikace linky 131. Dřeviny, které je v rámci stavby třeba kácet, jsou v kolizi s umístěním stožárů TV, jejich ponecháním by došlo k narušení, minimálně kořenového systému a postupnému úhynu dřeviny. Další zásah do zeleně bude spočívat v ořezu některých dřevin, jednak kvůli stavbě stožárů TV a dále i z důvodu postupného vyvětvení na potřebnou podjezdnou výšku pro provoz trolejbusů. V rámci tohoto stavebního objektu je řešeno kromě vlastního kácení dřevin a smýcení keřů i zpracování vykáčené dřevní hmoty a odstranění pařezů. Po provedení prací musí být zájmové území stavby upraveno tak, aby zde mohla začít navazující stavební činnost.
- **100 Objekty pozemních komunikací**
- SO 101 Stavební úpravy - smyčka Bořislavka - předmětem tohoto objektu je návrh vysazené chodníkové plochy v ul. U Dejvického rybníčku (naproti připojení ul. Kladenská) u chodníku podél zástavby pro možnost umístění stožáru TTV.
- **300 Vodohospodářské objekty**
- SO 301 Kanalizační přípojka pro MR U Matěje - stavební objekt řeší zřízení kanalizační přípojky pro navrženou měničnu MR U Matěje. Přípojka bude napojena na stávající jednotnou kanalizaci V500/875 v ulici Na Míčánce a ukončena v revizní šachtě umístěné na pozemku vedle měničny. Do šachty bude napojena vnitřní ZTI objektu.
- SO 311 Vodovodní přípojka pro MR U Matěje - stavební objekt řeší zřízení nové vodovodní přípojky pro navrženou měničnu MR U Matěje. Přípojka bude napojena na stávající vodovod DN150 v ulici Na Míčánce a ukončena vodoměrnou šachtou na pozemku vedle měničny. Na přípojku bude v šachtě napojeno ZTI objektu měničny.

- **400 Elektro a sdělovací objekty**
- SO 401 Přípojka VN 22 kV MR U Matěje - tento stavební objekt řeší přípojku VN 22 kV pro novou měničnu MR U Matěje. MR U Matěje bude na hladině VN napojena novými kabely AXEKVCEY 3x240+OT ze stávajících kabelů mezi TS 2975 a TS 5556 u křižovatky ulic Na Šťahlávce, Šárecká a Matějská. Kabely budou naspojovány a smyčkově zapojeny do rozvaděče VN Ormazabal GA 2K LSV SG verze 2.0 v majetku PREDistribuce osazeného v měničně. K trase kabelů VN budou přiloženy 2 rezervní HDPE chráničky vnějšího průměru 40, které budou po dokončení montáže zkalibrovány a natlakovány. Celková délka trasy kabelů v chráničkách pod vozovkou je cca 21 m. Celková délka trasy nových kabelů VN je cca 190 m.
- SO411 Přípojka NN MR U Matěje - tento stavební objekt řeší přípojku NN pro novou měničnu MR U Matěje. MR U Matěje bude na hladině NN napojena novými kabely AYKY-J-OT 3x240+120 ze stávajících kabelů mezi RIS 144/1040 a RIS 144/144 uložených v protějším chodníku v ulici Matějská. Kabely budou naspojovány a smyčkově zapojeny do přípojkové a elektroměrové skříně SS102+ER na fasádě budovy. Celková délka trasy kabelů v chráničkách pod vozovkou je cca 7 m. Délka trasy nových kabelů NN je cca 16 m.
- SO 451 Přípojka CETIN pro MR U Matěje - tento stavební objekt řeší připojení MR U Matěje na metalickou síť novým kabelem 5XN0,4, který bude naspojován na stávající kabel 50XN0,4 od rDslamu DEJV1050. Kabel bude ukončen v rozvaděči MRK10 umístěném pod omítkou nebo na omítce na vnější stěně MR U Matěje. Společně s metalickým kabelem bude položena rezervní trubka HDPE 40, jejíž konce budou opatřeny koncovkou s ventilkem. Celková délka trasy kabelů v chráničkách pod vozovkou je cca 7 m. Délka trasy nového metalického kabelu je cca 14 m. Délka trasy nové trubky HDPE je cca 9 m.
- SO 452 Datové připojení DPP pro MR U Matěje a MR Vokovice - předmětem tohoto stavebního objektu SO 452 je vybudování datového připojení nové měničny MR U Matěje a stávající MR Vokovice na datovou síť Dopravního podniku hl. m. Prahy do stanice metra Bořislavka, která bude sloužit pro propojení měřičů na Energeticko technologický dispečink (ETD) v Praze v ul. Na Bojišti. Přípojka bude sloužit pro zavedení datového propojení s dispečinkem DP hl. m. Prahy. Zemní kabelová trasa je tvořena 2 ks optotrubek ze stanice metra Bořislavka do obou měřičů a je součástí stavebního objektu SO 661. V rámci tohoto objektu SO 452 bude zafouknutí optických kabelů do vybudované zemní trasy a uložení uvnitř objektů měřičů a zázemí stanice metra. Kabely budou ukončeny ve stávajících resp. nových datových rozvaděčích. Celková délka optického kabelu z MR U Matěje do stanice metra Bořislavka je 2500 m. Celková délka optického kabelu z MR Vokovice do stanice metra Bořislavka je 375 m.
- **600 Objekty drah**
- SO 651 Trolejové vedení Zelená - Bořislavka - předmětem tohoto stavebního objektu SO 651 je nové trolejové trolejbusové vedení pro novou trolejbusovou trať budoucí trolejbusové linky č. 51 (stávající autobusové linky č. 131) v úseku ulice Zelená - konečná Bořislavka, ulicemi Zelená, Na Šťahlávce, Na Fišerce, Šárecká, Na Pískách, Evropská. Linka č. 131 v úseku ulice Zelená - konečná Bořislavka je provozována v intervalech (4 - 5 minut v přepravní špičce) a s ohledem na prostorové a terénní parametry jsou na ni nasazovány standardní autobusy délky 12 m. Nové trolejové vedení linky č. 131 bude vybudováno jako dvoustopé vedení v délce cca 2841 m a v délce 1108 m jako jednostopé vedení v případě, že nebude zatrolejována smyčka náměstí Bořislavka, v případě provedení trolejové smyčky na náměstí Bořislavka bude celkem 3204 m dvoustopého vedení a 745 m jednostopého vedení bez vlastního TV na smyčce Dolní Bořislavka (součást objektu SO 652). V ulici Zelená bude u křížení s ulicí Koulovou trolejové vedení ve směru do centra napojeno pomocí sjezdové výhybky na stopu směrem z centra (směr Bořislavka). Bude použita asymetrická sjezdová výhybka. Křížení trolejbusové stopy v ulici Zelená s tramvajovou tratí TT Jugoslávských Partyzánů bude realizováno pomocí TRAMxTBUS křížení. Bude vybudováno celkem 195 stožárů včetně základů, z toho 6 stožáry (č. 183-04; 183-06; 183-07; 183-21; 183-26; 183-27) budou nahrazovat stávající stožáry včetně základů v stávajících místech. Část TV bude provedeno jako kompenzované vedení, část TV bude pevné, pružné vedení, částečně kompenzované klikatostí TV. Kompenzované vedení bude na ulici Evropská, v ulici Na Pískách od výměnného pole u křižovatky s ulicí Sušická až k Šárecké ulici a ulice Na Šťahlávce od Julisky do náměstí Na Santince, ostatní části TV budou provedeny jako TV pružné, pevně kotvené. Natrolejování parciálních trolejbusů bude v objektu SO 651 na zastávce Zelená z.c., ve stopě směr do centra v zastávce Sušická d.c. Pro možnost manipulačního natrolejování jsou instalovány natrolejovací stříšky také v zastávce Na Santince ve směru z centra. Trolejové

vedení linky č. 131 bude v objektu SO 651 rozděleno na 4 napájecí úseky, (N.Ú.UMT.1; NÚ.UMT.2; N.Ú.UMT.3; NÚ.UMT.4) vždy s dvěma napájecími body, v úseku N.Ú.UMT.4 budou napájecí body tři. Každý napájecí bod bude napájen samostatným párem kabelů (1x+; 1x-) z nové trolejbusové měnirny MR U Matěje.

- SO 652 Trolejové vedení Smyčka Bořislavka - předmětem tohoto stavebního objektu SO 652 je nové trolejové trolejbusové vedení na smyčce náměstí Bořislavka. Trolejové vedení objektu SO 652 bude obsahovat TV jednostopé smyčky na náměstí Bořislavka včetně namontování stopy do centra v ulici Na Pískách. Odbočení ze stopy k obratišti Horoměřická směrem do smyčky Dolní Bořislavka (do ulice U Dejvického rybníčku) realizováno symetrickou elektrickou sjezdovou výhybkou 20° (10°/10°) umístěnou před křižovatkou ulice Na Pískách s ulicí Evropská. Křížení s tramvajovou tratí TT Evropská bude realizováno pomocí TRAMxTBUS křížení (pod úhlem stop 80° resp. 85°). Trolejové vedení bude nataženo přes smyčku Dolní Bořislavka a napojeno do TV objektu SO 651 bude v zastávce Sušická d.c. v ul. Na Pískách. Ve smyčce Dolní Bořislavka bude nad severními odstavky instalována paralelní kusá trolej o délce cca 90 m. Celková délka jednostopého vedení včetně kusé stopy ve smyčce bude 917 m, z toho bude cca 363 m vedení v ulici Na Pískách, kde doplní TV objektu SO 651 na dvoustopé vedení. V rámci objektu SO 652 bude vybudováno celkem 23 stožárů včetně základů, trolejové vedení pružné, pevně kotvené v celém rozsahu objektu SO 652. Vlastní trolejové vedení na smyčce Bořislavka bude uchyceno na nosnou síť a výložníky ukotvené na nové stožáry, v ulici Na Pískách bude nová část TV uchyceno převážně na výložníky, které jsou součástí objektu SO 651. Téměř celá část nového TV objektu SO 652 bude součástí úseku N.Ú.UMT.4, pouze cca 75 m bude součástí napájecího úseku N.Ú.UMT.3.
- SO 661 Kabelové vedení MR U Matěje - předmětem tohoto stavebního objektu SO 661 je vybudování trakční kabelové sítě pro novou trolejbusovou trať budoucí trolejbusové linky č. 51 (stávající autobusové linky č. 131) v úseku ulice Zelená - ulice Evropská u stanice metra Bořislavka. Trakční kabely budou vedeny z nové měnirny MR U Matěje k příslušným napájecím bodům tratě. Do kabelové trasy budou společně s trakčními kabely uloženy i kabely pro elektrické ovládání motorových pohonů odpojovačů všech úsekových děličů a napájecích bodů. Ke kabelovým trasám budou přiloženy optotrubky do měniren MR U Matěje a do stávající měnirny MR Vokovice. Optotrubky budou využity pro uložení optických kabelů pro datové připojení měniren k datové síti dispečinku ETD v rámci SO 452. Celková délka nových kabelových tras je 3525 m.
- **700 Objekty pozemních staveb**
- SO701 MR U Matěje - stavební část - objekt měnirny tvoří betonová monolitická s plochou střechou o dvou podlažích. Blokovaná měnirna stojí kratší stěnou k východu s možností průchodu včetně sociálního zázemí. Vnější rozměry stavby jsou 27,03/7,25 m a s výškou 7,5 m. Stavba je dvoupodlažní o s.v. 2,85 a 3,55 m. V podlaze budou osazeny rámy pro instalaci rozvaděčů. Fasáda bude opatřena nátěrem omítky světle šedé barvy. Dveře budou z eloxovaného hliníku, okna budou plastová, tmavě šedé barvy. Všechny viditelné ocelové stavební konstrukce budou opatřeny nátěrem syntetickým emailem v barvě šedé. Vnitřní stěny budou opatřeny bílou malbou. Měnirna je v protoru velína, osvětlena skrze 2 menší okna. V prostoru technologie je osvětlení zajištěno umělým osvětlením. Ve vnitřních prostorách se nepočítá s trvalým pobytem na pracovišti, nebo s pobytem na pracovišti přesahující 4 hodiny. Vstupní strana objektu je situována na sever. Zemní práce jsou navrženy v rozsahu nezbytném pro vytvoření základů a větracího anglického dvorku. Nejdříve bude provedena hlavní výkopová jáma a to vzhledem ke svažitému terénu a úzkému pozemku mezi dvěma ulicemi, s pomocí záporového pažení. Poté se budou hloubit výkopy pro základové pasy a uložení chrániček IS. Návrh pažení výkopu bude zpracován dodavatelem dle jeho možností použité technologie. Základové pasy a deska budou ŽB s propojením se stěnami. Deska bude betonována na podkladní vrstvu z PB tl. 150 mm, opatřenou vodorovnou hydroizolací. Podkladní vrstva a železobetonové pasy třídy betonu C25/30 - XC2, XA1. Anglický dvorek má základový pas propojený se stěnou 1.PP.
- **800 Objekty úpravy území**
- SO 801 Vegetační úpravy - objekt vegetačních úprav řeší dosev trávníku v místech, kde může stavební činností dojít k narušení stávajících zatravněných ploch při umístění stožárů TV do trávníkových ostrůvků. Po dokončení prací budou plochy předány k údržbě následnému správci.
- **V rámci stavby jsou rovněž řešeny související stavební objekty**
- SO 180 Dopravně inženýrská opatření - tato část projektové dokumentace SO 180 řeší dopravní opatření spojená s realizací stavby.

- SO 190 Dopravní značení - úpravy dopravního značení se týkají přemístění stávajících svislých dopravních značek z míst, která budou v kolizi s nově navrženými stožáry trakčního trolejového vedení, příp. z míst kde by stávající značky byly nově umístěnými stožáry zakryty.

II. Stanoví podmínky pro provedení stavby:

1. Stavba bude provedena podle projektové dokumentace, kterou vypracoval PRAGOPROJEKT, a.s., IČ: 45272387, K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4; případné změny nesmí být provedeny bez předchozího povolení stavebního úřadu.
2. Stavebník oznámí stavebnímu úřadu fáze výstavby pro kontrolní prohlídky stavby:
 - a) kontrolní prohlídka stavby po jejím dokončení
3. Stavba bude dokončena nejpozději do 2 let od nabytí právní moci tohoto rozhodnutí.
4. Stavba bude prováděna stavebním podnikatelem: Stavebník oznámí údaje o stavebním podnikateli před zahájením stavby.
5. Bude dodrženo stanovisko Magistrátu hlavního města Prahy, odboru pozemních komunikací a drah, oddělení silničního správního úřadu, IČ: 00064581, Mariánské nám. 2/2, 110 01 Praha 1, č.j. MHMP-391560/2024/O4/Če ze dne 28.2.2024.
6. Bude dodrženo stanovisko Magistrátu hlavního města Prahy, odboru pozemních komunikací a drah, IČ: 00064581, Mariánské nám. 2/2, 110 01 Praha 1, č.j. MHMP-1003057/2024/PKD-O2/No ze dne 21.5.2024.
7. Bude dodrženo koordinované stanovisko Magistrátu hlavního města Prahy, odboru územního rozvoje, oddělení technické podpory, IČ: 00064581, Mariánské nám. 2/2, 110 01 Praha 1, č.j. MHMP 1119343/2024 ze dne 12.6.2024.
8. Bude dodrženo stanovisko Magistrátu hlavního města Prahy, odboru investičního, oddělení právní, IČ: 00064581, Mariánské nám. 2/2, 110 01 Praha 1, č.j. MHMP 896215/2024 ze dne 30.4.2024.
9. Bude dodrženo stanovisko Úřadu městské části Prahy 6, IČ: 00063703, Čs. armády 23, 160 52 Praha 6, č.j. MCP6 027358/2024 ze dne 21.2.2024.
10. Bude dodrženo stanovisko Krajského ředitelství policie hlavního města Prahy, IČ: 75151472, Kongresová 1666/2, 140 00 Praha 4, č.j. KRPA-160798-4/ČJ-2024-0000DŽ ze dne 23.7.2024.
11. Bude dodrženo stanovisko Dopravního a energetického stavebního úřadu, Oddělení ochrany veřejného zdraví, IČ: 19139314, nábr. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha 1, č.j. DESU/041/035378/24 ze dne 14.11.2024.
12. Bude dodrženo stanovisko Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, IČ: 00005886, Sokolovská 42/217, 190 00 Praha 9, č.j. DP/271/24/100630/TZ/5/150 ze dne 27.2.2024.
13. Bude dodrženo stanovisko Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a.s., IČ: 03447286, Veletržní 1623/24, 170 00 Praha 7, č.j. TSK/02269/24 1109/Hi ze dne 7.6.2024.
14. Bude dodrženo stanovisko Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy, IČ: 70883858, Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2, č.j. 7412/24 ze dne 18.7.2024.
15. Bude dodrženo stanovisko Povodí Vltavy, státního podniku, IČ: 70889953, Holečkova 3178/8, 150 00 Praha 5, č.j. PVL-8790/2024/260 ze dne 1.2.2024.
16. Bude dodrženo stanovisko Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, IČ: 00005886, Sokolovská 42/217, 190 00 Praha 9, č.j. DP/338/24/800210/JL ze dne 15.4.2024.
17. Bude dodrženo stanovisko Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, IČ: 00005886, Sokolovská 42/217, 190 00 Praha 9, č.j. 92/24 ze dne 26.1.2024.
18. Bude dodrženo stanovisko Pražské vodovody a kanalizace, a.s., IČ: 25656635, Ke Kablu 971/1, 102 00 Praha 10 a Pražská vodohospodářská společnost a.s., IČ: 25656112, Evropská 866/67, 160 00 Praha 6, č.j. ZADOST202401958-01 ze dne 14.3.2024.
19. Bude dodrženo stanovisko Středisko společných činností AV ČR, v.v.i., IČ: 60457856, Národní 1009/3, 110 00 Praha 1, č.j. SSČ-07175/24 ze dne 15.7.2024.
20. Bude dodrženo stanovisko Pražské plynárenské Distribuce, a.s., člen koncernu Pražská plynárenská a.s., IČ: 27403505, U Plynárny 500, 140 00 Praha 4 (od 1.7.2024 přechod práv na Pražskou plynárenskou Distribuci, a.s., IČ: 21031088, U Plynárny 500, 140 00 Praha 4 - Michle), č.j. 2024/OSDS/01862 ze dne 2.4.2024.

21. Bude dodrženo stanovisko CETIN a.s., IČ: 04084063, Českomoravská 2510/19, 190 00 Praha 9, č.j. 31876/24 ze dne 27.2.2024.
22. Bude dodrženo stanovisko NET4GAS, s.r.o., IČ: 27260364, Na Hřebenech II 1718/8, 140 21 Praha 4, č.j. 954/24/OVP/Z ze dne 6.2.2024.
23. Bude dodrženo stanovisko Quantcom, a.s., IČ: 28175492, Křížíkova 237/36a, 186 00 Praha 8, č.j. PH1266374 ze dne 26.1.2024.
24. Bude dodrženo stanovisko Fine Technology Outsource, s.r.o., IČ: 05190533, Tylova 473/27, Jižní Předměstí, 301 00 Plzeň, č.j. 60001 ze dne 23.2.2024.
25. Bude dodrženo stanovisko Technologie hlavního města Prahy, a.s., IČ: 25672541, Dělnická 213/12, 170 00 Praha 7, č.j. VPD-00245/2024 ze dne 25.1.2024.
26. Bude dodrženo stanovisko T-Mobile Czech Republic a.s., IČ: 64949681, Tomíčková 2144/1, 148 00 Praha 4, č.j. E04927/24 ze dne 25.1.2024.
27. Bude dodrženo stanovisko Vodafone Czech Republic a.s., IČ: 25788001, Náměstí Junkových 2, 155 00 Praha 5, č.j. MW9910241277641505 ze dne 30.1.2024.
28. Bude dodrženo stanovisko Sekce majetkové Ministerstva obrany, odboru ochrany územních zájmů a státního odborného dozoru, IČ: 60162694, Tychonova 1, 160 01 Praha 6, č.j. MO 244698/2024-1322 ze dne 20.3.2024.
29. Stavba musí splňovat parametry stanovené vyhláškou č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen "vyhláška") a ustanoveními stavebního zákona.
30. Stavebník je povinen písemně oznámit Dopravnímu a energetickému stavebnímu úřadu termín zahájení stavby, název a sídlo stavebního podnikatele, který bude stavbu provádět. Změny v těchto skutečnostech stavebník neprodleně oznámí Dopravnímu a energetickému stavebnímu úřadu.
31. Před zahájením stavby bude na viditelném místě v místech soustředěné stavební činnosti u vstupu na staveniště umístěn štítek "Stavba povolena". Rozsáhlé stavby se mohou označit jiným vhodným způsobem s uvedením údajů ze štítku. Štítek musí být chráněn před povětrnostními vlivy, aby údaje na něm uvedené zůstaly čitelné. Štítek bude na stavbě ponechán do vydání kolaudačního rozhodnutí.
32. Provádět stavbu může jako zhotovitel jen stavební podnikatel, který při její realizaci zabezpečí odborné vedení provádění stavby stavbyvedoucím. Dále je povinen zabezpečit, aby práce na stavbě, k jejichž provádění je předepsáno zvláštní oprávnění, vykonávaly jen osoby, které jsou držiteli takového oprávnění.
33. Při provádění stavby je nutno dodržovat předpisy týkající se bezpečnosti práce, zejména zákona č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci), ve znění pozdějších předpisů, a nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, a dbát o ochranu osob na staveništi.
34. Před započatím stavebních prací stavebník zabezpečí vytyčení všech podzemních vedení a zařízení v obvodu staveniště, jejich případnou ochranu a přeložení podle příslušných norem a předpisů za odborného dohledu správců (vlastníků) vedení a zařízení.
35. Před záhozem podzemních vedení, zařízení a přeložek inženýrských sítí bude provedeno jejich zaměření situačními a výškovými kótami.
36. Stavebník po dobu realizace stavby bude zajišťovat koordinaci vlastní stavby s prováděnými stavbami cizích investorů v ochranném pásmu dráhy a v obvodu dráhy.
37. Stavebník je povinen zajistit řádnou údržbu a sjízdnost všech jím využívaných přístupových cest na staveniště po celou dobu výstavby.
38. Případné škody způsobené při provádění stavby na cizím majetku je nutné neodkladně odstranit.
39. Práce na staveništi, při kterých by hluk překračoval hranici stanovenou příslušným hygienickým předpisem, nesmí být prováděny v době od 22.00 do 6.00 hod., případné práce v uvedené dobu projedná stavebník předem s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví a Dopravním a energetickým stavebním úřadem.

40. Před zahájením prací a zásahem do pozemních komunikací požádá stavebník příslušný silniční správní úřad o povolení zvláštního užívání komunikace.
41. Stavebník bude nejméně 1 měsíc před dopravními omezeními a výlukami v osobní dopravě informovat dotčené obecní úřady.
42. Stavebník zajistí realizaci technických a organizačních opatření k minimalizaci prašnosti při provádění stavebních prací v zastavěném území. Pro příjezd na staveniště budou používány výhradně s vlastníky (správci) komunikací předem projednané a schválené přístupové cesty.
43. Z hlediska ochrany archeologických nálezů bude stavebník postupovat podle § 22 a § 23 zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.
44. Po dokončení stavby nebo její části schopné samostatného užívání, požádá stavebník nebo jeho zástupce o zavedení zkušebního provozu, který se stanovuje na dobu 6 měsíců.
45. Po ukončení zkušebního provozu lze stavbu užívat jen na základě kolaudačního rozhodnutí vydaného Dopravním a energetickým stavebním úřadem. Žádost stavebníka o provedení závěrečné kontrolní prohlídky stavby a o vydání kolaudačního rozhodnutí musí být doložena předepsanými doklady podle § 232 stavebního zákona.
46. Vyznačit souhlasy vlastníků pozemků nebo staveb s navrhovaným stavebním záměrem na situační výkres dokumentace před zahájením stavby.
47. Stavebník před zahájením stavby zajistí obnovu stanovisek účastníků řízení, jejichž platnost skončila v průběhu tohoto společného řízení.

Podle § 8 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění platném do 30.6.2024

Povoluje

kácení dřevin:

- 1x javor klen o obvodu kmene 100 cm, na parc. č. 1281/234 k.ú. Vokovice, přímo u terminálu metra Bořislavka;
- 2x třešeň pilovitá o obvodech kmene 63 a 79 cm, které jsou součástí stromořadí v ul. Na Pískách na parc. č. 4090, k.ú. Dejvice;
- 3x jasan ztepilý o obvodech kmene 80 až 95 cm na parc. č. 2913/1 k.ú. Dejvice, v místě budoucí měnírny.
- 1x trnovník akát o obvodu kmene 91 cm na parc. č. 4090 k.ú. Dejvice.
- 1x hrušeň obecná o obvodu kmene 53 cm na parc. č. 4090 k.ú. Dejvice.
- 20 + 20 m² ptačí zob obecný o obvodu kmene do 30 cm na parc. č. 4177/1 k.ú. Dejvice.
- 350 m² převážně stromový porost – jasan ztepilý, hrušeň obecná, javor klen, dub letní, třešeň ptačí, lípa obecná, javor mléč, slivoně, růže šípková o obvodu kmene cca 20 ks 30-79 cm, zbytek do 30 cm na parc. č. 2913/1 k.ú. Dejvice.
- cca 150 ks stromový porost, část vícekmenny, cca 20 ks ořez větví – trnovník akát, jasan ztepilý, javor mléč, javor klen, jabloň – káceno cca 15 ks o obvodu kmene 30-95 cm na parc. č. 4177/1 k.ú. Dejvice.
- cca 500 ks stromový porost, část vícekmenny, cca 25 ks ořez větví – trnovník akát, jasan ztepilý – káceno cca 20 ks o obvodu kmene 30-79 cm parc. č. 4177/1 k.ú. Dejvice.

za splnění níže uvedených podmínek

- Kácení dřevin je možné provést pouze v případě realizace výše uvedené stavby.
- Kácení dřevin může být výjimečně provedeno ve vegetačním období roku, bezprostředně před zahájením stavby a po nabytí právní moci společného územního a stavebního povolení k uvedené stavbě.

Účastníci řízení, na něž se vztahuje rozhodnutí správního orgánu:

BOŘISLAVKA OFFICE & SHOPPING CENTRE s.r.o., Antala Staška č.p. 2027/79, 140 00 Praha 4-Krč
Bytové družstvo U Hadovky, U Hadovky č.p. 601/20, 160 00 Praha 6-Dejvice
ČD - Telematika a.s., Pernerova č.p. 2819/2a, 130 00 Praha 3-Žižkov
Česká zemědělská univerzita v Praze, Kamýčká č.p. 129, Praha 6-Suchdol, 165 00 Praha 620
České Radiokomunikace a.s., Skokanská č.p. 2117/1, Praha 6-Břevnov, 169 00 Praha 69
CETIN a.s., Českomoravská č.p. 2510/19, 190 00 Praha 9-Libeň
Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, Sokolovská č.p. 42/217, 190 00 Praha 9-Vysočany
GTS Czech s.r.o., Přemyslovská č.p. 2845/43, 130 00 Praha 3-Žižkov
HLAVNÍ MĚSTO PRAHA, Mariánské náměstí č.p. 2/2, 110 00 Praha 1-Staré Město
Městská část Praha 6, Čs. armády č.p. 601/23, 160 00 Praha 6-Bubeneč
Ministerstvo obrany, Tychonova č.p. 221/1, 160 00 Praha 6-Hradčany
Ministerstvo vnitra, Nad štolou č.p. 936/3, 170 00 Praha 7-Holešovice
Pe3ny Net s.r.o., Evropská č.p. 846/176a, 160 00 Praha 6-Vokovice
Pražská plynárenská Distribuce, a.s., U plynárny č.p. 500/44, 140 00 Praha 4-Michle
PREdistribuce, a.s., Svornosti č.p. 3199/19a, 150 00 Praha 5-Smíchov
Quantcom, a.s., Křižíkova č.p. 237/36a, Praha 8-Karlín, 186 00 Praha 86
Středisko společných činností AV ČR, v. v. i., Národní č.p. 1009/3, 110 00 Praha 1-Staré Město
SUPTel a.s., Hřbitovní č.p. 1322/15, Doubravka, 312 00 Plzeň 12
T-Mobile Czech Republic a.s., Tomíčková č.p. 2144/1, Praha 4-Chodov, 148 00 Praha 414
UniCredit Bank Czech Republic and Slovakia, a.s., Želetavská č.p. 1525/1, 140 00 Praha 4-Michle
Vodafone Czech Republic a.s., náměstí Junkových č.p. 2808/2, Praha 5-Stodůlky, 155 00 Praha 515

Odůvodnění:

Dne 6.6.2024 podal stavebník žádost o povolení výše uvedené stavby, uvedeným dnem bylo zahájeno řízení o povolení záměru.

Podklady žádosti:

- Technická dokumentace stavebních prací (průvodní zpráva, souhrnná technická zpráva, dokumentace povolované stavby, situační výkresy).
- Vyjádření a závazná stanoviska dotčených orgánů.

Stavební úřad vyrozuměl o zahájení řízení známé účastníky řízení a dotčené orgány. Současně podle § 189 odst. 1 stavebního zákona určil, že ve lhůtě do 15 dnů od doručení tohoto oznámení mohou účastníci řízení uplatnit své námitky.

Stavební úřad přezkoumal žádost podle § 184 stavebního zákona, projednal ji s účastníky řízení a s dotčenými orgány.

Stavební úřad zajistil vzájemný soulad předložených závazných stanovisek dotčených orgánů vyžadovaných zvláštními předpisy a zahrnul je do podmínek rozhodnutí.

Vypořádání s návrhy a námitkami účastníků:

Dne 22.7.2024 byla Dopravnímu a energetickému stavebnímu úřadu doručena námitka č.j. DESU/011251/24 účastnice řízení paní Lenky Vackové, ve které uvádí:

- Jako vlastník přímo sousedního domu č.p. 20 a pozemku p.č. 2950 katastrální území Dejvice, sousedícího s pozemky parc. č. 4177/1 a 2566/96 podávám k záměru elektrifikace autobusových linek – levý břeh, linka 131 tyto námitky.

1. Umístění stožáru číslo 92 (číslování dle DUSP Elektrifikace linky 131, Pragoprojekt: 11/2023) je navrženo v místě přímo před štítem historického domu – fary z roku 1771, nemovité kulturní památky a současně v koruně vzrostlého 80 let starého stromu – jírovce. Prosím o posunutí stožáru

východním směrem asi 5m na hranu novodobější přístavby domu č.p.20 tak, aby nebránil výhledu na původní nemovitost a byl dostatečně vzdálen od koruny vzrostlého stromu.

2. Umístění stožáru č.90A (číslování dle DUSP Elektrifikace linky 131, Pragoprojekt: 11/2023) je navrženo před historickým domem – farou z roku 1771, nemovitou kulturní památkou v místě původní zahrady – zeleně, v těsné blízkosti asi 15 leté lípy, která v budoucnu bude stále zvětšovat svůj objem koruny a postupně by překážela stožáru i lanům napínajícím troleje. Prosím o posunutí stožáru severním směrem do chodníkové plochy asi 1,6m od stávající hrany chodníku.

3. Na východní hraně nemovitosti č.p.20 sousedící s pozemkem 4177/1 a 4177/2 vede kabelová trasa před vstupem do skladu, vhozem do sklepa a zásobovacím místem pro restauraci Na staré faře, která sídlí v domě. Prosím o doplnění kabelové chráničky v tomto místě tak, aby bylo možno nad kabelovou trasou příležitostně manipulovat s vozidly z důvodu zásobování restaurace.

Dopravnímu a energetickému stavebnímu úřadu byl rovněž dne 22.7.2024 doručen zápis z jednání Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciová společnost, IČ: 00005886, Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9 a paní Lenky Vackové, jehož předmětem byly připomínky paní Lenky Vackové. Na základě vzájemné konstruktivní diskuse byly domluveny následující úpravy oproti DUSP, které budou zapracovány v dokumentaci pro provádění stavby, která bude podkladem pro výběr zhotovitele stavby záměru Elektrifikace linky 131. Jedná se o tyto úpravy:

1. Stožár č. 92 (číslování dle DUSP Elektrifikace linky 131, Pragoprojekt: 11/2023) bude posunut na hranu přilehlého domu tak, aby nebránil výhledu na původní nemovitosti odsunutou dále od uliční čáry a byl dostatečně vzdálen od přilehlého vzrostlého kaštanu.
2. Stožáry č. 90A (číslování dle DUSP Elektrifikace linky 131, Pragoprojekt: 11/2023) bude posunut z navrženého místa zeleně do chodníkové plochy cca 1,6 – 2,0 m od stávající hrany chodníku. S tímto posunem navrhovatelka souhlasí i navzdory tomu, že je v současnosti plocha využívaná k parkování osobních vozidel.
3. Přiléhající kabelová trasa záměru na východní hraně nemovitosti, ve kterém je situována restaurace Na staré faře, bude při realizaci dostatečně ochráněna tak, aby bylo možno nad kabelovou trasou příležitostně manipulovat s vozidly z důvodu zásobování přilehlé restaurace.

Uvedené bylo zpracovatelem projektové dokumentace (Pragoprojekt) technicky prověřeno a investor (Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.) tyto úpravy akceptuje.

Na základě výše uvedeného Dopravní a energetický stavební úřad uvádí, že mezi účastnicí řízení paní Lenkou Vackovou a investorem Dopravním podnikem hl. m. Prahy došlo v rámci podaných námitek ke shodě.

Dne 8.8.2024 byla Dopravnímu a energetickému úřadu doručena námítka č.j. DESU/012335/24 účastníků řízení pana Petra Hrdličky a paní Magdaleny Hrdličkové, ve které uvádí:

- Jsme s manželem vlastníky pozemku parc. č. 1961/1, v k.ú. Dejvice, tedy pozemku, který přímo sousedí s pozemkem, na kterém má být záměr realizován. Na pozemku parc. č. 1960 je umístěn náš dům. Z tohoto důvodu jsme účastníky řízení o povolení záměru, neboť naše zájmy jsou uvedeným záměrem přímo dotčeny. Ve smyslu výše uvedeného oznámení podáváme ve stanovené lhůtě následující námítka:

Záměr je umístěn do ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze vyhlášeném rozhodnutím bývalého odboru kultury NVP i. j. Kut'5-932/81 ze dne 19. 5. 1981 o určení ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze a jeho doplňkem ze dne 9. 7. 1981, kterými se určuje toto ochranné pásmo a podmínky pro činnost v něm. Cílem ochranného pásma je zajištění urbanistických a architektonických hodnot na území památkové rezervace před rušivými vlivy, vyvolanými stavebními změnami v jejím okolí, které by hrozily tyto hodnoty, nebo porušily urbanistickou kompozici, měřítko, případně siluetu. Umístění takového počtu stožárů trolejového vedení a drátů do prostoru ulice Na Pískách, kde se nachází i naše nemovitost, nepochybně poruší siluetu této ulice, a to jak při pohledu z pozice pěšího, tak z pohledu řidiče či z pohledu ze vzduchu. Záměr přitom počítá s tím, že cca polovina trasy bude s trolejemi a polovina bez trolejí. Zcela nesmyslně a pouze z důvodu úspory financí (aby na trase nemusel stavět dvě měnicí stanice) stavebník umístil troleje do ulice Na Pískách, tedy do uvedeného ochranného pásma památkové rezervace, která je z obou stran zastavěna

rodinnými domy a část bez trolejí plánuje v ulici Bubenečská, kde jsou pouze velké obytné domy a kde by troleje a sloupy nenarušovaly charakter ulice, tak jako by jej narušovaly v ulici Na Pískách. Ze souhlasného koordinovaného stanoviska vydaného dne 12. 6. 2024 pod č.j. MHMP 1119343/2024 sp. zn. S-MHMP 263362/2024 Magistrátem hl. m. Prahy podle § 176 stavebního zákona (dále jen „koordinované stanovisko“) vyplývá, že Magistrát hl. m. Prahy je si sice vědom cílů ochranného pásma, nicméně bez jakéhokoli bližšího zdůvodnění přezkoumatelnou správní úvahou uvádí, že „realizace předloženého záměru neohrozí hodnoty památkové rezervace, tj. její urbanistickou kompozici, měřítko a siluetu a z hlediska památkové péče je tedy akceptovatelný.“ (str. 6 koordinovaného stanoviska). Toto jeho zdůvodnění je pouze názorem, který se nezakládá na žádných relevantních podkladech. S ohledem na hodnotu dané lokality Hanspaulky, která je nejen v rámci Prahy 6, ale i celé Prahy jedinečnou rezidenční lokalitou, se dle našeho názoru Magistrát hl. m. Prahy jako orgán vydávající koordinované stanovisko s touto problematikou vůbec nevypořádal a nelze k tomuto stanovisku tedy přihlížet.

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (dále též „OCP MHMP“), jako příslušný úřad podle § 22 písm. a) a § 23 odst. 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších změn (dále také jen „zákon o EIA“) rozhodl podle § 7 odst. 6 zákona o EIA rozhodnutím ze dne 4. 4. 2022 pod č.j. MHMP 589956/2022 sp. zn. S-MHMP 453939/2022 (dále jen „rozhodnutí o EIA“) o tom, že záměr nepodléhá posouzení vlivů na životní prostředí podle zákona o EIA. Rozhodnutí o EIA se však týká záměru, který obsahuje: 163 ks nových trakčních stožárů, měnírnu U Matěje o rozměrech cca 18 m x 9 m se suterénem; konstatování že zásah do dřevin je předpokládán jen v rámci lokálních nezbytných zásahů (prořezy či kácení max. v jednotkách dřevin pro umístění měnírny) a konstatování, že záměr bude koordinován s rekonstrukcí ulic Šárecká a Na Pískách. Technická zpráva k projektu záměru část S001 – příprava území, z listopadu 2023 však uvádí, že: bude smýceno 340 m² zeleného křovinového porostu; bude pokáceno 55 ks stromů o průměru kmene 10 – 30 cm a 1 strom o průměru kmene 31 – 50 cm; celkové rozměry měnírny jsou 27,3m x 7,3m s výškou 3,5m. Tedy je zjevné, že rozhodnutí o tom, že není třeba posouzení vlivů na životní prostředí podle zákona o EIA se týkal záměru, který počítal s téměř nulovým či minimálním kácením dřevin, a samotný projekt počítá s pokácením 56 ks stromů. Dále rozhodnutí o EIA spočívá též na tom, že výměra měnírny bude 162 m² a projekt pro záměr již počítá s plochou měnírny 199,29 m², tedy měnírna dle projektu má být o 22,84 % větší než v rozhodnutí o EIA. Těžko lze tedy hovořit o stejné budově. Dále z vyjádření zástupců stavebníka (např. na setkání s veřejností dne 7. 8. 2024 konaném na půdě Úřadu Městské části Praha 6) vyplývá, že záměr se má stavět i bez koordinace s rekonstrukcí ulice Na Pískách, tedy v rozporu s rozhodnutím o EIA. Rozhodnutí o EIA je tak pro tento záměr nepoužitelné. V této souvislosti je nutné zdůraznit, že by se pro obyvatele v ulici na Pískách jednalo o nadměrné zatížení výstavbou na dlouhou dobu, pokud by oba záměry byly realizovány postupně.

Jak již bylo popsáno výše, v rámci záměru dojde k pokácení 56 ks stromů, k vymýcení velkého množství keřů, a tedy k zničení velkého rozsahu zeleně. Správní orgány se ve svých stanoviscích nijak přezkoumatelně nevyjádřily k tomu, jak přínos zavedení trolejbusové trati přebije negativa spočívající v úbytku zeleně. V důsledku výstavby záměru dojde nejen k nikoli nepodstatnému kácení, ale též k ořezu stromů poskytujících stín. V důsledku úbytku stínu, který bude trvalého rázu, neboť trolejové vedení vyžaduje prostor, bude docházet ke zvýšení teploty a k úbytku kyslíku a pohlčování CO₂. S těmito dopady se dotčené orgány vůbec přezkoumatelně nevypořádaly. Jako řádné vypořádání se nelze počítat prostě odkazy na klimatický plán Prahy a závazek Prahy snižovat emise CO₂ z dopravy. Celou problematiku je nutno nahlížet komplexně. Stromy absorbují CO₂, je proto naprosto nepřijatelné je pokácet s odůvodněním, že tím budou snižovat emise. Emise se kácením stromů a postavením trolejbusové trasy sníží pouze zanedbatelně, dle údajů o záměru dojde ke snížení emisí NO_x o 801 kg/rok a u CO o 1.720 kg/rok. Průměrná dopravní intenzita např. v ulici Na Pískách je dle sčítání pro hlukovou studii 3348 osobních aut denně a 116 spojů 131 denně a 64 těžkých nákladních vozidel denně. Je tedy zjevné, že linka 131 tvoří pouhý zlomek z celkové dopravy. S ohledem na výše uvedené navrhuje, aby záměr nebyl správním orgánem povolen, případně aby byl na základě příslušné změny dokumentace záměru stavebníkem povolen s tím, že v ulici Na Pískách (mezi zastávkami Špitálka a Hanspaulka) bude umístěna beztrolejová část trasy plánovaného trolejbusu.

K tomuto Dopravní a energetický stavební úřad uvádí:

Příprava záměru elektrifikace linky 131 ve vztahu k institutu památkové ochrany území byla posouzena koordinovaným závazným stanoviskem Magistrátu hl. m. Prahy podle § 176 stavebního zákona č.j. MHMP 1119343/2024 ze dne 12.6.2024. Součástí tohoto stanoviska je rovněž vyjádření odboru památkové péče MHMP, jež s předmětným záměrem ve všech dotčených oblastech za splnění stanovených podmínek souhlasí. Otázka míry a důslednosti posouzení předmětného záměru ze strany dotčeného orgánu není a z principu ani nemůže být v kompetenci žadatele, v tomto případě investora záměru, kterým je Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost (dále jen „DPP“).

DPP jakožto investor stavby však v rámci přípravy projektu elektrifikace velmi vážně vnímal citlivost území, které stávající autobusová linka 131 obsluhuje. Právě z těchto důvodů byl kladen mimořádný důraz na sdružování stožárů trakčního vedení a veřejného osvětlení v uličním prostoru, jehož cílem je minimalizace počtu dodatečně potřebných stožárů v uličním prostoru. V návaznosti na opakovaná a velmi konstruktivní jednání se zástupci městské části Prahy 6 a rovněž zástupci Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy bude kladen velký důraz rovněž na subtilnost instalovaných stožárů tak, aby stožáry za podmínky splnění všech technických parametrů (potřebné tahy a stabilita) byly co nejsubtilnější. Touto snahou chce DPP demonstrovat citlivý přístup k dané lokalitě. Dále je v této souvislosti na místě zmínit, že lokalita Hanspaulky a Bořislavky byla již historicky spjata s počátky trolejbusové dopravy v Praze, kdy koncem srpna 1936 vyjela v trase Vozovna Střešovice – Sv. Matěj první trolejbusová linka s označením K, později s označením 51. Dá se tedy říct, že lokalita Hanspaulky a sv. Matěje do jisté míry vznikala a rozvíjela se ve vzájemné symbióze s trolejbusy. K původním plánům ze 40. a 50. let 20. století na prodloužení trolejbusové trati od sv. Matěje přes Bubeneč do centra města bohužel již především z důvodů nepříznivých dopadů centrálně plánovaného hospodářství nedošlo. Projekt elektrifikace linky 131 tak vlastně do jisté míry navazuje na historické souvislosti a trolejbusová doprava v této lokalitě není v žádném případě cizím prvkem.

Dalším atributem, který jednoznačně přinese pozitivní efekty pro lokalitu Hanspaulky jakožto rezidenční čtvrti, jsou zejména příznivější hlukové a emisní vlastnosti trolejbusového provozu. Trolejbusy neprodukuje v místě, kudy projíždí, žádné lokální emise, a to nejen emise CO₂, ale celou řadu dalších zdraví škodlivých látek (např. NO_x, PM částice apod.), jejichž vliv na lidské zdraví byl opakovaně a nezpochybnitelně prokázán. Pro srovnání lze uvést data z roku 2023, kdy autobusy na lince 131 ujely celkově 523 913,45 km při celkové spotřebě nafty 233 816,99 l nafty. Průměrná spotřeba nafty činila tedy cca 44,63l/100 km. Dle metodiky envimat.cz byly při této spotřebě vyprodukovány celkové emise CO₂ za rok ve výši 627 t (1197 g/km). Nasazením trolejbusů místo 2 naftových autobusů nebudou v místě provozu emitovány žádné emise, a to nejen CO₂, ale i další škodlivé částice, jak již bylo uvedeno výše. Co se týče akustických vlastností trolejbusů, významný rozdíl se projevuje především při stání (v zastávkách), rozjezdech, brzdění a v nižších rychlostech, kdy okolní zastávka není zatěžována vibracemi a hlukem spalovacího motoru. S ohledem na charakter ulice Na Pískách, kde se nachází řada zpomalovacích bezpečnostních prvků na vozovce, a tím pádem dochází k častému brzdění a rozjíždění autobusů, bude tento efekt o to ztlačenější.

Dočasné vlivy v období výstavby (hluk). Uvedená změna stavebních parametrů měřírny není změnou, která by mohla měnit závěry hodnocení. Závěr „Ani realizace měřírny negeneruje žádné rozsáhlé práce“ je nadále platný. Ač se jedná o přibližně čtvrtinový nárůst plochy záměru, vzhledem k celkové rozloze v řádu desítek metrů se jedná stále o stavbu, která nevyžaduje žádné rozsáhlé stavební práce ani žádné významné přesuny hmot – v souladu se Závěrem zjišťovacího řízení (dále jen „ZZŘ“).

Z hlediska hlukového zatížení bylo plnění hygienických limitů doloženo Hlukovou studií, která je přílohou Oznámení (11/2021). Na jejím podkladě je v ZZŘ konstatováno, že „*Hluk z provozu měřírny dosahuje hodnot u nejbližší obytné zastávky jihozápadním směrem (rodinný dům Na Fišerce č. p. 103, parc. č. 2947/1, k.ú. Dejvice) < 30,0 dB, což je hluboko pod hygienickým limitem. Z výsledků výpočtového modelu imisí hluku vyplývá, že stavba měřírny U Matěje bude mít zanedbatelný vliv na celkovou hlukovou situaci v okolí komunikací Na Mičánci a Na Štáhlavce. Hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku jsou hluboko pod hygienickými limity pro denní i noční dobu.*“

Změna parametrů měřírny nemá zásadní dopad na hluk z provozu měřírny. Stejně jako v podkladové studii TES pro Oznámení v DUSP platí, že „*Dva transformátory jsou umístěny v suterénní samostatné místnosti situované v severní části objektu. Budou použity transformátory se sníženou hladinou hluku do 50 dB. Vzduchová neprůzvučnost obvodového zdiva činí 46,0 dB.*“ S ohledem na v hlukové studii doložené šíření hluku z měřírny a umístění chráněných objektů v území a další zapuštění objektu pod

úroveň terénu ve stupni DUSP, lze konstatovat, že z hlediska vlivů stacionárního zdroje hluku na hlukové poměry lokality jsou závěry zjišťovacího řízení nadále platné.

DPP nechal zpracovat aktualizovanou hlukovou studii, ve kterém byla měřirna jako stacionární zdroj v parametrech dle DUSP posouzena dodatečným akustickým posouzením (08/2024). Díky upraveným parametrům měřirny došlo k odsunutí technologie dále od obytné zástavby Na Fišerce č.p. 103, čímž dojde k dalšímu poklesu hluku oproti původní variantě měřirny o 1,3 dB. Konkrétní hodnoty hlukové zátěže na objektu Na Fišerce č.p. 103 ve 2.NP činí 12,7 dB, oproti původním 14 dB v původní variantě. Pro kontext lze uvést, že běžná hodnota pouličního hluku v tichém předměstí činí cca 30 dB, z tohoto důvodu se potvrzuje plnění hygienického limitu hluku a závěry zjišťovacího řízení jsou platné.

Dále jsou vlivy měřirny konstatovány z hlediska zásahu do dřevin. Je zcela zřejmé, že s ohledem na celkové rozměry měřirny není navýšení zásahu na stejném stanovišti (a stejné parcele dle katastru nemovitostí) o 38 m² změnou, která by mohla generovat změny v závěrech hodnocení. Závěr ZZŘ „*Vzhledem k charakteru záměru, lze konstatovat, že záměr nebude mít významný negativní vliv na živočichy a rostliny, ekosystémy, biologickou rozmanitost.*“ je nadále platný. Potenciální kácení bylo dle technické studie pro EIA uvažováno v maximálním rozsahu jednotek dřevin, zvětšením záboru o 38 m² nemůže dojít k žádnému podstatnému navýšení v rozsahu kácení.

Z hlediska vlivů na vody nemá změna parametrů žádný vliv na učiněné závěry. Konstatování, že „*Srážkové vody ze střechy měřirny budou svedeny na okolní zatravněný pozemek k vsakování.*“ je platné i pro DUSP. Stejně tak je platný i závěr, že „*záměr nebude mít významný negativní vliv na povrchové a podzemní vody.*“, neboť navýšení zpevněné plochy o 38 m² je z hlediska hydrologických poměrů zcela zanedbatelnou plochou.

V Oznámení EIA jsou vlivy měřirny hodnoceny dále také z hlediska vlivů na půdy – zábory. V Oznámení EIA je konstatováno, že „*Trvalý zábor pozemků si záměr vyžádá pouze umístěním nové měřirny MR U Matěje, cca 160 m². Jedná se o zelený pás mezi ul. Na Štáhlavce a Na Mičánce, v k.ú. Dejvice, ve vlastnictví Hlavního města Prahy, dle katastru nemovitostí druh pozemku i způsob využití ostatní plocha.*“ V DUSP dochází ke změně pouze v navýšení záboru na celkových 200,2 m², což je o 38,2 m² více. Stále je dotčen stejný pozemek, stejná kultura. Z hlediska vlivů na půdy se jedná o zcela zanedbatelnou změnu, která nemá dopad na závěry hodnocení učiněné v Oznámení EIA.

V odůvodnění ZZŘ jsou ve vztahu ke stožárům z hlediska vlivů záměru konstatovány následující aspekty:

Dočasné vlivy v období výstavby (hluk, ovzduší). Nadále platí, že „*Velká část výkopů pro uložení kabelových tras a osazení nových trakčních stožárů bude probíhat ručně bez nasazení hlučných strojů.*“ Nejedná se o změnu, která by mohla zásadně měnit vyhodnocení vlivů v období výstavby.

V Oznámení EIA jsou vlivy stožárů hodnoceny dále také z hlediska vlivů na dřeviny: V Oznámení EIA je konstatováno, že „*Výměna stávajících stožárů, umístění stožárů nových i vedení kabelových tras je navrženo s maximálním ohledem na zachování stávající zeleně. K zásahu do porostů dřevin dojde pravděpodobně místně prořezáním větví zasahujících do míst nových sloupů.*“ Toto platí i pro záměr v parametrech DUSP. Hodnocení vlivů na biologickou rozmanitost v Oznámení záměru „*Vlivy záměru jsou malé, málo významné, bez významného negativního vlivu.*“ je nadále platné.

Vlivy na krajinný ráz: V Oznámení EIA je konstatováno, že „*V uličních prostorech jsou již v současnosti situovány stožáry veřejného osvětlení. Ty budou nahrazeny kombinovanými či doplněny novými stožáry. Realizace záměru tak nepřináší do území zcela nové rysy.*“ Toto platí i pro záměr v parametrech DUSP. Hodnocení vlivů na krajinu v Oznámení záměru „*S ohledem na řešení záměru respektující stávající ráz dotčených lokalit nepřinese jeho realizace ovlivnění rázu městské krajiny. Bez významného negativního vlivu.*“ je nadále platné.

V ZZŘ je stavba „rekonstrukce ulice Na Pískách“ uvedena ve výčtu budoucích (plánovaných) záměrů. Zároveň je konstatováno, že „*Uvedené záměry mohou mít dopad na technické a technologické řešení jednotlivých staveb (nutná koordinace projektové přípravy), avšak bez kumulace negativních vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a obyvatelstvo.*“ Je tedy zřejmé, že koordinace záměru s uvedenou stavbou nemá vliv na učiněné závěry hodnocení v Oznámení ani samotné závěry zjišťovacího řízení.

DPP v rámci přípravy všech dopravně-infrastrukturních projektů, které spadají do jeho investiční působnosti, vždy klade důraz na koordinaci s dalšími připravovanými záměry v dotčeném území. Jedná se jak o stavby veřejné v uličním prostoru, jejichž investorem je v řadě případů Technická správa komunikací hl. m. Prahy, případně další investoři (např. odbor Investiční MHMP, Správa železnic a další),

tak i stavby soukromého charakteru v případech, kdy existuje jednak veřejný zájem nebo vzájemná součinnost ze strany soukromých investorů. Stejným případem byla i příprava záměru elektrifikace linky 131, která se od samého počátku koordinovala s celou řadou připravovaných staveb. Míra detailu takové koordinace však do značné míry závisí vždy od časového horizontu a rozpracovanosti koordinovaných projektů. Projekty, které se nacházejí v počátečním stádiu rozpracovanosti ve stupni základní technické studie, nelze bohužel reflektovat v dostatečné míře detailu z prostého důvodu, že takové projekty nejsou v území pevně ukotveny a jejich podoba se velmi pravděpodobně ještě bude v dalších stupních projektové přípravy měnit, mimo jiné i na základě připomínek veřejnosti.

Záměr elektrifikace linky 131 byl důsledně koordinován se záměry TSK na rekonstrukci Šárecké ulice, kterou linka 131 v jejím nejsevernějším úseku pojíždí. Trolejbusová infrastruktura je tak již navržena do nového stavu, který vzniká rekonstrukcí Šárecké ulice a je tedy zcela klíčové, aby rekonstrukce proběhla v časové koordinaci s projektem elektrifikace. S tím souvisí rovněž investiční činnost správců inženýrských sítí (např. PVS, PVK a další). Obdobně byla snaha o koordinaci se záměrem přestavby křižovatky Šárecká x Matějská x Na Fišerce, kde DPP vyhověl v maximální možné míře všem uvažovaným stavům (zachování stávající křižovatky, přestavba dle projektu TSK, nebo variantě okružní křižovatky). Vzhledem k nejasnému závěru, která varianta bude nakonec realizována, je stávající podoba projektu řešena na stávající stav s maximální mírou zohlednění budoucí podoby dle projektu TSK. Nicméně, ať už bude realizována jakákoliv varianta křižovatky, neznamená realizace trolejbusové infrastruktury žádnou překážku.

Co se týče koordinace s uvažovanou rekonstrukcí ulice Na Pískách, byl to právě DPP, který inicioval urychlení přípravy této rekonstrukce z důvodu ideální časové koordinace obou záměrů. V rámci projektu rekonstrukce ul. Na Pískách byla dosud zpracována pouze technická studie, která ideově navrhuje jednotlivé úpravy, nicméně detailní rozpracování je možné až v návazných stupních projektové dokumentace, které však dosud nebyly zpracovány. Projekt elektrifikace linky 131 byl dokonce s ohledem na výše uvedené skutečnosti o jeden kalendářní rok pozdržen, aby byl dán čas na možný posun v otázce časové přípravy rekonstrukce. Ve zmiňovaném období došlo pouze k předání podkladu technické studie rekonstrukce z odboru dopravu MHMP na Technickou správu komunikací, jakožto budoucímu investorovi akce. Bohužel z důvodu vyčerpání projekčních kapacit nedošlo dosud k rozpracování návazných stupňů projektové dokumentace. Nakonec však bylo konstatováno s ohledem na reálné projekční, investiční i stavební možnosti v oblasti komplexních rekonstrukcí uličního prostoru na území hl. m. Prahy, že nelze očekávat zahájení rekonstrukce dříve než na začátku následující dekády. Z tohoto důvodu nebylo možno dále čekat s přípravou záměru elektrifikace linky 131, pro který se v mezidobí objevila možnost zajištění spolufinancování z evropských prostředků určených pro rozvoj projektů bezemisní veřejné dopravy (Národní plán obnovy). Nakonec tedy došlo k návrhu infrastruktury na stávající stav ulice Na Pískách při současném zohlednění maxima informací z dostupné technické studie rekonstrukce. Vzhledem k citlivosti lokality se také DPP domnívá, že samotné projednání budoucí podoby ulice Na Pískách 6 bude podléhat přirozeně velkému zájmu veřejnosti, a tudíž celý proces přípravy podrobné projektové dokumentace rekonstrukce bude časově náročný.

Dne 9.8.2024 byla Dopravnímu a energetickému úřadu doručena námitka č.j. DESU/012369/24 účastníka řízení pana Martina Zahrádky, ve které uvádí:

- Já, níže podepsaný Martin Zahrádka, bytem Na pískách 1246/59, Dejvice, 160 00 Praha 6, jsem mj. spoluvlastníkem pozemku parc. č. 1895, jehož součástí je stavba č.p. 1246, objekt k bydlení, vše v k.ú. Dejvice, obec Praha (dále jen „nemovitost“). Nemovitost přímo sousedí s pozemkem parc. č. 4121/1, na kterém bude umístěván záměr. Jsem tedy účastníkem řízení.

Tímto uplatňuji v rámci řízení o povolení záměru námitky uvedené v tomto podání.

Záměr je umístěván do ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze vyhlášeném rozhodnutím bývalého odboru kultury NVP i. j. Kut'5-932/81 ze dne 19. 5. 1981 o určení ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze a jeho doplňkem ze dne 9. 7. 1981, kterými se určuje toto ochranné pásmo a podmínky pro činnost v něm.

Cílem ochranného pásma je zajištění urbanistických a architektonických hodnot na území památkové rezervace před rušivými vlivy, vyvolanými stavebními změnami v jejím okolí, které by hrozily tyto hodnoty, nebo porušily urbanistickou kompozici, měřítko, případně siluetu.

Umístění takového počtu stožárů trolejového vedení a drátů do prostoru ulice Na Pískách, kde se nachází i moje nemovitost, nepochybně poruší siluetu této ulice, a to jak při pohledu z pozice pěšího, tak z pohledu řidiče či z pohledu ze vzduchu.

Ze souhlasného koordinovaného stanoviska vydaného dne 12. 6. 2024 pod č.j. MHMP 1119343/2024 sp. zn. S-MHMP 263362/2024 Magistrátem hl. m. Prahy podle § 176 stavebního zákona (dále jen „koordinované stanovisko“) vyplývá, že Magistrát hl. m. Prahy je si sice vědom cílů ochranného pásma, nicméně bez jakéhokoli bližšího zdůvodnění přezkoumatelnou správní úvahou uvádí, že „realizace předloženého záměru neohrozí hodnoty památkové rezervace, tj. její urbanistickou kompozici, měřítko a siluetu a z hlediska památkové péče je tedy akceptovatelný.“ (str. 6 koordinovaného stanoviska).

S ohledem na hodnotu dané lokality Hanspaulky se dle mého názoru Magistrát hl. m. Prahy jako orgán vydávající koordinované stanovisko s touto problematikou vůbec nevypořádal a nelze k tomuto stanovisku tedy přihlížet.

V rámci záměru dojde k pokácení 56 ks stromů, k vymýcení velkého množství keřů a tedy k zničení velkého rozsahu zeleně.

Nacházíme se v období klimatické krize, kdy i Hl. m. Praha přijala Klimatický plán. Pro boj s klimatickou krizí je třeba zejména řešit následky této krize, jako je např. přehřívání městských ulic. Právě zeleň v tomto hraje zásadní roli, stejně jako v tom, že slouží jako producent kyslíku a lapač CO₂.

V důsledku výstavby záměru dojde nejen k nikoli nepodstatnému kácení, ale též k ořezu stromů poskytujících stín. V důsledku úbytku stínu, který bude trvalého rázu, neboť trolejové vedení vyžaduje prostor, bude docházet ke zvýšení teploty a k úbytku kyslíku a pohlcování CO₂.

S těmito dopady se dotčené orgány vůbec přezkoumatelně nevypořádaly. Jako řádné vypořádání se nelze počítat prostě odkazy na klimatický plán Prahy a závazek Prahy snižovat emise CO₂ z dopravy. Celou problematiku je nutno posuzovat komplexně.

Dále uvádím, že nikde není uveden závazek náhradní výsadby přímo v místě, tedy sice dojde ke snížení emisí, ale zároveň dojde k pokácení stromů. Tedy je potřeba řádně vysvětlit proč jsou upřednostněny emise před zelení. A odůvodnění, že náhradní výsadba není potřeba, protože je tu stromů dost je poměrně zavádějící – viz str. 8 koordinovaného stanoviska (zvýraznění doplněno autorem) „Dřeviny jsou odstraněny pouze v nezbytném rozsahu (kolize se záměrem), je zde též řada jiných obdobných jedinců, kteří je dostatečně nahradí a funkce zeleně nebude nijak ovlivněna.“ Rád bych tedy věděl, co je to dost stromů, kolik to je a od kdy je to málo? Existuje pro to nějaké exaktní měřítko, podle kterého se správní orgán řídit? Opět zde chybí přezkoumatelná správní úvaha.

Správní orgány vůbec neposuzovaly vliv toho, že trolejbusové vozy jsou zpravidla mnohem těžší (až o polovinu) než autobusy. S tím souvisí vyšší namáhání silničních prvků a povrchů vozovky a s tím opět souvisí zvýšená produkce CO₂ a dalších emisí v důsledku častějších oprav povrchů.

Jsou retardéry konstruovány na vyšší zátěž trolejbusu? V rušném provozu linky 131, kdy ve špičce jezdí každé 4 minuty.

Negativní dopad stavby na udržitelný rozvoj a životní prostředí.

Realizace stavby tak, jak je navržena, bude mít závažný negativní dopad na životní prostředí a dojde i k závažnému trvalému poškozování ústavních práv vlastníků nemovitostí nejen při komunikaci, kde bude trať vedena, ale i v celém ochranném pásmu tratě, nejméně pak do cca 50-80 m vzdálených.

Dopad stavby, která bude využívat energii vyráběnou z elektráren spalujících fosilní paliva, bude pouze negativní, protože nelze v případě této stavby hovořit o stavbě ekologicky nezávadné!

Finanční neefektivita.

Náklady na pořízení samotných trolejbusů, traťového vedení, nové sloupy a výstavby měnírny jsou nejen značné, ale neúměrně vysoké oproti nejmodernějším alternativním a dokonce i ekologičtějším řešením, které jsou k životnímu prostředí a k právům vlastníků nemovitostí dotčených takovou stavbou nejen přívětivější, ale mohou přinést ekonomickou efektivitu a dokonce i dlouhodobé úspory.

Provozní omezení.

Trolejbusy jsou vázány ve výrazné délce na pevnou trolejovou síť, což významně omezuje flexibilitu dopravního systému. Síť bude umístěna při komunikaci Na Pískách v městské části Praha 6, kde je po celé délce navrhované trati na komunikaci plná čára oddělující jízdní pruhy. K motorové komunikaci přiléhají nikoliv chodníky, ale travnaté pásy se vzrostlými stromy a až za nimi je chodník pro chodce. V případě havárií či jiných nepředvídatelných událostí na vozovce se provoz stává nebezpečným, neefektivním a obtížně zvládnutelným. Tento systém v této konkrétní lokalitě pak nebude umožňovat rychlou reakci na měnící se dopravní potřeby a situace, neboť se jedná o jedinou páteřní komunikaci, kterou využívají i motoristé příjíždějících ve směru od severního okraje hl. města jako objízdnu trasu Vítězného náměstí.

V případě havárií trolejbusu, nebo výpadku energií, by došlo k nepopsatelnému kolapsu dopravy v celé lokalitě zahradní vilové čtvrti Hanspaulka.

Riziko pro bezpečnost a zdraví.

Trolejbusová infrastruktura, včetně trolejí a sloupů představuje významné bezpečnostní riziko. Lokalita, do níž má být navrhovaná stavba povolována, je jedním z nejvýše položených míst na SZ okraji hlavního města. Při silných bouřích a deštích je lokalita Hanspaulka jedním z nejvíce postižených míst v městské části Praha 6 spadem stromů a obrovských větví z historických stromů. Při takto extrémních povětrnostních podmínkách, při námraze (v lokalitě Hanspaulka je v zimních měsících vždy teplota o cca 5 st. C vyšší, než kdekoli jinde v hl. městě. Tak bude na navrhované trati docházet k častým poruchám, spadu trolejí apod., tedy k událostem., které budou ohrožovat nejen bezpečnost provozu na motorových komunikacích, ale i bezpečnost chodců (úrazy elektrickým proudem, spadem trolejí apod.) a majitelů velmi blízko komunikacím přiléhajících domů.

Zastaralost technologie :

Trolejbusové systémy jsou v mnoha případech zastaralé a jejich modernizace je ekonomicky neefektivní. Současné technologické systémy směřují k využívání modernějších a efektivnějších řešení, které nevyžadují žádnou rozsáhlou infrastrukturu, jaká je navrhována žadatelem. V době, kdy by mohla být takto navrhovaná stavby realizována, budou již v Evropě k dispozici systémy daleko levnější, ekologičtější, a efektivnější.

K tomuto Dopravní a energetický stavební úřad uvádí:

Příprava záměru elektrifikace linky 131 ve vztahu k institutu památkové ochrany území byla posouzena koordinovaným závazným stanoviskem Magistrátu hl. m. Prahy podle § 176 stavebního zákona č.j. MHMP 1119343/2024 ze dne 12.6.2024. Součástí tohoto stanoviska je rovněž vyjádření odboru památkové péče MHMP, jež s předmětným záměrem ve všech dotčených oblastech za splnění stanovených podmínek souhlasí. Otázka míry a důslednosti posouzení předmětného záměru ze strany dotčeného orgánu není a z principu ani nemůže být v kompetenci žadatele, v tomto případě investora záměru, kterým je Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost (dále jen „DPP“). Ze zkušeností, které však DPP při přípravě nových dopravně-infrastrukturních, ale také například rekonstrukcí či výstavbě kulturně-historických objektů (v areálech vozoven, garáží a dep) má ve vztahu k příslušným orgánům památkové péče, lze konstatovat, že tyto orgány přistupují ke své činnosti, tj. posuzování vlivu záměrů na kulturní dědictví a památkovou ochranu velmi pečlivě a zodpovědně.

DPP jakožto investor stavby však v rámci přípravy projektu elektrifikace velmi vážně vnímal citlivost území, které stávající autobusová linka 131 obsluhuje. Právě z těchto důvodů byl kladen mimořádný důraz na sdružování stožárů trakčního vedení a veřejného osvětlení v uličním prostoru, jehož cílem je minimalizace počtu dodatečně potřebných stožárů v uličním prostoru. V návaznosti na opakovaná a velmi konstruktivní jednání se zástupci městské části Praha 6 a rovněž zástupci Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy bude kladen velký důraz rovněž na subtilnost instalovaných stožárů tak, aby stožáry za podmínky splnění všech technických parametrů (potřebné tahy a stabilita) byly co nejsubtilnější. Touto snahou chce DPP demonstrovat citlivý přístup k dané lokalitě. Dále je v této souvislosti na místě zmínit, že lokalita Hanspaulky a Bořislavky byla již historicky spjata s počátky trolejbusové dopravy v Praze, kdy koncem srpna 1936 vyjela v trase Vozovna Střešovice – Sv. Matěj první trolejbusová linka s označením K, později s označením 51. Dá se tedy říct, že lokalita Hanspaulky a sv. Matěje do jisté míry vznikala a rozvíjela se ve vzájemné symbióze s trolejbusy. K původním plánům

ze 40. a 50. let 20. století na prodloužení trolejbusové trati od sv. Matěje přes Bubeneč do centra města bohužel již především z důvodů nepříznivých dopadů centrálně plánovaného hospodářství nedošlo. Projekt elektrifikace linky 131 tak vlastně do jisté míry navazuje na historické souvislosti a trolejbusová doprava v této lokalitě není v žádném případě cizím prvkem.

Dalším atributem, který jednoznačně přinese pozitivní efekty pro lokalitu Hanspaulky jakožto rezidenční čtvrti, jsou zejména příznivější hlukové a emisní vlastnosti trolejbusového provozu. Trolejbusy neprodukují v místě, kudy projíždí, žádné lokální emise, a to nejen emise CO₂, ale celou řadu dalších zdraví škodlivých látek (např. NO_x, PM částice apod.), jejichž vliv na lidské zdraví byl opakovaně a nezpochybnitelně prokázán. Pro srovnání lze uvést data z roku 2023, kdy autobusy na lince 131 ujely celkově 523 913,45 km při celkové spotřebě nafty 233 816,99 l nafty. Průměrná spotřeba nafty činila tedy cca 44,63l/100 km. Dle metodiky envimat.cz byly při této spotřebě vyprodukovány celkové emise CO₂ za rok ve výši 627 t (1197 g/km). Nasazením trolejbusů místo 2 naftových autobusů nebudou v místě provozu emitovány žádné emise, a to nejen CO₂, ale i další škodlivé částice, jak již bylo uvedeno výše. Co se týče akustických vlastností trolejbusů, významný rozdíl se projevuje především při stání (v zastávkách), rozjezdech, brzdění a v nižších rychlostech, kdy okolní zástavba není zatěžována vibracemi a hlukem spalovacího motoru. S ohledem na charakter ulice Na Pískách, kde se nachází řada zpomalovacích bezpečnostních prvků na vozovce, a tím pádem dochází k častému brzdění a rozjíždění autobusů, bude tento efekt o to ztlačnější.

Záměr elektrifikace linky 131, podobně jako většina již realizovaných a také připravovaných elektrifikačních projektů DPP se snaží zasahovat do stávající zeleně jen naprosto minimálně a pouze v nezbytně nutném rozsahu. Předmětný záměr prošel řádným procesem posouzení ze strany všech zákonně určených orgánů státní správy i samosprávy. Otázka posouzení problematiky vlivu stavby na zeleň je předmětem tzv. koordinovaného závazného stanoviska Magistrátu hl. m. Prahy podle § 176 stavebního zákona. V rámci tohoto stanoviska Odbor ochrany prostředí MHMP v bodě III. Stanoviska důsledně prověřil rozsah nezbytně nutného kácení a zásahů do zeleně.

Celkem bylo uvedeným stanoviskem povoleno k vykácení 6 stromů, jejichž parametry podléhají povolení Odboru ochrany prostředí MHMP. Takové povolení musí být vydáno pro dřeviny, jejichž průměr ve výšce 130 cm nad zemí odpovídá stanoveným hodnotám. Povolení ke kácení bylo vydáno konkrétně pro:

- 1x javor klen o obvodu kmene 100 cm, na parc. č. 1281/234 k.ú. Vokovice, přímo u terminálu metra Bořislavka;
- 2x třešeň pilovitá o obvodech kmene 63 a 79 cm, které jsou součástí stromořadí v ul. Na Pískách na parc. č. 4090, k.ú. Dejvice;
- 3x jasan ztepilý o obvodech kmene 80 až 95 cm na parc. č. 2913/1 k.ú. Dejvice, v místě budoucí měnírny.
- Dále bylo výše uvedeným povolením povoleno k vykácení porostu dřevin o ploše 350 m², rovněž na parcele č. 2913/1 k.ú. Dejvice. Na části této parcely by měla vzniknout měnírna pro napájení trolejového vedení. Dopravní podnik však i na základě diskusí s městskou částí Praha 6 vynaložil veškeré úsilí, aby byla měnírna zasazena do území co nejcitlivěji, aby nejen funkčně, ale i vizuálně co nejméně překážela okolní zástavbě. Proto je měnírna do značné míry zapuštěna do svažitého terénu. Ve snaze co nejvíce okolí vrátit zelený charakter, bude západní, východní a jižní strana objektu (z jihu se bude jednat v podstatě pouze o ochranu před vstupem na střechu objektu) osazena popínavými rostlinami (přisavníkem trojprstým z důvodu větších listů a jejich barevné proměny v průběhu roku), které ochranné prvky měnírny ozelení, čímž by měl objekt vhodně zapadnout do okolní zeleně.

Lokálně dojde také k odstranění nižšího porostu, často náletových dřevin, které nepodléhá stanovení příslušného orgánu. Neznamená to však plošné odstranění zeleně, ale pouze lokální zásahy v nezbytném rozsahu. Takové zásahy mohou nastat zejména na parc. č. 4177/1 k.ú. Dejvice, kde zasahuje souvislý porost. Bude se však jednat pouze o zcela lokální zásahy pro nutný výkop základu stožáru. I v těchto případech však bude DPP postupovat nad rámec zákonné úpravy, kdy ve zvláště citlivých případech bude úzce komunikovat s Úřadem městské části Praha 6.

Veškeré zásahy, které budou provedeny z důvodu dočasného zaboru kvůli samotným stavebním pracím, budou uvedeny do původního stavu. Travní porosty budou obnoveny a bude-li to možné, dojde i k

obnově keřů či nižšího porostu. Tyto položky budou součástí rozpočtu, který bude předmětem zadávacího řízení pro výběr zhotovitele stavby.

V rámci elektrifikace linky 131 dojde rovněž k nezbytně nutným lokálním prořezům zeleně, jejichž porost již nebezpečně zasahuje do průjezdného profilu komunikace. Je však potřeba zdůraznit, že tato činnost vyplývá ze zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a jedná se o povinnost, kterou musí správce komunikace zajistit bez ohledu na to, zda je v místě trolejbus či nikoliv. Po současných komunikacích je vedena mimo jiné veřejná doprava – autobusová linka 131 (v dílčích částech i další linky) a tuto činnost by správce komunikace měl průběžně zajišťovat. V tomto případě se jedná o Technickou správu komunikací hl. m. Prahy. Nejenom v Praze se však často uplatňuje praxe, kdy tato činnost přechází ad hoc pod konkrétní investiční akci, která je v daném místě realizována, což je i případ záměru elektrifikace linky 131. Nicméně je nutno zdůraznit, že i bez realizace záměru by mělo průběžně docházet k prořezům zeleně u veřejných komunikacích tak, aby byl zajištěn bezpečný průjezd všech vozidel provozovaných na veřejných komunikacích. V současnosti tedy např. i autobusů linky 131.

K otázce srovnání hmotnosti vozidel veřejné dopravy dle jednotlivých typů pohonů lze uvést následující ilustrační údaje k vozidlům, které v současnosti DPP provozuje. Klasický naftový autobus standardní délky 12 m, který je nasazován na linku 131, má pohotovostní hmotnost 11,21 t (typ SOR NB12 s klimatizací) resp. 12,27 t (typ Iveco Streetway 12, který je aktuálně dodáván do DPP). Pro srovnání bateriový trolejbus délky 12 m s klimatizací, který lze vzít jako vzorový příklad pro typ vozidla nasazovaný po elektrifikaci autobusové linky, má pohotovostní hmotnost 13,04 t (typ Škoda 36 Tr), tedy pouze o 0,77 t více oproti nejnovějšímu typu naftového autobusu. Zatížení vozovek se tedy oproti současnému stavu nijak zásadně nezmění. Jelikož se jedná o veřejné komunikace, jejichž únosnost musí splňovat dané limity z důvodu provozu autobusových linek veřejné dopravy, ale rovněž z důvodu provozu dalších vozidel vyšší váhové kategorie, např. popelářských vozů, jejichž pohotovostní hmotnost se pohybuje v rozmezí 10 – 11 t v případě dvouosé varianty, nebo 16 – 18 t v případě tříosé varianty. V případě, že se jedná o vozidla s pohonem na CNG, je pohotovostní hmotnost ještě o cca 1 tunu vyšší.

Vzhledem k důvodům a okolnostem, na základě kterých dochází a bude docházet k postupnému zavádění alternativních pohonů v segmentu veřejné autobusové dopravy (nejen legislativou dané klimatické a emisní cíle, či zvyšování energetické účinnosti v dopravě apod.), je varianta bateriových trolejbusů pro parametry provozu, které jsou typické pro Prahu, nejefektivnější mimo jiné i z hlediska hmotnostní zátěže. Jelikož bateriový trolejbus kombinuje dobíjení za jízdy (dynamické nabíjení) a dobíjení při stání vozidla (stacionární nabíjení), nemusí být vybaven velkým množstvím baterií jako například čistě bateriový elektrobus, který celou trasu musí zvládnout bez průběžného nabíjení. Pro srovnání uvádíme rovněž váhu těchto alternativních způsobů zajištění bezemisní dopravy – standardní 12 m dlouhý elektrobus Škoda 36 BB má pohotovostní hmotnost 13,21 t a vodíkové vozidlo Škoda 36 FC rovněž délky 12 m 13,38 t.

Z výše uvedeného tedy jasně vyplývá, že zatížení stávajících komunikací se převedením naftových autobusů na bateriové trolejbusy výrazně nezmění.

Otázka proč se Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s. resp. Hlavní město Praha rozhodl k postupné realizaci elektrifikačních projektů prostřednictvím bateriových trolejbusů je poměrně komplexní a vyžaduje uvedení širších souvislostí.

Úvodem je potřeba zmínit vnější okolnosti, které se dějí na mezinárodní i národní úrovni a tou je obecná snaha společnosti, zejména vyspělých států, realizovat trvale udržitelná řešení nejen v dopravě, ale také v energetice a dalších oblastech hospodářství, která budou šetrná k životnímu prostředí, sníží emisní zátěž a zefektivní využívání energetických zdrojů. Důvody k těmto aktivitám asi není nutno blíže specifikovat (změna klimatu, udržitelnost lidského rozvoje i pro budoucí generaci atd.)

Evropská unie a potažmo i Česká republika přijala v této souvislosti řadu závazků, ke kterým postupně vznikly související strategie, jak tyto závazky efektivně naplňovat. V souvislosti s tématem elektrifikace autobusové dopravy je potřeba zmínit především Národní akční plán čisté mobility, nebo Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky a klimatu do roku 2030. Jelikož doprava obecně představuje zároveň jeden z nejvýznamnějších zdrojů znečištění ovzduší ve městě (až 40 % produkce CO₂ a 70 % ostatních polutantů), tak se k tomuto úsilí připojilo i hlavní město Praha vyhlášením tzv. Klimatického závazku z roku 2019, který stanovuje cíl snížení emisí CO₂ až o 45 % do roku 2030 ve srovnání s rokem 2010. Tento závazek byl v loňském roce aktualizován přijetím Klimatického plánu hl. m. Prahy, který tyto cíle více konkretizuje a ještě zpřísnuje. Na tyto snahy však reaguje rovněž i evropská legislativa novelizací

Směrnice 2003/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidlech (tzv. Clean Vehicle Directive), jejíž národní transpozice byla do české legislativy inkorporována v roce 2022 jako zákon č. 360/2022 Sb. a je přímo závazná pro hlavní město Prahu a potažmo DPP. Na základě této legislativy platí povinnost plnit stanovené podíly čistých a částečně čistých vozidel ve vozovém parku autobusů.

DPP se však nejen na základě výše uvedených souvislostí otázkou alternativních pohonů v segmentu autobusové dopravy zabývá již více než 10 let. Do konce roku 2021 zajišťoval DPP 100 % autobusových výkonů v naftových vozidlech, což představuje flotilu přibližně 1200 autobusů, které za rok spotřebují více než 30 mil. litrů nafty. To jsou nepochybně nezanedbatelná čísla, která je nutno v budoucnu postupně rovněž řešit. V současné geopolitické situaci se kromě klimatických a energetických důvodů přidávají i bezpečnostní s ohledem na snižování závislosti v oblasti fosilních paliv na Ruské federaci, či jiných nedemokratických režimech.

DPP se již od roku 2011 intenzivně zabývá testováním různých alternativních pohonů a typů vozidel, čehož cílem bylo především nalezení vhodného řešení, které bude v pražských podmínkách provozně funkční, technicky spolehlivé a také ekonomicky přijatelné. Na základě těchto zkušeností, ale také zkušeností kolegů z jiných nejen českých měst lze potvrdit, že aktuálně nejefektivnějším nástrojem k úsporám konečné spotřeby energie v dopravě obecně je náhrada spalovacího motoru (směrná hodnota účinnosti 30 %) elektrickým trakčním motorem (směrná hodnota účinnosti 75 %). V důsledku 2,5násobně vyšší účinnosti klesá při náhradě spalovacího motoru elektrickým konečná spotřeba energie na 40 %, dochází tedy k úspoře 60 % konečné spotřeby energie. Tato zásadní úspora je dále navyšována o úsporu rekuperací brzdové energie. Kromě výše uvedeného snížení energetické náročnosti dopravy patří mezi hlavní důvody elektrifikace autobusů také:

- Možnost lokálně zcela bezemisní dopravy (obecný ekologický přínos sice závisí na energetickém mixu ČR, ale ten se postupně zlepšuje a bude zlepšovat ve prospěch čistých energií)
- Snížení emisí CO₂ a dalších zdraví škodlivých látek (NO_x, benzoapyren apod.)
- Snížení hlukové zátěže jak v běžném provozu (tiché rozjezdy, snížení vibrací a prašnosti)
- Využití vnitřních synergií s tramvajovou napájecí soustavou a tím zefektivnění vynaložených investičních a provozních nákladů (společný energetický management, využití tramvajových měničů apod.)
- Zajištění energetické bezpečnosti hl. m. Prahy a České republiky prostřednictvím snižování závislosti na fosilních palivech dodávaných ze zemí s nízkou mírou demokracie a ochrany lidských práv.

Výzkumná fáze, kdy DPP mezi lety 2011 – 2020 aktivně testoval různé technologie, prokázala, že jako technicky i provozně nejfunkčnější se jeví technologie tzv. dynamického nabíjení (dobíjení za jízdy pod trolejí) prostřednictvím nasazení bateriových trolejbusů a doplňkově také technologie statického nabíjení (dobíjení na konečné nebo v garážích) prostřednictvím elektrobusů s dvoupólovou technologií nabíjení. Technologie dynamického nabíjení byla úspěšně testována v letech 2017 – 2020 v Prosecké ulici, kde v rámci výzkumného projektu vznikl necelý kilometr nabíjecí troleje. Technologie dvoupólového statického nabíjení byla úspěšně vyzkoušena pomocí krátké nabíjecí troleje v terminálu Želivského (2015 – 2017) a posléze v terminálu Palmovka (2017 – 2021).

Časté dotazy především široké veřejnosti na téma využívání bateriových trolejbusů se týkají především mylné představy, že trolejbus představuje přežitou technologii a naopak elektrobusy, jejichž pohon je zajišťován výhradně prostřednictvím baterií, lze již nasazovat libovolně na jakékoliv linky. Bohužel tyto jednoduché teze nejsou pravdivé a při zohlednění vhodného řešení je potřeba vždy posuzovat veškeré vstupní podmínky. V případě Prahy se jedná o soustavu velmi specifických podmínek, které lze stručně shrnout do následujících bodů:

- Velmi členitý terén Prahy - autobusy zdolávají řadu stoupání a klesání na své trase, rozdíl mezi hladinou Vltavy a nejvýše položenými místy je přes 230 m.
- Dlouhé linky s vysokým denním proběhem - délka linek často překračuje 20 km, denní proběh činí mnohdy přes 300 km/den.

- Vysoká přepravní poptávka a intenzivní provoz – narozdíl od mnoha jiných měst (vč. západní Evropy) mají autobusové linky v Praze často velmi krátký interval, jsou na ně nasazována kloubová vozidla a nemají dostatek času na konečných zastávkách, aby se třeba elektrobuses mohly dlouze nabíjet.
- Dlouhá doba denního provozu – denní provoz trvá od 4:30 do 0:30, poslední autobusy zatahují do garáží až kolem půl druhé v noci. Oproti menším městům s kratším rozsahem provozu tak není dostatečný prostor k nabíjení ani během nočního období.
- Flotila 1200 autobusů – jakoukoliv změnu nelze realizovat rychle, ale jde o postupný proces.
- Klimatizace a topení elektricky – v mnoha městech sice elektrobuses jezdí, avšak topení či klimatizaci mají zajištěnou naftovým agregátem z důvodu vysoké spotřeby těchto součástí (např. topení v zimním období zvyšuje spotřebu až o 100 %). Pokud však elektrobuses topí naftovým agregátem, nejedná se o čisté vozidlo. Cílem DPP je však plně bezemisní vozidlo, a tedy i tyto součásti musí být poháněny elektricky.

Dopravní podnik se přirozeně zabýval i ostatními technologiemi, včetně např. využití CNG apod. Veškeré poznatky a zkušenosti v této oblasti vč. ekonomických a provozních souvislostí byly komplexně zpracovány v Koncepci využití alternativních paliv v podmínkách autobusové dopravy DPP, která byla v průběhu let 2019 a 2020 podrobena odborné diskusi a posléze byla v dubnu 2020 schválena Radou hl. m. Prahy.

Na základě výše uvedených skutečností přistoupil DPP k přípravě opatření na poli elektrifikace autobusové dopravy primárně prostřednictvím bateriových trolejbusů (dynamické nabíjení) a doplňkově také dvoupólových elektrobuses (statické nabíjení). Cílem však není kompletní elektrifikace celé autobusové flotily, ale elektrifikace alespoň 40 % vozového parku autobusů, přičemž v budoucnu věříme i v potenciál vodíkové technologie, či další rozvoj elektromobilních technologií.

Důvody k využití technologie dynamického nabíjení (neboli bateriových trolejbusů), která je uvažována i pro linku 131 jsou především následující:

Systém dynamického nabíjení, kdy je na vybraných úsecích konkrétní linky vybudováno trolejové vedení, přináší díky technologickému vývoji velký potenciál v efektivní elektrifikaci dlouhých, či terénně náročných linek. Díky instalované troleji ve vybrané části trasy (zpravidla alespoň 50 %) je možno zkrátit časy nutné k nabití vozidla na konečných zastávkách, případně toto nabíjení zcela eliminovat. Dále dochází k rozložení potřebného odběru energie v čase i místě, čímž je dosahováno lepší provozní ekonomiky s ohledem na poměr cenové složky rezervovaného příkonu z celkové cenotvorby elektrické energie. Neméně důležitou výhodou je i skutečnost, že bateriový trolejbus nemusí být vybaven velkým množstvím baterií ve srovnání např. s elektrobusem. Interiér vozidla je tak plnohodnotně využit pro cestující a není tak umenšován pro uložení baterií, vozidlo zároveň nevozí s sebou další nezanedbatelnou zátěž a nezvyšuje tím dále odběr energie. Systém dynamického nabíjení tak kombinuje výhody technologie trolejbusů a bateriového provozu, čímž lze eliminovat nebo výrazně minimalizovat některé provozní nevýhody konvenčních trolejbusů a čistě bateriových elektrobuses:

- Není nutno stavět složité trolejové konstrukce v křižovatkách nebo v garážích,
- Není nutno stavět manipulační trolejové spojky, resp. instalovat trolej na nájezdových trasách z garáží,
- Není nutno stavět trolejové vedení v celé délce trasy linky, lze se tak vyhnout např. komplikovaným podjezdům apod., trolejové vedení vzniká zpravidla v terénně náročných úsecích (stoupání), případně v úsecích, kde dochází ke kongescím (tak, aby se vozidlo při případném zdržení zároveň nabíjelo), nebo v úsecích, kde může nabíjecí infrastrukturu využít synergicky větší množství vozidel z vícero linek (typicky např. Tupolevova ulice, Vysočanská estakáda apod.)
- Bateriový trolejbus je výrazně operativnější při krátkodobých uzavírkách či mimořádných událostech (díky trakčním bateriím může projet dotčeným úsekem nebo objížděnkou bez dodatečných opatření na infrastruktuře).

- Klíčovým atributem je však výrazné prodloužení dojezdu vozidla, čímž lze prakticky elektrifikovat libovolně dlouhou linku.

Systém dynamického nabíjení je tak vhodný především pro páteřní linky s krátkým provozním intervalem a rovněž linky s náročným, členitým terénním profilem. Nesporným benefitem z hlediska cestujících je komfortnější jízda v členitém terénu (plynulé a rychlé rozjezdy do kopce), a z hlediska obyvatel především nižší hluková zátěž, kdy zcela odpadají hluk a vibrace spalovacích motorů.

Výše uvedené výhody mají jak ekonomické přínosy, kdy zefektivňují vynaložené investiční a provozní náklady, tak i ekologické přínosy, kdy není nutno toliko využívat baterie. Nižší nabíjecí proudy, které je možnost využívat díky rozložení nabíjení v čase a místě, zároveň znamenají menší zátěž pro životní cyklus baterie ve srovnání s čistě bateriovými elektrobusy. Baterie tak mohou dosahovat vyšší životnosti.

Skutečnost, že trolejbusová technologie v kombinaci s bateriovým provozem rozhodně není zastaralou či přežitou technologií, lze demonstrovat na rozvojových projektech a zvyšujícím se počtu bateriových trolejbusů v řadě zemí Evropské unie i mimo ni. V České republice se nachází vyjma Prahy dalších 13 trolejbusových provozů, které právě díky bateriovým technologiím začaly v posledních letech výrazně svoji síť rozvíjet. Nejen v Brně, ale např. nedávno otevřené trolejbusové tratě v Pardubicích, Otrokovicích či Jihlavě jsou toho důkazem. Významné trolejbusové projekty se připravují v Plzni (Severní předměstí) či Ústí nad Labem. Města, která disponují trolejbusovou infrastrukturou si velmi dobře uvědomují, že mají vhodnou vstupní základnu pro postupné převádění dalších autobusových výkonů do elektrické trakce. Motivace k těmto krokům nevyhází jen z určité společenské odpovědnosti, či poptávky, ale také z platné legislativy, která je zmiňována v předchozích bodech vpořádání (národní transpozice směrnice 33/2009/EU o podpoře čistých a energeticky efektivních vozidel). A netýká se to jen České republiky, podobně rozvíjí své trolejbusové sítě i kolegové na Slovensku (Bratislava, Žilina), nebo také kolegové v Rakousku (Linz, Salzburg), či ve Švýcarsku. Zřejmě není nutno zmiňovat, že Švýcarsko je dostatečně bohatý stát na to, aby si mohl dovolit říct, že trolejbusová doprava je neperspektivní a lze ji nahradit klidně jiným, byť řádově dražším řešením. Ale i kolegové z měst ve Švýcarsku si uvědomují, že mít nabíjecí infrastrukturu ve městě, je velká výhoda, kterou je vhodné dále rozvíjet. Lze zmínit příklady z Luzernu, kde nedávno významně rozšířili trolejbusový provoz až za hranice města (do obce Ebikon), z Bernu, Lausanne, nebo z Curychu, kde již započaly práce na elektrifikaci dlouhé autobusové linky 80, která zdolává velká stoupání do čtvrti Höggerberg, nebo následně připravované linky 69, která je de facto celá ve velmi ostrém stoupání.

Dne 9.8.2024 byla Dopravnímu a energetickému úřadu doručena námitka č.j. DESU/012419/24 účastnice řízení paní Mariy Gabrielové, ve které uvádí:

- Já, níže podepsaná Maria Gabrielová, bytem Finkovská 1661/7, Dejvice, 160 00 Praha 6, jsem vlastníkem pozemku parc. č. 3799, jehož součástí je stavba č.p. 1661, objekt k bydlení, vše k.ú. Dejvice, obec Praha (dále jen „nemovitost“). Má nemovitost přímo sousedí s pozemkem parc. č. 4121/1, na kterém má být umístěn záměr. Jsem tedy účastníkem řízení.

Záměr je umístěn do ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze vyhlášeném rozhodnutím bývalého odboru kultury NVP i. j. Kut'5-932/81 ze dne 19. 5. 1981 o určení ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze a jeho doplňkem ze dne 9. 7. 1981, kterými se určuje toto ochranné pásmo a podmínky pro činnost v něm. Cílem ochranného pásma je zajištění urbanistických a architektonických hodnot na území památkové rezervace před rušivými vlivy, vyvolanými stavebními změnami v jejím okolí, které by hrozily tyto hodnoty, nebo porušily urbanistickou kompozici, měřítko, případně siluetu.

Umístění nezbytného počtu stožárů trolejového vedení a drátů do prostoru ulice Na Pískách, kde se nachází i moje nemovitost, nepochybně poruší vzhled a atmosféru této ulice.

Ze souhlasného koordinovaného stanoviska vydaného dne 12. 6. 2024 pod č.j. MHMP 1119343/2024 sp. zn. S-MHMP 263362/2024 Magistrátem hl. m. Prahy podle § 176 stavebního zákona (dále jen „koordinované stanovisko“) vyplývá, že Magistrát hl. m. Prahy je si sice vědom cílů ochranného pásma, nicméně bez jakéhokoli bližšího zdůvodnění přezkoumatelnou správní úvahou uvádí, že

„realizace předloženého záměru neohrozí hodnoty památkové rezervace, tj. její urbanistickou kompozici, měřítko a siluetu a z hlediska památkové péče je tedy akceptovatelný.“ (str. 6 koordinovaného stanoviska).

S ohledem na hodnotu dané lokality Hanspaulky se dle mého názoru Magistrát hl. m. Prahy jako orgán vydávající koordinované stanovisko s touto problematikou vůbec nezabýval a nelze k tomuto a nelze k tomuto stanovisku tedy přihlížet.

V rámci záměru mám informaci, že dojde k pokácení 56 kusů stromů, k vymýcení velkého množství keřů a tedy k zničení velkého rozsahu zeleně. Toto se týká i zeleně na našem chodníku.

Nacházíme se v období klimatické krize, kdy i Hl. m. Praha přijala Klimatický plán. Pro boj s klimatickou krizí je třeba zejména řešit následky této krize, jako je např. přehřívání městských ulic. Právě zeleň v tomto hraje zásadní roli, stejně jako v tom, že slouží jako producent kyslíku a lapač CO₂.

V důsledku výstavby záměru dojde nejen k nikoli nepodstatnému kácení, ale též k ořezu stromů poskytujících stín. V důsledku úbytku stínu, který bude trvalého rázu, neboť trolejové vedení vyžaduje prostor, který ulice Na Pískách ani část ulice Šárecká nenabízí. Nepochybně bude docházet ke zvýšení teploty a k úbytku kyslíku.

S těmito dopady se dotčené orgány vůbec přezkoumatelně nevypořádaly. Jako řádné vypořádání se nelze počítat prostě odkazy na klimatický plán Prahy a závazek Prahy snižovat emise CO₂ z dopravy. Celou problematiku je nutno posuzovat komplexně.

Dále uvádím, že nikde není uveden závazek náhradní výsadby přímo v místě, tedy sice dojde ke snížení emisí, ale zároveň dojde k pokácení stromů. Tedy je potřeba řádně vysvětlit proč jsou upřednostněny emise před zelení. A odůvodnění, že náhradní výsadba není potřeba, protože je tu stromů dost je poměrně zavádějící – viz str. 8 koordinovaného stanoviska (zvýraznění doplněno autorem) *„Dřeviny jsou odstraněny pouze v nezbytném rozsahu (kolize se záměrem)*. Jaké je kritérium, co je dost stromů a co není dostatek?

K tomuto Dopravní a energetický stavební úřad uvádí:

Příprava záměru elektrifikace linky 131 ve vztahu k institutu památkové ochrany území byla posouzena koordinovaným závazným stanoviskem Magistrátu hl. m. Prahy podle § 176 stavebního zákona č.j. MHMP 1119343/2024 ze dne 12.6.2024. Součástí tohoto stanoviska je rovněž vyjádření odboru památkové péče MHMP, jež s předmětným záměrem ve všech dotčených oblastech za splnění stanovených podmínek souhlasí. Otázka míry a důslednosti posouzení předmětného záměru ze strany dotčeného orgánu není a z principu ani nemůže být v kompetenci žadatele, v tomto případě investora záměru, kterým je Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost (dále jen „DPP“). Ze zkušeností, které však DPP při přípravě nových dopravně-infrastrukturních, ale také například rekonstrukcí či výstavbě kulturně-historických objektů (v areálech vozoven, garáží a dep) má ve vztahu k příslušným orgánům památkové péče, lze konstatovat, že tyto orgány přistupují ke své činnosti, tj. posuzování vlivu záměrů na kulturní dědictví a památkovou ochranu velmi pečlivě a zodpovědně.

DPP jakožto investor stavby však v rámci přípravy projektu elektrifikace velmi vážně vnímal citlivost území, které stávající autobusová linka 131 obsluhuje. Právě z těchto důvodů byl kladen mimořádný důraz na sdružování stožárů trakčního vedení a veřejného osvětlení v uličním prostoru, jehož cílem je minimalizace počtu dodatečně potřebných stožárů v uličním prostoru. V návaznosti na opakovanou a velmi konstruktivní jednání se zástupci městské části Praha 6 a rovněž zástupci Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy bude kladen velký důraz rovněž na subtilnost instalovaných stožárů tak, aby stožáry za podmínky splnění všech technických parametrů (potřebné tahy a stabilita) byly co nejsubtilnější. Touto snahou chce DPP demonstrovat citlivý přístup k dané lokalitě. Dále je v této souvislosti na místě zmínit, že lokalita Hanspaulky a Bořislavky byla již historicky spjata s počátky trolejbusové dopravy v Praze, kdy koncem srpna 1936 vyjela v trase Vozovna Střešovice – Sv. Matěj první trolejbusová linka s označením K, později s označením 51. Dá se tedy říct, že lokalita Hanspaulky a

sv. Matěje do jisté míry vznikala a rozvíjela se ve vzájemné symbióze s trolejbusy. K původním plánům ze 40. a 50. let 20. století na prodloužení trolejbusové trati od sv. Matěje přes Bubeneč do centra města bohužel již především z důvodů nepříznivých dopadů centrálně plánovaného hospodářství nedošlo. Projekt elektrifikace linky 131 tak vlastně do jisté míry navazuje na historické souvislosti a trolejbusová doprava v této lokalitě není v žádném případě cizím prvkem.

Dalším atributem, který jednoznačně přinese pozitivní efekty pro lokalitu Hanspaulky jakožto rezidenční čtvrti, jsou zejména příznivější hlukové a emisní vlastnosti trolejbusového provozu. Trolejbusy neprodukují v místě, kudy projíždí, žádné lokální emise, a to nejen emise CO₂, ale celou řadu dalších zdraví škodlivých látek (např. NO_x, PM částice apod.), jejichž vliv na lidské zdraví byl opakovaně a nezpochybnitelně prokázán. Pro srovnání lze uvést data z roku 2023, kdy autobusy na lince 131 ujely celkově 523 913,45 km při celkové spotřebě nafty 233 816,99 l nafty. Průměrná spotřeba nafty činila tedy cca 44,63l/100 km. Dle metodiky envimat.cz byly při této spotřebě vyprodukovány celkové emise CO₂ za rok ve výši 627 t (1197 g/km). Nasazením trolejbusů místo naftových autobusů nebudou v místě provozu emitovány žádné emise, a to nejen CO₂, ale i další škodlivé částice, jak již bylo uvedeno výše. Co se týče akustických vlastností trolejbusů, významný rozdíl se projevuje především při stání (v zastávkách), rozjezdech, brzdění a v nižších rychlostech, kdy okolní zástavba není zatěžována vibracemi a hlukem spalovacího motoru. S ohledem na charakter ulice Na Pískách, kde se nachází řada zpomalovacích bezpečnostních prvků na vozovce, a tím pádem dochází k častému brzdění a rozjíždění autobusů, bude tento efekt o to znatelnější.

Záměr elektrifikace linky 131, podobně jako většina již realizovaných a také připravovaných elektrifikačních projektů DPP se snaží zasahovat do stávající zeleně jen naprosto minimálně a pouze v nezbytně nutném rozsahu. Předmětný záměr prošel řádným procesem posouzení ze strany všech zákonně určených orgánů státní správy i samosprávy. Otázka posouzení problematiky vlivu stavby na zeleň je předmětem tzv. koordinovaného závazného stanoviska Magistrátu hl. m. Prahy podle § 176 stavebního zákona. V rámci tohoto stanoviska Odbor ochrany prostředí MHMP v bodě III. Stanoviska důsledně prověřil rozsah nezbytně nutného kácení a zásahů do zeleně.

Celkem bylo uvedeným stanoviskem povoleno k vykácení 6 stromů, jejichž parametry podléhají povolení Odboru ochrany prostředí MHMP. Takové povolení musí být vydáno pro dřeviny, jejichž průměr ve výšce 130 cm nad zemí odpovídá stanoveným hodnotám. Povolení ke kácení bylo vydáno konkrétně pro:

- 1x javor klen o obvodu kmene 100 cm, na parc. č. 1281/234 k.ú. Vokovice, přímo u terminálu metra Bořislavka;
- 2x třešeň pilovitá o obvodech kmene 63 a 79 cm, které jsou součástí stromořadí v ul. Na Pískách na parc. č. 4090, k.ú. Dejvice;
- 3x jasan ztepilý o obvodech kmene 80 až 95 cm na parc. č. 2913/1 k.ú. Dejvice, v místě budoucí měnírny.
- Dále bylo výše uvedeným povolením povoleno k vykácení porostu dřevin o ploše 350 m², rovněž na parcele č. 2913/1 k.ú. Dejvice. Na části této parcely by měla vzniknout měnírna pro napájení trolejového vedení. Dopravní podnik však i na základě diskusí s městskou částí Praha 6 vynaložil veškeré úsilí, aby byla měnírna zasazena do území co nejcitlivěji, aby nejen funkčně, ale i vizuálně co nejméně překážela okolní zástavbě. Proto je měnírna do značné míry zapuštěna do svažitého terénu. Ve snaze co nejvíce okolí vrátit zelený charakter, bude západní, východní a jižní strana objektu (z jihu se bude jednat v podstatě pouze o ochranu před vstupem na střechu objektu) osazena popínavými rostlinami (přisavníkem trojprstým z důvodu větších listů a jejich barevné proměny v průběhu roku), které ochranné prvky měnírny ozelení, čímž by měl objekt vhodně zapadnout do okolní zeleně.

Lokálně dojde také k odstranění nižšího porostu, často náletových dřevin, které nepodléhá stanovení příslušného orgánu. Neznamená to však plošné odstranění zeleně, ale pouze lokální zásahy v nezbytném rozsahu. Takové zásahy mohou nastat zejména na parc. č. 4177/1 k.ú. Dejvice, kde zasahuje souvislý porost. Bude se však jednat pouze o zcela lokální zásahy pro nutný výkop základu stožáru. I v těchto případech však bude DPP postupovat nad rámec zákonné úpravy, kdy ve zvlášť citlivých případech bude úzce komunikovat s Úřadem městské části Praha 6.

Veškeré zásahy, které budou provedeny z důvodu dočasného záboru kvůli samotným stavebním pracím, budou uvedeny do původního stavu. Travní porosty budou obnoveny a bude-li to možné, dojde i k

obnově keřů či nižšího porostu. Tyto položky budou součástí rozpočtu, který bude předmětem zadávacího řízení pro výběr zhotovitele stavby.

V rámci elektrifikace linky 131 dojde rovněž k nezbytně nutným lokálním prořezům zeleně, jejichž porost již nebezpečně zasahuje do průjezdného profilu komunikace. Je však potřeba zdůraznit, že tato činnost vyplývá ze zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a jedná se o povinnost, kterou musí správce komunikace zajistit bez ohledu na to, zda je v místě trolejbus či nikoliv. Po současných komunikacích je vedena mimo jiné veřejná doprava – autobusová linka 131 (v dílčích částech i další linky) a tuto činnost by správce komunikace měl průběžně zajišťovat. V tomto případě se jedná o Technickou správu komunikací hl. m. Prahy. Nejenom v Praze se však často uplatňuje praxe, kdy tato činnost přechází ad hoc pod konkrétní investiční akci, která je v daném místě realizována, což je i případ záměru elektrifikace linky 131. Nicméně je nutno zdůraznit, že i bez realizace záměru by mělo průběžně docházet k prořezům zeleně u veřejných komunikacích tak, aby byl zajištěn bezpečný průjezd všech vozidel provozovaných na veřejných komunikacích. V současnosti tedy např. i autobusů linky 131.

V uvažované trase roste v dotčených ulicích zhruba 230 ks stromů, z nichž budou káceny 3 ks (viz podrobněji výše). Pozemek parc. č. 2913/1 k. ú. Dejvice, na kterém byly inventarizovány dřeviny v rámci skupiny 6 má rozlohu 7 114 m² a celá plocha je hustě zarostlá stromy s příměsí keřů. Stejně tak inventarizační skupiny 7 a 8 se nacházejí na okraji větších porostních celků. V rámci skupin 6 až 8 se uvažuje s kácením cca 53 ks stromů a smýcením 300 m² keřů. S ohledem na celkové uvedené množství zeleně v poměru ke káceným dřevinám lze konstatovat, že nedojde k výrazné újmě na kvalitě ovzduší ani změně tepelných podmínek v řešených lokalitách. Ve spekulativních závěrech uváděných v námitkách vůbec není brán zřetel na celkové množství zeleně v řešeném území.

Dne 9.8.2024 byla Dopravnímu a energetickému úřadu doručena námitka č.j. DESU/012420/24 účastníka řízení Spolek Fišerka, z.s., IČO: 09954431, Nad Lesíkem 24, Praha 6, ve které uvádí:

- Ohrožení hodnot památkové rezervace.

Záměr je umístěn do ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze vyhlášeném rozhodnutím bývalého odboru kultury NVP i. j. Kut'5-932/81 ze dne 19. 5. 1981 o určení ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze a jeho doplňkem ze dne 9. 7. 1981, kterými se určuje toto ochranné pásmo a podmínky pro činnost v něm.

Cílem ochranného pásma je zajištění urbanistických a architektonických hodnot na území památkové rezervace před rušivými vlivy, vyvolanými stavebními změnami v jejím okolí, které by hrozily tyto hodnoty, nebo porušily urbanistickou kompozici, měřítko, případně siluetu.

Umístění takového počtu stožárů trolejového vedení a drátů do prostoru ulice Na Pískách, kde se nachází i moje nemovitost, nepochybně poruší siluetu této ulice, a to jak při pohledu z pozice pěšího, tak z pohledu řidiče či z pohledu ze vzduchu.

Masivní rozměry měnirny u Matěje, jejíž celkové rozměry měnirny jsou 27,3m x 7,3m s výškou 3,5m, umístěné 30 m vzdušnou čarou od Osady Baba, která v roce 2020 obdržela ocenění Evropské dědictví. Měnirna je umístěna přímo u vstupu do Osady Baba a změní charakter a siluetu území.

Ze souhlasného koordinovaného stanoviska vydaného dne 12. 6. 2024 pod č.j. MHMP 1119343/2024 sp. zn. S-MHMP 263362/2024 Magistrátem hl. m. Prahy podle § 176 stavebního zákona (dále jen „koordinované stanovisko“) vyplývá, že Magistrát hl. m. Prahy je si sice vědom cílů ochranného pásma, nicméně bez jakéhokoli bližšího zdůvodnění přezkoumatelnou správní úvahou uvádí, že „realizace předloženého záměru neohrozí hodnoty památkové rezervace, tj. její urbanistickou kompozici, měřítko a siluetu a z hlediska památkové péče je tedy akceptovatelný.“ (str. 6 koordinovaného stanoviska).

S ohledem na hodnotu dané lokality Hanspaulky a Baby se dle našeho názoru Magistrát hl. m. Prahy jako orgán vydávající koordinované stanovisko s touto problematikou vůbec nevypořádal a nelze k tomuto stanovisku tedy přihlížet.

- Nepoužitelné rozhodnutí o tom, zda záměr podléhá posouzení vlivů na životní prostředí podle zákona.

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (dále též „OCP MHMP“), jako příslušný úřad podle § 22 písm. a) a § 23 odst. 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších změn (dále také jen „zákon o EIA“) rozhodl podle § 7 odst. 6 zákona o EIA rozhodnutím ze dne 4. 4. 2022 pod č.j. MHMP 589956/2022 sp. zn. S-MHMP 453939/2022 (dále jen „rozhodnutí o EIA“) o tom, že záměr nepodléhá posouzení vlivů na životní prostředí podle zákona o EIA.

Rozhodnutí o EIA se však týká záměru, který obsahuje:

- 163 ks nových trakčních stožárů,
- měnirnu U Matěje o rozměrech cca 18 m x 9 m se suterénem;
- konstatování že zásah do dřevin je předpokládán jen v rámci lokálních nezbytných zásahů (prořezy či kácení max. v jednotkách dřevin pro umístění měnirny);
- konstatování, že záměr bude koordinován s rekonstrukcí ulic Šárecká a Na Pískách.

Technická zpráva k projektu záměru část S001 – příprava území, z listopadu 2023 však uvádí, že:

- bude smýceno 340 m² zeleného křovinového porostu;
- bude pokáceno 55 ks stromů o průměru kmene 10 – 30 cm a 1 strom o průměru kmene 31 – 50 cm
- celkové rozměry měnirny jsou 27,3m x 7,3m s výškou 3,5m.

Tedy je zjevné, že rozhodnutí o tom, že není třeba posouzení vlivů na životní prostředí podle zákona o EIA se týkal záměru, který počítal s téměř nulovým či minimálním kácením dřevin, a samotný projekt počítá s pokácením 56 ks stromů. Dále rozhodnutí o EIA spočívá též na tom, že výměra měnirny bude 162 m² a projekt pro záměr již počítá s plochou měnirny 199,29 m², tedy měnirna dle projektu má být o 22,84 % větší než v rozhodnutí o EIA. Těžko lze tedy hovořit o stejné budově.

Dále z vyjádření zástupců stavebníka (např. na setkání s veřejností dne 7. 8. 2024 konaném na půdě Úřadu Městské části Praha 6) vyplývá, že záměr se má stavět i bez koordinace s rekonstrukcí ulice Na Pískách, tedy v rozporu s rozhodnutím o EIA.

Rozhodnutí o EIA je tak pro tento záměr nepoužitelné.

- Úbytek stromů a zeleně v důsledku umístění záměru.

Jak již bylo popsáno výše, v rámci záměru dojde k pokácení 56 ks stromů, k vymýcení velkého množství keřů, a tedy k zničení velkého rozsahu zeleně.

Správní orgány se ve svých stanoviscích nijak přezkoumatelně nevyjádřily k tomu, jak přínos zavedení trolejbusové trati přebije negativa spočívající v úbytku zeleně.

Je třeba připomenout, že se nacházíme v období klimatické krize, kdy i Hl. m. Praha přijala klimatický plán. Pro boj s klimatickou krizí je třeba zejména řešit následky této krize, jako je např. přehřívání městských ulic. Právě zelen v tomto hraje zásadní roli, stejně jako v tom, že slouží jako producent kyslíku a lapač CO₂.

V důsledku výstavby záměru dojde nejen k nikoli nepodstatnému kácení, ale též k ořezu stromů poskytujících stín. V důsledku úbytku stínu, který bude trvalého rázu, neboť trolejové vedení vyžaduje prostor, bude docházet ke zvýšení teploty a k úbytku kyslíku a pohlcování CO₂.

S těmito dopady se dotčené orgány vůbec přezkoumatelně nevypořádaly. Jako řádné vypořádání se nelze počítat prosté odkazy na klimatický plán Prahy a závazek Prahy snižovat emise CO₂ z dopravy. Celou problematiku je nutno nahlížet komplexně.

Stromy absorbují CO₂, je proto naprosto nepřijatelné je pokácet s odůvodněním, že tím budou snižovat emise. Emise se kácením stromů a postavením trolejbusové trasy sníží pouze zanedbatelně,

dle údajů o záměru dojde ke snížení emisí NOx o 801 kg/rok a u CO o 1.720 kg/rok. Průměrná dopravní intenzita např. v ulici Na Pískách je dle sčítání pro hlukovou studii 3348 osobních aut denně a 116 spojů 131 denně a 64 těžkých nákladních vozidel denně. Je tedy zjevné, že linka 131 tvoří pouhý zlomek z celkové dopravy.

Dále uvádím, že nikde není uveden závazek náhradní výsadby přímo v místě, tedy sice dojde ke snížení emisí, ale zároveň dojde k pokácení klimatotvorných stromů. Tedy je potřeba řádně vysvětlit proč jsou upřednostněny emise před zelení. A odůvodnění, že náhradní výsadba není potřeba, protože je tu stromů dost je poměrně zavádějící – viz str. 8 koordinovaného stanovisky (zvýraznění doplněno autorem) „Dřeviny jsou odstraněny pouze v nezbytném rozsahu (kolize se záměrem), je zde též řada jiných obdobných jedinců, kteří je dostatečně nahradí a funkce zeleně nebude nijak ovlivněna.“ Rád bych tedy věděl, co je to dost stromů, kolik to je a od kdy je to málo? Existuje pro to nějaké exaktní měřítko, podle kterého se správní orgán řídil? Opět zde chybí přezkoumatelná správní úvaha.

Klimatický plán hlavního města Prahy do roku 2030 z října 2021 (dále jen „klimatický plán“) uvádí v sekci „Jako dosáhnout cílů“ hned v prvních dvou bodech „revitalizaci trávníků, zřízení závlah, výsadbu a údržbu stromů a stromořadí.“. Klimatický plán taktéž uvádí velmi správně, že stromy ve městě mají pro adaptaci na změnu klimatu nezastupitelnou roli, neboť vytváří lepší mikroklimatické podmínky v místě pomocí odpařování vody, čímž ochlazují okolí, i poskytováním stínu, který snižuje pocitovou teplotu a čištěním ovzduší od znečišťujících látek. Strom, aby dobře „fungoval“, musí mít dobré podmínky k růstu a dostatečnou závlivku.

Koordinované stanovisko neukládá náhradní výsadbu za pokácené stromy - vizte str. 8 koordinovaného stanoviska, kde se uvádí doslova (zvýrazněno autorem): „Kácení dřevin, vzhledem k výše uvedenému, nepovede ke ztrátě či oslabení přirozených funkcí ekosystému a nepovede ani k narušení vnitřních vazeb a procesů ekosystému. Z tohoto důvodu nevzniká ekologická újma, a proto nebyla uložena náhradní výsadba ve smyslu ustanovení § 9 zákona. Dřeviny jsou odstraněny pouze v nezbytném rozsahu (kolize se záměrem), je zde též řada jiných obdobných jedinců, kteří je dostatečně nahradí a funkce zeleně nebude nijak ovlivněna.“ Koordinované stanovisko tak nerespektuje a porušuje základní principy klimatického plánu, ke kterým patří primárně závazek navyšovat počty stromů v Praze.

Současné koordinované stanovisko ignoruje připomínky Městské části Praha 6 k záměru, ve kterých MČ Praha 6 požadovala uložení náhradní výsadby v místě kácení, a to ve větším počtu a rozsahu, než jaký je počet kácených dřevin.

Záměr, koordinované stanovisko i rozhodnutí o EIA je tak v rozporu s klimatickým plánem.

- Další námítky.

Správní orgány vůbec neposuzovaly vliv skutečnosti, že trolejbusové vozy jsou zpravidla mnohem těžší (až o polovinu) než autobusy, na životní prostředí. S tím souvisí vyšší namáhání silničních prvků a povrchů vozovky a s tím opět souvisí zvýšená produkce CO₂ a dalších emisí v důsledku častějších oprav povrchů.

K tomuto Dopravní a energetický stavební úřad uvádí:

Ohrožení hodnot památkové rezervace.

Příprava záměru elektrifikace linky 131 ve vztahu k institutu památkové ochrany území byla posouzena koordinovaným závazným stanoviskem Magistrátu hl. m. Prahy podle § 176 stavebního zákona č.j. MHMP 1119343/2024 ze dne 12.6.2024. Součástí tohoto stanoviska je rovněž vyjádření odboru památkové péče MHMP, jež s předmětným záměrem ve všech dotčených oblastech za splnění stanovených podmínek souhlasí. Otázka míry a důslednosti posouzení předmětného záměru ze strany dotčeného orgánu není a z principu ani nemůže být v kompetenci žadatele, v tomto případě investora záměru, kterým je Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost (dále jen „DPP“). Ze zkušeností, které však DPP při přípravě nových dopravně-infrastrukturních, ale také například rekonstrukcí či výstavbě kulturně-historických objektů (v areálech vozoven, garáží a dep) má ve vztahu k příslušným orgánům památkové péče, lze konstatovat, že tyto orgány přistupují ke své činnosti, tj. posuzování vlivu záměrů na kulturní dědictví a památkovou ochranu velmi pečlivě a zodpovědně.

DPP jakožto investor stavby však v rámci přípravy projektu elektrifikace velmi vážně vnímal citlivost území, které stávající autobusová linka 131 obsluhuje. Právě z těchto důvodů byl kladen mimořádný důraz na sdružování stožárů trakčního vedení a veřejného osvětlení v uličním prostoru, jehož cílem je minimalizace počtu dodatečně potřebných stožárů v uličním prostoru. V návaznosti na opakovaná a velmi konstruktivní jednání se zástupci městské části Praha 6 a rovněž zástupci Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy bude kladen velký důraz rovněž na subtilnost instalovaných stožárů tak, aby stožáry za podmínky splnění všech technických parametrů (potřebné tahy a stabilita) byly co nejsubtilnější. Touto snahou chce DPP demonstrovat citlivý přístup k dané lokalitě. Dále je v této souvislosti na místě zmínit, že lokalita Hanspaulky a Bořislavky byla již historicky spjata s počátky trolejbusové dopravy v Praze, kdy koncem srpna 1936 vyjela v trase Vozovna Střešovice – Sv. Matěj první trolejbusová linka s označením K, později s označením 51. Dá se tedy říct, že lokalita Hanspaulky a sv. Matěje do jisté míry vznikala a rozvíjela se ve vzájemné symbióze s trolejbusy. K původním plánům ze 40. a 50. let 20. století na prodloužení trolejbusové trati od sv. Matěje přes Bubeneč do centra města bohužel již především z důvodů nepříznivých dopadů centrálně plánovaného hospodářství nedošlo. Projekt elektrifikace linky 131 tak vlastně do jisté míry navazuje na historické souvislosti a trolejbusová doprava v této lokalitě není v žádném případě cizím prvkem.

Dalším atributem, který jednoznačně přinese pozitivní efekty pro lokalitu Hanspaulky jakožto rezidenční čtvrti, jsou zejména příznivější hlukové a emisní vlastnosti trolejbusového provozu. Trolejbusy neprodukují v místě, kudy projíždí, žádné lokální emise, a to nejen emise CO₂, ale celou řadu dalších zdravích škodlivých látek (např. NO_x, PM částice apod.), jejichž vliv na lidské zdraví byl opakovaně a nezpochybnitelně prokázán. Pro srovnání lze uvést data z roku 2023, kdy autobusy na lince 131 ujely celkově 523 913,45 km při celkové spotřebě nafty 233 816,99 l nafty. Průměrná spotřeba nafty činila tedy cca 44,63l/100 km. Dle metodiky envimat.cz byly při této spotřebě vyprodukovány celkové emise CO₂ za rok ve výši 627 t (1197 g/km). Nasazením trolejbusů místo naftových autobusů nebudou v místě provozu emitovány žádné emise, a to nejen CO₂, ale i další škodlivé částice, jak již bylo uvedeno výše. Co se týče akustických vlastností trolejbusů, významný rozdíl se projevuje především při stání (v zastávkách), rozjezdech, brzdění a v nižších rychlostech, kdy okolní zástavba není zatěžována vibracemi a hlukem spalovacího motoru. S ohledem na charakter ulice Na Pískách, kde se nachází řada zpomalovacích bezpečnostních prvků na vozovce, a tím pádem dochází k častému brzdění a rozjíždění autobusů, bude tento efekt o to znatelnější.

Nepoužitelné rozhodnutí o tom, zda záměr podléhá posouzení vlivů na životní prostředí podle zákona.

Při povolovacích postupech postupuje příslušný stavební úřad dle „Metodické pomůcky odboru stavebního řádu Ministerstva pro místní rozvoj k problematice záměrů, pro které byl vydán negativní závěr zjišťovacího řízení“. Posouzení změn je v kompetenci příslušného stavebního úřadu.

K jednotlivým bodům námítky uvádíme:

Znění námítky: „Dále rozhodnutí o EIA spočívá též na tom, že výměra měřírny bude 162 m² a projekt pro záměr již počítá s plochou měřírny 199,29 m², tedy měřírna dle projektu má být o 22,84 % větší než v rozhodnutí o EIA. Těžko lze tedy hovořit o stejné budově.“

V odůvodnění závěru zjišťovacího řízení (dále jen „ZZŘ“) jsou ve vztahu k měřírně z hlediska vlivů záměru konstatovány následující aspekty:

- Dočasné vlivy v období výstavby (hluk). Uvedená změna stavebních parametrů měřírny není změnou, která by mohla měnit závěry hodnocení. Závěr „Ani realizace měřírny negeneruje žádné rozsáhlé práce“ je nadále platný. Ač se jedná o přibližně čtvrtinový nárůst plochy záměru, vzhledem k celkové rozloze v řádu desítek metrů se jedná stále o stavbu, která nevyžaduje žádné rozsáhlé stavební práce ani žádné významné přesuny hmot – v souladu s ZZŘ.
- Z hlediska hlukového zatížení bylo plnění hygienických limitů doloženo Hlukovou studií, která je přílohou Oznamení (11/2021). Na jejím podkladě je v ZZŘ konstatováno, že „Hluk z provozu měřírny dosahuje hodnot u nejbližší obytné zástavby jihozápadním směrem (rodinný dům Na Fišerce č. p. 103, parc. č. 2947/1, k.ú. Dejvice) < 30,0 dB, což je hluboko pod hygienickým limitem. Z výsledků výpočtového modelu imisí hluku vyplývá, že stavba měřírny U Matěje bude mít zanedbatelný vliv na celkovou hlukovou situaci v okolí komunikací Na Mičance a Na

Štáhlavce. Hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku jsou hluboko pod hygienickými limity pro denní i noční dobu.“

- Změna parametrů měřírny nemá zásadní dopad na hluk z provozu měřírny. Stejně jako v podkladové studii TES pro Oznámení v DUSP platí, že „Dva transformátory jsou umístěny v suterénní samostatné místnosti situované v severní části objektu. Budou použity transformátory se sníženou hladinou hluku do 50 dB. Vzduchová neprůzvučnost obvodového zdíva činí 46,0 dB.“ S ohledem na v hlukové studii doložené šíření hluku z měřírny a umístění chráněných objektů v území a další zapuštění objektu pod úroveň terénu ve stupni DUSP, lze konstatovat, že z hlediska vlivů stacionárního zdroje hluku na hlukové poměry lokality jsou závěry zjišťovacího řízení nadále platné.
- DPP nechal zpracovat aktualizovanou hlukovou studii, ve kterém byla měřírna jako stacionární zdroj v parametrech dle DUSP posouzena dodatečným akustickým posouzením (08/2024). Díky upraveným parametrům měřírny došlo k odsunutí technologie dále od obytné zástavby Na Fišerce č.p. 103, čímž dojde k dalšímu poklesu hluku oproti původní variantě měřírny o 1,3 dB. Konkrétní hodnoty hlukové zátěže na objektu Na Fišerce č.p. 103 ve 2.NP činí 12,7 dB, oproti původním 14 dB v původní variantě. Pro kontext lze uvést, že běžná hodnota pouličního hluku v tichém předměstí činí cca 30 dB, z tohoto důvodu se potvrzuje plnění hygienického limitu hluku a závěry zjišťovacího řízení jsou platné.
- Dále jsou vlivy měřírny konstatovány z hlediska zásahu do dřevin. Je zcela zřejmé, že s ohledem na celkové rozměry měřírny není navýšení zásahu na stejném stanovišti (a stejné parcele dle katastru nemovitostí) o 38 m² změnou, která by mohla generovat změny v závěrech hodnocení. Závěr ZZŘ „Vzhledem k charakteru záměru, lze konstatovat, že záměr nebude mít významný negativní vliv na živočichy a rostliny, ekosystémy, biologickou rozmanitost.“ je nadále platný. Potenciální kácení bylo dle technické studie pro EIA uvažováno v maximálním rozsahu jednotek dřevin, zvětšením záboru o 38 m² nemůže dojít k žádnému podstatnému navýšení v rozsahu kácení.
- Z hlediska vlivů na vody nemá změna parametrů žádný vliv na učiněné závěry. Konstatování, že „Srážkové vody ze střechy měřírny budou svedeny na okolní zatravněný pozemek k vsakování.“ je platné i pro DUSP. Stejně tak je platný i závěr, že „záměr nebude mít významný negativní vliv na povrchové a podzemní vody.“, neboť navýšení zpevněné plochy o 38 m² je z hlediska hydrologických poměrů zcela zanedbatelnou plochou.
- V Oznámení EIA jsou vlivy měřírny hodnoceny dále také z hlediska vlivů na půdy – zábory. V Oznámení EIA je konstatováno, že „Trvalý zábor pozemků si záměr vyžádá pouze umístěním nové měřírny MR U Matěje, cca 160 m². Jedná se o zelený pás mezi ul. Na Štáhlavce a Na Mičánci, v k.ú. Dejvice, ve vlastnictví Hlavního města Prahy, dle katastru nemovitostí druh pozemku i způsob využití ostatní plocha.“ V DUSP dochází ke změně pouze v navýšení záboru na celkových 200,2 m², což je o 38,2 m² více. Stále je dotčen stejný pozemek, stejná kultura. Z hlediska vlivů na půdy se jedná o zcela zanedbatelnou změnu, která nemá dopad na závěry hodnocení učiněné v Oznámení EIA.

Znění námítky: „Počet stožárů EIA 163 ks x počet stožárů DUSP 230 ks.“

V odůvodnění ZZŘ jsou ve vztahu ke stožárům z hlediska vlivů záměru konstatovány následující aspekty:

- Dočasné vlivy v období výstavby (hluk, ovzduší). Nadále platí, že „Velká část výkopů pro uložení kabelových tras a osazení nových trakčních stožárů bude probíhat ručně bez nasazení hlučných strojů.“ Nejedná se o změnu, která by mohla zásadně měnit vyhodnocení vlivů v období výstavby.
- V Oznámení EIA jsou vlivy stožárů hodnoceny dále také z hlediska vlivů na dřeviny: V Oznámení EIA je konstatováno, že „Výměna stávajících stožárů, umístění stožárů nových i vedení kabelových tras je navrženo s maximálním ohledem na zachování stávající zeleně. K zásahu do porostů dřevin dojde pravděpodobně místně prořezáním větví zasahujících do míst nových sloupů.“ Toto platí i pro záměr v parametrech DUSP. Hodnocení vlivů na biologickou rozmanitost v Oznámení záměru „Vlivy záměru jsou malé, málo významné, bez významného negativního vlivu.“ je nadále platné.
- Vlivy na krajinný ráz: V Oznámení EIA je konstatováno, že „V uličních prostorech jsou již v současnosti situovány stožáry veřejného osvětlení. Ty budou nahrazeny kombinovanými či doplněny novými stožáry. Realizace záměru tak nepřináší do území zcela nové rysy.“ Toto platí i

pro záměr v parametrech DUSP. Hodnocení vlivů na krajinu v Oznámení záměru „S ohledem na řešení záměru respektující stávající ráz dotčených lokalit nepřinese jeho realizace ovlivnění rázu městské krajiny. Bez významného negativního vlivu.“ je nadále platné.

Znění námítky: „Dále z vyjádření zástupců stavebníka (např. na setkání s veřejností dne 7. 8. 2024 konaném na půdě Úřadu Městské části Praha 6) vyplývá, že záměr se má stavět i bez koordinace s rekonstrukcí ulice Na Pískách, tedy v rozporu s rozhodnutím o EIA.“ 4

V ZZŘ je stavba „rekonstrukce ulice Na Pískách“ uvedena ve výčtu budoucích (plánovaných) záměrů. Zároveň je konstatováno, že „Uvedené záměry mohou mít dopad na technické a technologické řešení jednotlivých staveb (nutná koordinace projektové přípravy), avšak bez kumulace negativních vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a obyvatelstvo.“ Je tedy zřejmé, že koordinace záměru s uvedenou stavbou nemá vliv na učiněné závěry hodnocení v Oznámení ani samotné závěry zjišťovacího řízení.

Z hlediska cílů zjišťovacího řízení ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (EIA), kterým je zjištění, zda záměr může mít významný negativní vliv na životní prostředí, lze konstatovat, že uvedená změna parametrů záměru v DUSP (rozměr měnírny, počet stožárů) není změnou, která by mohla změnit závěry hodnocení v Oznámení, které bylo podkladem pro zjišťovací řízení, či samotné závěry zjišťovacího řízení.

Lze tak konstatovat, že v DUSP nedošlo k podstatným změnám oproti záměru identifikovanému v závěru zjišťovacího řízení.

Úbytek stromů a zeleně v důsledku umístění záměru.

Záměr elektrifikace linky 131, podobně jako většina již realizovaných a také připravovaných elektrifikačních projektů DPP se snaží zasahovat do stávající zeleně jen naprosto minimálně a pouze v nezbytně nutném rozsahu. Předmětný záměr prošel řádným procesem posouzení ze strany všech zákonně určených orgánů státní správy i samosprávy. Otázka posouzení problematiky vlivu stavby na zeleň je předmětem tzv. koordinovaného závazného stanoviska Magistrátu hl. m. Prahy podle § 176 stavebního zákona. V rámci tohoto stanoviska Odbor ochrany prostředí MHMP v bodě III. Stanoviska důsledně prověřil rozsah nezbytně nutného kácení a zásahů do zeleně.

Celkem bylo uvedeným stanoviskem povoleno k vykácení 6 stromů, jejichž parametry podléhají povolení Odboru ochrany prostředí MHMP. Takové povolení musí být vydáno pro dřeviny, jejichž průměr ve výšce 130 cm nad zemí odpovídá stanoveným hodnotám. Povolení ke kácení bylo vydáno konkrétně pro:

- 1x javor klen o obvodu kmene 100 cm, na parc. č. 1281/234 k.ú. Vokovice, přímo u terminálu metra Bořislavka;
- 2x třešeň pilovitá o obvodech kmene 63 a 79 cm, které jsou součástí stromořadí v ul. Na Pískách na parc. č. 4090, k.ú. Dejvice;
- 3x jasan ztepilý o obvodech kmene 80 až 95 cm na parc. č. 2913/1 k.ú. Dejvice, v místě budoucí měnírny.
- Dále bylo výše uvedeným povolením povoleno k vykácení porostu dřevin o ploše 350 m², rovněž na parcele č. 2913/1 k.ú. Dejvice. Na části této parcely by měla vzniknout měnírna pro napájení trolejového vedení. Dopravní podnik však i na základě diskusí s městskou částí Praha 6 vynaložil veškeré úsilí, aby byla měnírna zasazena do území co nejcitlivěji, aby nejen funkčně, ale i vizuálně co nejméně překážela okolní zástavbě. Proto je měnírna do značné míry zapuštěna do svažitého terénu. Ve snaze co nejvíce okolí vrátit zelený charakter, bude západní, východní a jižní strana objektu (z jihu se bude jednat v podstatě pouze o ochranu před vstupem na střechu objektu) osazena popínavými rostlinami (přisavníkem trojprstým z důvodu větších listů a jejich barevné proměny v průběhu roku), které ochranné prvky měnírny ozelení, čímž by měl objekt vhodně zapadnout do okolní zeleně.

Lokálně dojde také k odstranění nižšího porostu, často náletových dřevin, které nepodléhá stanovení příslušného orgánu. Neznamená to však plošné odstranění zeleně, ale pouze lokální zásahy v nezbytném rozsahu. Takové zásahy mohou nastat zejména na parc. č. 4177/1 k.ú. Dejvice, kde zasahuje souvislý

porost. Bude se však jednat pouze o zcela lokální zásahy pro nutný výkop základu stožáru. I v těchto případech však bude DPP postupovat nad rámec zákonné úpravy, kdy ve zvlášť citlivých případech bude úzce komunikovat s Úřadem městské části Praha 6.

Veškeré zásahy, které budou provedeny z důvodu dočasného zaboru kvůli samotným stavebním pracím, budou uvedeny do původního stavu. Travní porosty budou obnoveny a bude-li to možné, dojde i k obnově keřů či nižšího porostu. Tyto položky budou součástí rozpočtu, který bude předmětem zadávacího řízení pro výběr zhotovitele stavby.

V rámci elektrifikace linky 131 dojde rovněž k nezbytně nutným lokálním prořezům zeleně, jejichž porost již nebezpečně zasahuje do průjezdného profilu komunikace. Je však potřeba zdůraznit, že tato činnost vyplývá ze zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a jedná se o povinnost, kterou musí správce komunikace zajistit bez ohledu na to, zda je v místě trolejbus či nikoliv. Po současných komunikacích je vedena mimo jiné veřejná doprava – autobusová linka 131 (v dílčích částech i další linky) a tuto činnost by správce komunikace měl průběžně zajišťovat. V tomto případě se jedná o Technickou správu komunikací hl. m. Prahy. Nejenom v Praze se však často uplatňuje praxe, kdy tato činnost přechází ad hoc pod konkrétní investiční akci, která je v daném místě realizována, což je i případ záměru elektrifikace linky 131. Nicméně je nutno zdůraznit, že i bez realizace záměru by mělo průběžně docházet k prořezům zeleně u veřejných komunikacích tak, aby byl zajištěn bezpečný průjezd všech vozidel provozovaných na veřejných komunikacích. V současnosti tedy např. i autobusů linky 131.

V uvažované trase roste v dotčených ulicích zhruba 230 ks stromů, z nichž budou káceny 3 ks (viz podrobněji výše). Pozemek parc. č. 2913/1 k. ú. Dejvice, na kterém byly inventarizovány dřeviny v rámci skupiny 6 má rozlohu 7 114 m² a celá plocha je hustě zarostlá stromy s příměsí keřů. Stejně tak inventarizační skupiny 7 a 8 se nacházejí na okraji větších porostních celků. V rámci skupin 6 až 8 se uvažuje s kácením cca 53 ks stromů a smýcením 300 m² keřů. S ohledem na celkové uvedené množství zeleně v poměru ke káceným dřevinám lze konstatovat, že nedojde k výrazné újmě na kvalitě ovzduší ani změně tepelných podmínek v řešených lokalitách. Ve spekulativních závěrech uváděných v námitkách vůbec není brán zřetel na celkové množství zeleně v řešeném území.

Další námitky.

K otázce srovnání hmotnosti vozidel veřejné dopravy dle jednotlivých typů pohonů lze uvést následující ilustrační údaje k vozidlům, které v současnosti DPP provozuje. Klasický naftový autobus standardní délky 12 m, který je nasazován na linku 131, má pohotovostní hmotnost 11,21 t (typ SOR NB12 s klimatizací) resp. 12,27 t (typ Iveco Streetway 12, který je aktuálně dodáván do DPP). Pro srovnání bateriový trolejbus délky 12 m s klimatizací, který lze vzít jako vzorový příklad pro typ vozidla nasazovaný po elektrifikaci autobusové linky, má pohotovostní hmotnost 13,04 t (typ Škoda 36 Tr), tedy pouze o 0,77 t více oproti nejnovějšímu typu naftového autobusu. Jednoznačně tedy lze vyvrátit informace uvedené v námitkách, které uváděly, že hmotnost bateriového trolejbusu je minimálně 1,5násobně vyšší ve srovnání s autobusem. Zatížení vozovek se tedy oproti současnému stavu nijak zásadně nezmění. Jelikož se jedná o veřejné komunikace, jejichž únosnost musí splňovat dané limity z důvodu provozu autobusových linek veřejné dopravy, ale rovněž z důvodu provozu dalších vozidel vyšší váhové kategorie, např. popelářských vozů, jejichž pohotovostní hmotnost se pohybuje v rozmezí 10 – 11 t v případě dvouosé varianty, nebo 16 – 18 t v případě tříosé varianty. V případě, že se jedná o vozidla s pohonem na CNG, je pohotovostní hmotnost ještě o cca 1 tunu vyšší.

Vzhledem k důvodům a okolnostem, na základě kterých dochází a bude docházet k postupnému zavádění alternativních pohonů v segmentu veřejné autobusové dopravy (nejen legislativou dané klimatické a emisní cíle, či zvyšování energetické účinnosti v dopravě apod.), je varianta bateriových trolejbusů pro parametry provozu, které jsou typické pro Prahu, nejefektivnější mimo jiné i z hlediska hmotnostní zátěže. Jelikož bateriový trolejbus kombinuje dobíjení za jízdy (dynamické nabíjení) a dobíjení při stání vozidla (stacionární nabíjení), nemusí být vybaven velkým množstvím baterií jako například čistě bateriový elektrobus, který celou trasu musí zvládnout bez průběžného nabíjení. Pro srovnání uvádíme rovněž váhu těchto alternativních způsobů zajištění bezemisní dopravy – standardní 12 m dlouhý elektrobus Škoda 36 BB má pohotovostní hmotnost 13,21 t a vodíkové vozidlo Škoda 36 FC rovněž délky 12 m 13,38 t.

Z výše uvedeného tedy jasně vyplývá, že zatížení stávajících komunikací se převedením naftových autobusů na bateriové trolejbusy výrazně nezmění.

Dne 9.8.2024 byla Dopravnímu a energetickému úřadu doručena námitka č.j. DESU/012441/24 účastnice řízení paní Ireny Švejdové, ve které uvádí:

- Já, níže podepsaná Irena Švejdová, bytem Na Pískách 1414/89, Dejvice, 160 00 Praha 6, jsem vlastníkem pozemku parc. č. 1958, jehož součástí je stavba č.p. 1414, objekt k bydlení, vše k.ú. Dejvice, obec Praha (dále jen „nemovitost“). Má nemovitost přímo sousedí s pozemkem parc. č. 4121/1, na kterém má být umístován záměr. Jsem tedy účastníkem řízení.

Záměr je umístován do ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze vyhlášeném rozhodnutím bývalého odboru kultury NVP i. j. Kut'5-932/81 ze dne 19. 5. 1981 o určení ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze a jeho doplňkem ze dne 9. 7. 1981, kterými se určuje toto ochranné pásmo a podmínky pro činnost v něm. Cílem ochranného pásma je zajištění urbanistických a architektonických hodnot na území památkové rezervace před rušivými vlivy, vyvolanými stavebními změnami v jejím okolí, které by hrozily tyto hodnoty, nebo porušily urbanistickou kompozici, měřítko, případně siluetu. Umístění stožárů a trolejového vedení do prostoru ulice Na Pískách, kde se nachází i moje nemovitost, nepochybně poruší siluetu této ulice, a to jak při pohledu z pozice pěšího, tak z pohledu řidiče, avšak zejména z pohledu z oken prvních pater okolních domů.

Ze souhlasného koordinovaného stanoviska vydaného dne 12. 6. 2024 pod č.j. MHMP 1119343/2024 sp. zn. S-MHMP 263362/2024 Magistrátem hl. m. Prahy podle § 176 stavebního zákona (dále jen „koordinované stanovisko“) vyplývá, že Magistrát hl. m. Prahy je si sice vědom cílů ochranného pásma, nicméně bez jakéhokoli bližšího zdůvodnění přezkoumatelnou správní úvahou uvádí, že „realizace předloženého záměru neohrozí hodnoty památkové rezervace, tj. její urbanistickou kompozici, měřítko a siluetu a z hlediska památkové péče je tedy akceptovatelný.“ (str. 6 koordinovaného stanoviska).

S ohledem na historickou, urbanistickou a kulturní hodnotu dané lokality Hanspaulka se dle mého názoru Magistrát hl. m. Prahy jako orgán vydávající koordinované stanovisko s touto problematikou vůbec nevypořádal a nelze k tomuto stanovisku tedy přihlížet.

V rámci záměru dojde k pokácení 56 kusů stromů, k vymýcení velkého množství keřů a tedy ke zničení velkého rozsahu zeleně.

Nacházíme se v období klimatické krize, kdy i Hl. m. Praha přijala Klimatický plán. Pro boj s klimatickou krizí je třeba zejména řešit následky této krize, jako je např. přehřívání městských ulic. Právě zeleně v tomto hraje zásadní roli, stejně jako v tom, že slouží jako producent kyslíku a eliminátor CO₂.

V důsledku výstavby záměru dojde nejen k nikoli nepodstatnému kácení, ale též k ořezu stromů poskytujících stín. V důsledku úbytku stínu, který bude trvalého rázu, neboť trolejové vedení vyžaduje prostor. Dále bude v prostoru záměru docházet ke zvýšení teploty, k úbytku kyslíku a ke snížení pohlcování CO₂.

S těmito dopady se dotčené orgány vůbec přezkoumatelně nevypořádaly. Jako řádné vypořádání se nelze počítat prosté odkazy na klimatický plán Prahy a závazek Prahy snižovat emise CO₂ z dopravy. Celou problematiku je nutno posuzovat komplexně a s ohledem na místní specifické poměry.

Nikde není uveden závazek náhradní výsadby přímo v místě, tedy sice dojde ke snížení emisí, ale zároveň dojde k pokácení stromů. Žádám vysvětlení, proč jsou upřednostněny emise před zelení. Odůvodnění, že náhradní výsadba není potřeba, protože je tu stromů dost je poměrně zavádějící – viz str. 8 koordinovaného stanoviska (zvýrazněni doplněno autorem) „Dřeviny jsou odstraněny pouze v nezbytném rozsahu (kolize se záměrem), je zde též řada jiných obdobných jedinců, kteří je dostatečně nahradí a funkce zeleně nebude nijak ovlivněna.“ Žádám o přesnou definici termínu řada jiných

obdobných jedinců. Existuje pro to nějaké exaktní měřítko, podle kterého se správní orgán řídil? Opět zde chybí přezkoumatelná správní úvaha.

Správní orgány vůbec neposuzovaly vliv toho, že trolejbusové vozy jsou zpravidla mnohem těžší (až o polovinu) než autobusy. S tím souvisí vyšší namáhání silničních prvků a povrchů vozovky a s tím opět souvisí zvýšená produkce CO₂ a dalších emisí v důsledku častějších oprav povrchů.

Každý den (včetně víkendů) po komunikaci dotčené záměrem projíždí oběma směry desítky dodávkových a nákladních vozidel typu kontejner nebo sklápěčka, které jsou vesměs hodně starého roku výroby. V exponovaných hodinách zde často projíždí nepřetržitý proud osobních vozidel. Emise a hluk vyprodukované vozidly se vznětovými motory jsou násobně vyšší, než hodnoty téhož vyprodukované několika projíždějícími autobusy.

Stávající trolejbusové tratě v České republice nikde nevedou v tak úzké ulici mezi oboustranně přilehlými obytnými domy, jako je tento záměr.

K tomuto Dopravní a energetický stavební úřad uvádí:

Příprava záměru elektrifikace linky 131 ve vztahu k institutu památkové ochrany území byla posouzena koordinovaným závazným stanoviskem Magistrátu hl. m. Prahy podle § 176 stavebního zákona č.j. MHMP 1119343/2024 ze dne 12.6.2024. Součástí tohoto stanoviska je rovněž vyjádření odboru památkové péče MHMP, jež s předmětným záměrem ve všech dotčených oblastech za splnění stanovených podmínek souhlasí. Otázka míry a důslednosti posouzení předmětného záměru ze strany dotčeného orgánu není a z principu ani nemůže být v kompetenci žadatele, v tomto případě investora záměru, kterým je Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost (dále jen „DPP“). Ze zkušeností, které však DPP při přípravě nových dopravně-infrastrukturních, ale také například rekonstrukcí či výstavbě kulturně-historických objektů (v areálech vozoven, garáží a dep) má ve vztahu k příslušným orgánům památkové péče, lze konstatovat, že tyto orgány přistupují ke své činnosti, tj. posuzování vlivu záměrů na kulturní dědictví a památkovou ochranu velmi pečlivě a zodpovědně.

DPP jakožto investor stavby však v rámci přípravy projektu elektrifikace velmi vážně vnímal citlivost území, které stávající autobusová linka 131 obsluhuje. Právě z těchto důvodů byl kladen mimořádný důraz na sdružování stožárů trakčního vedení a veřejného osvětlení v uličním prostoru, jehož cílem je minimalizace počtu dodatečně potřebných stožárů v uličním prostoru. V návaznosti na opakovaná a velmi konstruktivní jednání se zástupci městské části Praha 6 a rovněž zástupci Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy bude kladen velký důraz rovněž na subtilnost instalovaných stožárů tak, aby stožáry za podmínky splnění všech technických parametrů (potřebné tahy a stabilita) byly co nejsubtilnější. Touto snahou chce DPP demonstrovat citlivý přístup k dané lokalitě. Dále je v této souvislosti na místě zmínit, že lokalita Hanspaulky a Bořislavky byla již historicky spjata s počátky trolejbusové dopravy v Praze, kdy koncem srpna 1936 vyjela v trase Vozovna Střešovice – Sv. Matěj první trolejbusová linka s označením K, později s označením 51. Dá se tedy říct, že lokalita Hanspaulky a sv. Matěje do jisté míry vznikala a rozvíjela se ve vzájemné symbióze s trolejbusy. K původním plánům ze 40. a 50. let 20. století na prodloužení trolejbusové trati od sv. Matěje přes Bubeneč do centra města bohužel již především z důvodů nepříznivých dopadů centrálně plánovaného hospodářství nedošlo. Projekt elektrifikace linky 131 tak vlastně do jisté míry navazuje na historické souvislosti a trolejbusová doprava v této lokalitě není v žádném případě cizím prvkem.

Dalším atributem, který jednoznačně přinese pozitivní efekty pro lokalitu Hanspaulky jakožto rezidenční čtvrti, jsou zejména příznivější hlukové a emisní vlastnosti trolejbusového provozu. Trolejbusy neprodukují v místě, kudy projíždí, žádné lokální emise, a to nejen emise CO₂, ale celou řadu dalších zdravích škodlivých látek (např. NO_x, PM částice apod.), jejichž vliv na lidské zdraví byl opakovaně a nezpochybnitelně prokázán. Pro srovnání lze uvést data z roku 2023, kdy autobusy na lince 131 ujely celkově 523 913,45 km při celkové spotřebě nafty 233 816,99 l nafty. Průměrná spotřeba nafty činila tedy cca 44,63l/100 km. Dle metodiky envimat.cz byly při této spotřebě vyprodukované celkové emise CO₂ za rok ve výši 627 t (1197 g/km). Nasazením trolejbusů místo naftových autobusů nebudou v místě provozu emitovány žádné emise, a to nejen CO₂, ale i další škodlivé částice, jak již bylo uvedeno výše. Co se týče akustických vlastností trolejbusů, významný rozdíl se projevuje především při stání (v

zastávkách), rozjezdech, brzdění a v nižších rychlostech, kdy okolní zástavba není zatěžována vibracemi a hlukem spalovacího motoru. S ohledem na charakter ulice Na Pískách, kde se nachází řada zpomalovacích bezpečnostních prvků na vozovce, a tím pádem dochází k častému brzdění a rozjíždění autobusů, bude tento efekt o to znatelnější.

Záměr elektrifikace linky 131, podobně jako většina již realizovaných a také připravovaných elektrifikačních projektů DPP se snaží zasahovat do stávající zeleně jen naprosto minimálně a pouze v nezbytně nutném rozsahu. Předmětný záměr prošel řádným procesem posouzení ze strany všech zákonně určených orgánů státní správy i samosprávy. Otázka posouzení problematiky vlivu stavby na zeleň je předmětem tzv. koordinovaného závazného stanoviska Magistrátu hl. m. Prahy podle § 176 stavebního zákona. V rámci tohoto stanoviska Odbor ochrany prostředí MHMP v bodě III. Stanoviska důsledně prověřil rozsah nezbytně nutného kácení a zásahů do zeleně.

Celkem bylo uvedeným stanoviskem povoleno k vykácení 6 stromů, jejichž parametry podléhají povolení Odboru ochrany prostředí MHMP. Takové povolení musí být vydáno pro dřeviny, jejichž průměr ve výšce 130 cm nad zemí odpovídá stanoveným hodnotám. Povolení ke kácení bylo vydáno konkrétně pro:

- 1x javor klen o obvodu kmene 100 cm, na parc. č. 1281/234 k.ú. Vokovice, přímo u terminálu metra Bořislavka;
- 2x třešeň pilovitá o obvodech kmene 63 a 79 cm, které jsou součástí stromořadí v ul. Na Pískách na parc. č. 4090, k.ú. Dejvice;
- 3x jasan ztepilý o obvodech kmene 80 až 95 cm na parc. č. 2913/1 k.ú. Dejvice, v místě budoucí měnírny.
- Dále bylo výše uvedeným povolením povoleno k vykácení porostu dřevin o ploše 350 m², rovněž na parcele č. 2913/1 k.ú. Dejvice. Na části této parcely by měla vzniknout měnírna pro napájení trolejového vedení. Dopravní podnik však i na základě diskusí s městskou částí Praha 6 vynaložil veškeré úsilí, aby byla měnírna zasazena do území co nejcitlivěji, aby nejen funkčně, ale i vizuálně co nejméně překážela okolní zástavbě. Proto je měnírna do značné míry zapuštěna do svažitého terénu. Ve snaze co nejvíce okolí vrátit zelený charakter, bude západní, východní a jižní strana objektu (z jihu se bude jednat v podstatě pouze o ochranu před vstupem na střechu objektu) osazena popínavými rostlinami (přísavníkem trojprstým z důvodu větších listů a jejich barevné proměny v průběhu roku), které ochranné prvky měnírny ozelení, čímž by měl objekt vhodně zapadnout do okolní zeleně.

Lokálně dojde také k odstranění nižšího porostu, často náletových dřevin, které nepodléhá stanovení příslušného orgánu. Neznamená to však plošné odstranění zeleně, ale pouze lokální zásahy v nezbytném rozsahu. Takové zásahy mohou nastat zejména na parc. č. 4177/1 k.ú. Dejvice, kde zasahuje souvislý porost. Bude se však jednat pouze o zcela lokální zásahy pro nutný výkop základu stožáru. I v těchto případech však bude DPP postupovat nad rámec zákonné úpravy, kdy ve zvláště citlivých případech bude úzce komunikovat s Úřadem městské části Praha 6.

Veškeré zásahy, které budou provedeny z důvodu dočasného zaboru kvůli samotným stavebním pracím, budou uvedeny do původního stavu. Travní porosty budou obnoveny a bude-li to možné, dojde i k obnově keřů či nižšího porostu. Tyto položky budou součástí rozpočtu, který bude předmětem zadávacího řízení pro výběr zhotovitele stavby.

V rámci elektrifikace linky 131 dojde rovněž k nezbytně nutným lokálním prořezům zeleně, jejichž porost již nebezpečně zasahuje do průjezdného profilu komunikace. Je však potřeba zdůraznit, že tato činnost vyplývá ze zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a jedná se o povinnost, kterou musí správce komunikace zajistit bez ohledu na to, zda je v místě trolejbus či nikoliv. Po současných komunikacích je vedena mimo jiné veřejná doprava – autobusová linka 131 (v dílčích částech i další linky) a tuto činnost by správce komunikace měl průběžně zajišťovat. V tomto případě se jedná o Technickou správu komunikací hl. m. Prahy. Nejenom v Praze se však často uplatňuje praxe, kdy tato činnost přechází ad hoc pod konkrétní investiční akci, která je v daném místě realizována, což je i případ záměru elektrifikace linky 131. Nicméně je nutno zdůraznit, že i bez realizace záměru by mělo průběžně docházet k prořezům zeleně u veřejných komunikacích tak, aby byl zajištěn bezpečný průjezd všech vozidel provozovaných na veřejných komunikacích. V současnosti tedy např. i autobusů linky 131.

V uvažované trase roste v dotčených ulicích zhruba 230 ks stromů, z nichž budou káceny 3 ks (viz podrobněji výše). Pozemek parc. č. 2913/1 k. ú. Dejvice, na kterém byly inventarizovány dřeviny v rámci skupiny 6 má rozlohu 7 114 m² a celá plocha je hustě zarostlá stromy s příměsí keřů. Stejně tak inventarizační skupiny 7 a 8 se nacházejí na okraji větších porostních celků. V rámci skupin 6 až 8 se uvažuje s kácením cca 53 ks stromů a smýcením 300 m² keřů. S ohledem na celkové uvedené množství zeleně v poměru ke káceným dřevinám lze konstatovat, že nedojde k výrazné újmě na kvalitě ovzduší ani změně tepelných podmínek v řešených lokalitách. Ve spekulativních závěrech uváděných v námitkách vůbec není brán zřetel na celkové množství zeleně v řešeném území.

K otázce srovnání hmotnosti vozidel veřejné dopravy dle jednotlivých typů pohonů lze uvést následující ilustrační údaje k vozidlům, které v současnosti DPP provozuje. Klasický naftový autobus standardní délky 12 m, který je nasazován na linku 131, má pohotovostní hmotnost 11,21 t (typ SOR NB12 s klimatizací) resp. 12,27 t (typ Iveco Streetway 12, který je aktuálně dodáván do DPP). Pro srovnání bateriový trolejbus délky 12 m s klimatizací, který lze vzít jako vzorový příklad pro typ vozidla nasazovaný po elektrifikaci autobusové linky, má pohotovostní hmotnost 13,04 t (typ Škoda 36 Tr), tedy pouze o 0,77 t více oproti nejnovějšímu typu naftového autobusu. Jednoznačně tedy lze vyvrátit informace uvedené v námitkách, které uváděly, že hmotnost bateriového trolejbusu je minimálně 1,5násobně vyšší ve srovnání s autobusem. Zatížení vozovek se tedy oproti současnému stavu nijak zásadně nezmění. Jelikož se jedná o veřejné komunikace, jejichž únosnost musí splňovat dané limity z důvodu provozu autobusových linek veřejné dopravy, ale rovněž z důvodu provozu dalších vozidel vyšší váhové kategorie, např. popelářských vozů, jejichž pohotovostní hmotnost se pohybuje v rozmezí 10 – 11 t v případě dvouosé varianty, nebo 16 – 18 t v případě tříosé varianty. V případě, že se jedná o vozidla s pohonem na CNG, je pohotovostní hmotnost ještě o cca 1 tunu vyšší.

Vzhledem k důvodům a okolnostem, na základě kterých dochází a bude docházet k postupnému zavádění alternativních pohonů v segmentu veřejné autobusové dopravy (nejen legislativou dané klimatické a emisní cíle, či zvyšování energetické účinnosti v dopravě apod.), je varianta bateriových trolejbusů pro parametry provozu, které jsou typické pro Prahu, nejefektivnější mimo jiné i z hlediska hmotnostní zátěže. Jelikož bateriový trolejbus kombinuje dobíjení za jízdy (dynamické nabíjení) a dobíjení při stání vozidla (stacionární nabíjení), nemusí být vybaven velkým množstvím baterií jako například čistě bateriový elektrobus, který celou trasu musí zvládnout bez průběžného nabíjení. Pro srovnání uvádíme rovněž váhu těchto alternativních způsobů zajištění bezemisní dopravy – standardní 12 m dlouhý elektrobus Škoda 36 BB má pohotovostní hmotnost 13,21 t a vodíkové vozidlo Škoda 36 FC rovněž délky 12 m 13,38 t.

Z výše uvedeného tedy jasně vyplývá, že zatížení stávajících komunikací se převedením naftových autobusů na bateriové trolejbusy výrazně nezmění.

Otázka proč se Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s. resp. Hlavní město Praha rozhodl k postupné realizaci elektrifikačních projektů prostřednictvím bateriových trolejbusů je poměrně komplexní a vyžaduje uvedení širších souvislostí.

Úvodem je potřeba zmínit vnější okolnosti, které se dějí na mezinárodní i národní úrovni a tou je obecná snaha společnosti, zejména vyspělých států, realizovat trvale udržitelná řešení nejen v dopravě, ale také v energetice a dalších oblastech hospodářství, která budou šetrná k životnímu prostředí, sníží emisní zátěž a zefektivní využívání energetických zdrojů. Důvody k těmto aktivitám asi není nutno blíže specifikovat (změna klimatu, udržitelnost lidského rozvoje i pro budoucí generaci atd.)

Evropská unie a potažmo i Česká republika přijala v této souvislosti řadu závazků, ke kterým postupně vznikly související strategie, jak tyto závazky efektivně naplňovat. V souvislosti s tématem elektrifikace autobusové dopravy je potřeba zmínit především Národní akční plán čisté mobility, nebo Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky a klimatu do roku 2030. Jelikož doprava obecně představuje zároveň jeden z nejvýznamnějších zdrojů znečištění ovzduší ve městě (až 40 % produkce CO₂ a 70 % ostatních polutantů), tak se k tomuto úsilí připojilo i hlavní město Praha vyhlášením tzv. Klimatického závazku z roku 2019, který stanovuje cíl snížení emisí CO₂ až o 45 % do roku 2030 ve srovnání s rokem 2010. Tento závazek byl v loňském roce aktualizován přijetím Klimatického plánu hl. m. Prahy, který tyto cíle více konkretizuje a ještě zpřísňuje. Na tyto snahy však reaguje rovněž i evropská legislativa novelizací Směrnice 2003/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidlech (tzv. Clean Vehicle Directive), jejíž národní transpozice byla do české legislativy inkorporována v roce 2022 jako zákon č.

360/2022 Sb. a je přímo závazná pro hlavní město Prahu a potažmo DPP. Na základě této legislativy platí povinnost plnit stanovené podíly čistých a částečně čistých vozidel ve vozovém parku autobusů.

DPP se však nejen na základě výše uvedených souvislostí otázkou alternativních pohonů v segmentu autobusové dopravy zabývá již více než 10 let. Do konce roku 2021 zajišťoval DPP 100 % autobusových výkonů v naftových vozidlech, což představuje flotilu přibližně 1200 autobusů, které za rok spotřebují více než 30 mil. litrů nafty. To jsou nepochybně nezanedbatelná čísla, která je nutno v budoucnu postupně rovněž řešit. V současné geopolitické situaci se kromě klimatických a energetických důvodů přidávají i bezpečnostní s ohledem na snižování závislosti v oblasti fosilních paliv na Ruské federaci, či jiných nedemokratických režimech.

DPP se již od roku 2011 intenzivně zabývá testováním různých alternativních pohonů a typů vozidel, čehož cílem bylo především nalezení vhodného řešení, které bude v pražských podmínkách provozně funkční, technicky spolehlivé a také ekonomicky přijatelné. Na základě těchto zkušeností, ale také zkušeností kolegů z jiných nejen českých měst lze potvrdit, že aktuálně nejefektivnějším nástrojem k úsporám konečné spotřeby energie v dopravě obecně je náhrada spalovacího motoru (směrná hodnota účinnosti 30 %) elektrickým trakčním motorem (směrná hodnota účinnosti 75 %). V důsledku 2,5násobně vyšší účinnosti klesá při náhradě spalovacího motoru elektrickým konečná spotřeba energie na 40 %, dochází tedy k úspoře 60 % konečné spotřeby energie. Tato zásadní úspora je dále navyšována o úsporu rekuperací brzdové energie. Kromě výše uvedeného snížení energetické náročnosti dopravy patří mezi hlavní důvody elektrifikace autobusů také:

- Možnost lokálně zcela bezemisní dopravy (obecný ekologický přínos sice závisí na energetickém mixu ČR, ale ten se postupně zlepšuje a bude zlepšovat ve prospěch čistých energií)
- Snížení emisí CO₂ a dalších zdraví škodlivých látek (NO_x, benzoapyren apod.)
- Snížení hlukové zátěže jak v běžném provozu (tiché rozjezdy, snížení vibrací a prašnosti)
- Využití vnitřních synergií s tramvajovou napájecí soustavou a tím zefektivnění vynaložených investičních a provozních nákladů (společný energetický management, využití tramvajových měničů apod.)
- Zajištění energetické bezpečnosti hl. m. Prahy a České republiky prostřednictvím snižování závislosti na fosilních palivech dodávaných ze zemí s nízkou mírou demokracie a ochrany lidských práv.

Výzkumná fáze, kdy DPP mezi lety 2011 – 2020 aktivně testoval různé technologie, prokázala, že jako technicky i provozně nejfunkčnější se jeví technologie tzv. dynamického nabíjení (dobíjení za jízdy pod trolejí) prostřednictvím nasazení bateriových trolejbusů a doplňkově také technologie statického nabíjení (dobíjení na konečné nebo v garážích) prostřednictvím elektrobuses s dvoupólovou technologií nabíjení. Technologie dynamického nabíjení byla úspěšně testována v letech 2017 – 2020 v Prosecké ulici, kde v rámci výzkumného projektu vznikl necelý kilometr nabíjecí troleje. Technologie dvoupólového statického nabíjení byla úspěšně vyzkoušena pomocí krátké nabíjecí troleje v terminálu Želivského (2015 – 2017) a posléze v terminálu Palmovka (2017 – 2021).

Časté dotazy především široké veřejnosti na téma využívání bateriových trolejbusů se týkají především mylné představy, že trolejbus představuje přežitou technologii a naopak elektrobuses, jejichž pohon je zajišťován výhradně prostřednictvím baterií, lze již nasazovat libovolně na jakékoliv linky. Bohužel tyto jednoduché teze nejsou pravdivé a při zohlednění vhodného řešení je potřeba vždy posuzovat veškeré vstupní podmínky. V případě Prahy se jedná o soustavu velmi specifických podmínek, které lze stručně shrnout do následujících bodů:

- Velmi členitý terén Prahy - autobusy zdolávají řadu stoupání a klesání na své trase, rozdíl mezi hladinou Vltavy a nejvýše položenými místy je přes 230 m.
- Dlouhé linky s vysokým denním proběhem - délka linek často překračuje 20 km, denní proběh činí mnohdy přes 300 km/den.
- Vysoká přepravní poptávka a intenzivní provoz – narozdíl od mnoha jiných měst (vč. západní Evropy) mají autobusové linky v Praze často velmi krátký interval, jsou na ně nasazována kloubová vozidla a nemají dostatek času na konečných zastávkách, aby se třeba elektrobuses mohly dlouze nabíjet.

- Dlouhá doba denního provozu – denní provoz trvá od 4:30 do 0:30, poslední autobusy zatahují do garáží až kolem půl druhé v noci. Oproti menším městům s kratším rozsahem provozu tak není dostatečný prostor k nabíjení ani během nočního období.
- Flotila 1200 autobusů – jakoukoliv změnu nelze realizovat rychle, ale jde o postupný proces.
- Klimatizace a topení elektricky – v mnoha městech sice elektrobuses jezdí, avšak topení či klimatizaci mají zajištěnou naftovým agregátem z důvodu vysoké spotřeby těchto součástí (např. topení v zimním období zvyšuje spotřebu až o 100 %). Pokud však elektrobuses topí naftovým agregátem, nejedná se o čisté vozidlo. Cílem DPP je však plně bezemisní vozidlo, a tedy i tyto součásti musí být poháněny elektricky.

Dopravní podnik se přirozeně zabýval i ostatními technologiemi, včetně např. využití CNG apod. Veškeré poznatky a zkušenosti v této oblasti vč. ekonomických a provozních souvislostí byly komplexně zpracovány v Koncepci využití alternativních paliv v podmínkách autobusové dopravy DPP, která byla v průběhu let 2019 a 2020 podrobena odborné diskusi a posléze byla v dubnu 2020 schválena Radou hl. m. Prahy.

Na základě výše uvedených skutečností přistoupil DPP k přípravě opatření na poli elektrifikace autobusové dopravy primárně prostřednictvím bateriových trolejbusů (dynamické nabíjení) a doplňkově také dvoupólových elektrobuses (statické nabíjení). Cílem však není kompletní elektrifikace celé autobusové flotily, ale elektrifikace alespoň 40 % vozového parku autobusů, přičemž v budoucnu věříme i v potenciál vodíkové technologie, či další rozvoj elektromobilních technologií.

Důvody k využití technologie dynamického nabíjení (neboli bateriových trolejbusů), která je uvažována i pro linku 131 jsou především následující:

Systém dynamického nabíjení, kdy je na vybraných úsecích konkrétní linky vybudováno trolejové vedení, přináší díky technologickému vývoji velký potenciál v efektivní elektrifikaci dlouhých, či terénně náročných linek. Díky instalované troleji ve vybrané části trasy (zpravidla alespoň 50 %) je možno zkrátit časy nutné k nabití vozidla na konečných zastávkách, případně toto nabíjení zcela eliminovat. Dále dochází k rozložení potřebného odběru energie v čase i místě, čímž je dosahováno lepší provozní ekonomiky s ohledem na poměr cenové složky rezervovaného příkonu z celkové cenotvorby elektrické energie. Neméně důležitou výhodou je i skutečnost, že bateriový trolejbus nemusí být vybaven velkým množstvím baterií ve srovnání např. s elektrobusem. Interiér vozidla je tak plnohodnotně využit pro cestující a není tak umenšován pro uložení baterií, vozidlo zároveň nevozí s sebou další nezanedbatelnou zátěž a nezvyšuje tím dále odběr energie. Systém dynamického nabíjení tak kombinuje výhody technologie trolejbusů a bateriového provozu, čímž lze eliminovat nebo výrazně minimalizovat některé provozní nevýhody konvenčních trolejbusů a čistě bateriových elektrobuses:

- Není nutno stavět složité trolejové konstrukce v křižovatkách nebo v garážích,
- Není nutno stavět manipulační trolejové spojky, resp. instalovat trolej na nájezdových trasách z garáží,
- Není nutno stavět trolejové vedení v celé délce trasy linky, lze se tak vyhnout např. komplikovaným podjezdům apod., trolejové vedení vzniká zpravidla v terénně náročných úsecích (stoupání), případně v úsecích, kde dochází ke kongescím (tak, aby se vozidlo při případném zdržení zároveň nabíjelo), nebo v úsecích, kde může nabíjecí infrastrukturu využít synergicky větší množství vozidel z vícero linek (typicky např. Tupolevova ulice, Vysočanská estakáda apod.)
- Bateriový trolejbus je výrazně operativnější při krátkodobých uzavírkách či mimořádných událostech (díky trakčním bateriím může projet dotčeným úsekem nebo objížděnkou bez dodatečných opatření na infrastrukturu).
- Klíčovým atributem je však výrazné prodloužení dojezdu vozidla, čímž lze prakticky elektrifikovat libovolně dlouhou linku.

Systém dynamického nabíjení je tak vhodný především pro páteřní linky s krátkým provozním intervalem a rovněž linky s náročným, členitým terénním profilem. Nesporným benefitem z hlediska cestujících je komfortnější jízda v členitém terénu (plynulé a rychlé rozjezdy do kopce), a z hlediska obyvatel především nižší hluková zátěž, kdy zcela odpadají hluk a vibrace spalovacích motorů.

Výše uvedené výhody mají jak ekonomické přínosy, kdy zefektivňují vynaložené investiční a provozní náklady, tak i ekologické přínosy, kdy není nutno toliko využívat baterie. Nižší nabíjecí proudy, které je možnost využívat díky rozložení nabíjení v čase a místě, zároveň znamenají menší zátěž pro životní cyklus baterie ve srovnání s čistě bateriovými elektrobusy. Baterie tak mohou dosahovat vyšší životnosti.

Skutečnost, že trolejbusová technologie v kombinaci s bateriovým provozem rozhodně není zastaralou či přežitou technologií, lze demonstrovat na rozvojových projektech a zvyšujícím se počtu bateriových trolejbusů v řadě zemí Evropské unie i mimo ni. V České republice se nachází vyjma Prahy dalších 13 trolejbusových provozů, které právě díky bateriovým technologiím začaly v posledních letech výrazně svoji síť rozvíjet. Nejen v Brně, ale např. nedávno otevřené trolejbusové tratě v Pardubicích, Otrokovicích či Jihlavě jsou toho důkazem. Významné trolejbusové projekty se připravují v Plzni (Severní předměstí) či Ústí nad Labem. Města, která disponují trolejbusovou infrastrukturou si velmi dobře uvědomují, že mají vhodnou vstupní základnu pro postupné převádění dalších autobusových výkonů do elektrické trakce. Motivace k těmto krokům nevychází jen z určité společenské odpovědnosti, či poptávky, ale také z platné legislativy, která je zmiňována v předchozích bodech vpořádání (národní transpozice směrnice 33/2009/EU o podpoře čistých a energeticky efektivních vozidel). A netýká se to jen České republiky, podobně rozvíjí své trolejbusové sítě i kolegové na Slovensku (Bratislava, Žilina), nebo také kolegové v Rakousku (Linz, Salzburg), či ve Švýcarsku. Zřejmě není nutno zmiňovat, že Švýcarsko je dostatečně bohatý stát na to, aby si mohl dovolit říct, že trolejbusová doprava je neperspektivní a lze ji nahradit klidně jiným, byť řádově dražším řešením. Ale i kolegové z měst ve Švýcarsku si uvědomují, že mít nabíjecí infrastrukturu ve městě, je velká výhoda, kterou je vhodné dále rozvíjet. Lze zmínit příklady z Luzernu, kde nedávno významně rozšířili trolejbusový provoz až za hranice města (do obce Ebikon), z Bernu, Lausanne, nebo z Curychu, kde již započaly práce na elektrifikaci dlouhé autobusové linky 80, která zdolává velká stoupání do čtvrti Höggerberg, nebo následně připravované linky 69, která je de facto celá ve velmi ostrém stoupání.

V České republice, ale nejenom tam, lze doložit řadu příkladů uličního prostoru s podobnými parametry, jaké jsou charakteristické pro ulice Na Pískách, Šárecká nebo Na Štáhlavce a po kterých je vedena trolejbusová doprava. Některé z těchto příkladů byly prezentovány rovněž na veřejném informačním setkání k záměru elektrifikace linky 131, jež se konalo 7.srpna 2024 na Úřadě městské části Praha 6. např. Brno - ulice Barvičova (vilová rezidenční čtvrt' Veverí), Jihlava - ulice Sokolovská, Teplice - ulice Heydukova, Hradec Králové – Pražská třída, Hradec Králové – ulice Pouchovská.

Dne 9.8.2024 byla Dopravnímu a energetickému úřadu doručena námitka č.j. DESU/012591/24 účastníka řízení pana Richarda Egera, ve které uvádí:

- Se stavebním záměrem tak, jak byl předložen nesouhlasím a v rámci řízení o povolení záměru podávám tyto námítky:

Záměr je umístěn do ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze vyhlášeném rozhodnutím bývalého odboru kultury NVP i. j. Kut'S-932/81 ze dne 19. 5. 1981 o určení ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze a jeho doplňkem ze dne 9. 7. 1981, kterými se určuje toto ochranné pásmo a podmínky pro činnost v něm. Cílem ochranného pásma je zajištění urbanistických a architektonických hodnot na území památkové rezervace před rušivými vlivy, vyvolanými stavebními změnami v jejím okolí, které by hrozily tyto hodnoty, nebo porušily urbanistickou kompozici, měřítko, případně siluetu. Umístění značného počtu stožárů, výložníků a drátů trolejového vedení do prostoru ulice Na Pískách nepochybně poruší siluetu této ulice, a to jak při pohledu z pozice pěšího, tak z pohledu řidiče či z pohledu ze vzduchu. Ze souhlasného koordinovaného stanoviska vydaného dne 12. 6. 2024 pod č.j. MHMP 1119343/2024 sp. Zn. S-MHMP 263362/2024 Magistrátem hl. m. Prahy podle 176 stavebního zákona (dále jen „koordinované stanovisko“) vyplývá, že Magistrát hl. m. Prahy je si sice vědom cílů ochranného pásma, nicméně bez jakéhokoli bližšího zdůvodnění přezkoumatelnou správní úvahou uvádí, že „realizace předloženého záměru neohrozí hodnoty památkové rezervace, tj. její urbanistickou kompozici, měřítko a siluetu a z hlediska památkové péče je tedy akceptovatelný.“ (str. 6 koordinovaného stanoviska). S ohledem na hodnotu dané lokality Hanspaulky a sv. Matěje se Magistrát hl. m. Prahy jako orgán vydávající koordinované stanovisko s touto problematikou vůbec nevyvořoval a nelze tudíž toto stanovisko akceptovat.

V rámci záměru dojde k pokácení údajně 56 ks stromů, k vymýcení velkého množství keřů a tedy k zničení značného rozsahu zeleně s následkem následného přehřívání městských částí. Právě zelen v

tomto hraje zásadní roli, stejně jako v tom, že slouží jako producent kyslíku a lapač CO₂. V důsledku výstavby záměru dojde nejen k nikoli nepodstatnému kácení, ale též k výraznému ořezu stromů poskytujících stín. V důsledku úbytku stínu, který bude trvalého rázu, bude docházet ke zvýšení teploty a k úbytku kyslíku a pohlcování CO₂. S těmito dopady se dotčené orgány přezkoumatelně vůbec nevypořádaly. Jako řádné vypořádání nelze počítat prosté odkazy na klimatický plán Prahy a závazek Prahy snižovat emise CO₂ z dopravy. Celou problematiku je ovšem nutno posuzovat komplexně. Dopad stavby, pro kterou není zajištěna energie pocházející z bezemisních zdrojů a která bude tudíž využívat energii vyráběnou z elektráren spalujících fosilní paliva, bude pouze negativní, protože nelze v případě této stavby hovořit o stavbě ekologicky nezávadné!

Dále namítám, že nikde není uveden závazek náhradní výsadby přímo v místě, tedy sice dojde ke snížení emisí z dopravy, resp. ovšem pouze z části dopravy, ale zároveň dojde k pokácení stromů. Je třeba řádně zdůvodnit proč jsou upřednostněny emise na úkor úbytku zeleně. A odůvodnění, že náhradní výsadba není potřeba, protože je tu stromů dost je poměrně odvážné a zarážející — viz str. 8 koordinovaného stanoviska „*Dřeviny jsou odstraněny pouze v nezbytném rozsahu (kolize se záměrem), je zde též řada jiných obdobných jedinců, kteří je dostatečně nahradí a funkce zeleně nebude nijak ovlivněna.*“ Není zřejmé, na základě jaké teorie dospěl správní orgán k názoru, že zbylá zezeň převezme funkci za vykácené stromy. Zcela absentuje jakékoli přezkoumatelné zdůvodnění, proč zezeň na Praze 6 údajně funguje i po svém částečném vykácení stejně jako před vykácením, tj. na principu perpetuum mobile. Tvzení správního orgánu, že po vykácení rozsáhlé části zeleně, zbývající zezeň skokově zvýší svou tvorbu kyslíku a začne vytvářet větší stín není ověřitelné a je v rozporu s realitou. Úbytek zeleně logicky zhorší životní prostředí v místě stavby. Správní orgán se vůbec nezabýval otázkou, zda je možná, účelná a proveditelná náhradní výsadba, zatímco v případě soukromých stavebníků je obvykle zcela nekompromisně vyžadována!!!

K rozsahu, identifikaci a specifikaci kácené zeleně v projektové dokumentaci namítám: Průvodní technická zpráva část AB na str. 24 části B.8 uvádí, že dojde ke skácení 57 ks stromů, zatímco jinde je uváděno 56ks stromů. Součet stromů uvedených v tabulce na str. 6 a 7 Technické zprávy část D.2.1 SO 001 tj. 1+2+20i-20+15+20 resp. 1+2+20+20+15+20+10+30 je ovšem 78. resp. 108 stromů!!!! Z projektové dokumentace není zřejmé jak její zhotovitel dospěl k počtu 56 stromů ani jakých konkrétních stromů se kácení týká. Projektová dokumentace neobsahuje ke kácení stromů výkres se zakreslením všech dotčených stromů tj. kácení plán. Stavebník ve skutečnosti nežádá o vykácení jasně a jednoznačně specifikovaných 56 ks stromů, ale o vystavení bílko povolení zcela nekontrolovatelně skácet minimálně 108 ks stromů!!!!

Ve výkresové části dokumentace - část D.2 S0 651 vzorové příčné řezy komunikací — VZOROVÝ ŘEZ UL. NA PÍSKÁCH, ŠÁRECKÁ jsou na obou stranách komunikace zakresleny parkovací zálivy v místech částí stávajících chodníků na kterých je nyní povoleno parkování vozidel. Z výkresu je zcela zřejmé odtěžení částí chodníků a snížením úrovně jejich povrchů na výšku vozovky. o vytvoření parkovacích zálivů není v žádné z ostatních částí projednávané dokumentace a to jak ve výkresové, ale i textové části jediná zmínka. Problematika vzniku parkovacích zálivů nebyla předmětem žádného z příložených stanovisek dotčených orgánů. Odtěžení chodníků může ovšem podstatně zasáhnout i do kořenového systému stávající zeleně a tím negativně ovlivnit její zdravotní stav a narušit i její statiku. S přihlédnutím ke skutečnosti, že umístění konkrétních parkovacích zálivů zcela absentuje na situačních výkresech je třeba tuto problematiku řádně zpracovat, ošetřit a doplnit.

Ve výkresové části dokumentace - část D.2 S0 651 vzorové příčné řezy komunikací — VZOROVÝ ŘEZ UL. NA PÍSKÁCH, ŠÁRECKÁ jsou na obou stranách komunikace zakresleny parkovací zálivy v místech částí stávajících chodníků na kterých je nyní povoleno parkování vozidel. Umístění parkovacích zálivů na komunikaci zcela absentuje v situačních výkresech, nelze se tudíž kvalifikovaně vyjádřit k jejich případnému vlivu na sousední nemovitosti. S ohledem na skutečnost, že se jedná pouze o jedinou variantu řezu a s přihlédnutím k tomu, že ve zbývajících částí dokumentace není o parkovacích zálivech už ani zmínka, není z předmětné dokumentace zřejmé a to i s ohledem na absenci kóty rozdílu výšky mezi parkovacím zálivem a novým chodníkem posoudit, zda a v jakém rozsahu budou zachovány vjezdy na sousední nemovitosti. Z výše uvedených důvodů namítám nedostatečný rozsah výkresové části projektové dokumentace tj. potřebu ostatního variantního zpracování vzorových řezů pro část komunikace se zálivem i bez zálivu a to ve variantě bez vjezdu na sousední pozemek i variantě s vjezdem.

Ve výkresové části dokumentace - část D.2 S0 651 vzorové příčné řezy komunikací — VZOROVÝ ŘEZ UL. NA PÍSKÁCH, ŠÁRECKÁ jsou na obou stranách komunikace zakresleny parkovací zálivy v místech částí stávajících chodníků, na kterých je nyní povoleno parkování vozidel. V současné době jsou sloupy veřejného osvětlení umístěny v části chodníku sloužící k parkování vozidel. Na vzorovém řezu je ovšem stožár s výložníkem přemístěn mimo záliv do nového chodníku, tj. až do části stávajícího chodníku, která slouží chodcům. S ohledem na skutečnost, že na řezu je pouze jediná kóta označující vzdálenost mezi hranou zálivu, resp. chodníku a osou stožáru, není možné relevantní posouzení dopadu takového umístění stožáru do nového chodníku na chodce i na sousední nemovitosti. V této souvislosti namítám i skutečnost, že tato kóta je zcela nerelevantní, neboť z řezu, ani jiné části projektové dokumentace, není možné určit polohu kraje parkovacího zálivu, resp. nového chodníku ani jejich šířky, ke kterým je předmětná kóta vztažena. Označení rozměru/průměru paty stožáru či krytu stožáru na řezu rovněž absentuje. I z neúplného výkresu je ovšem zcela zřejmé, že stožár přemístěný do nového chodníku velmi negativním způsobem zásadně ovlivní pohyb chodců po chodníku, resp. v případě zranitelných osob (matky s kočářem, osoby se sníženou pohyblivostí, vozičkáři atd. ho zásadně ztíží, zkomplikuje a omezí, případně zcela znemožní. K vytvoření překážek chodcům na chodnicích a zkomplikování pohybu chodců není žádný racionální důvod a neexistuje k němu žádné zdůvodnění.

U výkresové části dokumentace - část D.2 80, 651 vzorové příčné řezy komunikací — VZOROVÝ ŘEZ UL. NA PÍSKÁCH, ŠÁRECKÁ namítám rozpor s ostatními částmi projektové dokumentace, kde je v textové části tvrzeno, že sloupy zůstanou na stávajících pozicích a jsou tak i zakresleny i v situačních výkresech. Technická zpráva část D.2 SO 651 odstavec 6.1 na straně 7 rovněž uvádí, že „... *s ohledem na obsazenost chodníků inženýrskými sítěmi a jejich nedostatečnou šíří jsou základy nových trakčních stožárů umístěny do míst stávajících stožárů V.O.*“ Přemístění nových stožárů do nového chodníku si tudíž ve skutečnosti vyžádá značné a rozsáhlé zásahy do stávajících sítí, včetně výkopů, které nebyly projednány.

S ohledem na nemožnost kvalifikovaně posoudit projednávaný stavební záměr pro nejednoznačnost, neúplnost a neprůkaznost projednávané projektové dokumentace naprosto nekompromisně tímto odmítám jakékoli případné změny napojení mé nemovitosti na komunikaci a to u vstupu i vjezdu na můj pozemek, tj. veškeré úpravy, které by mohly jakýmkoli způsobem vstup, či vjezd na můj pozemek ovlivnit, změnit, omezit, regulovat, či znemožnit apod. Projektová dokumentace je zmatečná, nekontrolovatelná a nevymahatelná, její části jsou ve vzájemném rozporu a umožňuje stavebníkovi postavit prakticky cokoli.

K tomuto Dopravní a energetický stavební úřad uvádí:

Příprava záměru elektrifikace linky 131 ve vztahu k institutu památkové ochrany území byla posouzena koordinovaným závazným stanoviskem Magistrátu hl. m. Prahy podle § 176 stavebního zákona č.j. MHMP 1119343/2024 ze dne 12.6.2024. Součástí tohoto stanoviska je rovněž vyjádření odboru památkové péče MHMP, jež s předmětným záměrem ve všech dotčených oblastech za splnění stanovených podmínek souhlasí. Otázka míry a důslednosti posouzení předmětného záměru ze strany dotčeného orgánu není a z principu ani nemůže být v kompetenci žadatele, v tomto případě investora záměru, kterým je Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost (dále jen „DPP“). Ze zkušeností, které však DPP při přípravě nových dopravně-infrastrukturních, ale také například rekonstrukcí či výstavbě kulturně-historických objektů (v areálech vozoven, garáží a dep) má ve vztahu k příslušným orgánům památkové péče, lze konstatovat, že tyto orgány přistupují ke své činnosti, tj. posuzování vlivu záměrů na kulturní dědictví a památkovou ochranu velmi pečlivě a zodpovědně.

DPP jakožto investor stavby však v rámci přípravy projektu elektrifikace velmi vážně vnímal citlivost území, které stávající autobusová linka 131 obsluhuje. Právě z těchto důvodů byl kladen mimořádný důraz na sdružování stožárů trakčního vedení a veřejného osvětlení v uličním prostoru, jehož cílem je minimalizace počtu dodatečně potřebných stožárů v uličním prostoru. V návaznosti na opakovaná a velmi konstruktivní jednání se zástupci městské části Praha 6 a rovněž zástupci Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy bude kladen velký důraz rovněž na subtilnost instalovaných stožárů tak, aby stožáry za podmínky splnění všech technických parametrů (potřebné tahy a stabilita) byly co nejsubtilnější. Touto snahou chce DPP demonstrovat citlivý přístup k dané lokalitě. Dále je v této souvislosti na místě zmínit, že lokalita Hanspaulky a Bořislavky byla již historicky spjata s počátky trolejbusové dopravy v Praze, kdy koncem srpna 1936 vyjela v trase Vozovna Střešovice – Sv. Matěj

první trolejbusová linka s označením K, později s označením 51. Dá se tedy říct, že lokalita Hanspaulky a sv. Matěje do jisté míry vznikala a rozvíjela se ve vzájemné symbióze s trolejbusy. K původním plánům ze 40. a 50. let 20. století na prodloužení trolejbusové trati od sv. Matěje přes Bubeneč do centra města bohužel již především z důvodů nepříznivých dopadů centrálně plánovaného hospodářství nedošlo. Projekt elektrifikace linky 131 tak vlastně do jisté míry navazuje na historické souvislosti a trolejbusová doprava v této lokalitě není v žádném případě cizím prvkem.

Dalším atributem, který jednoznačně přinese pozitivní efekty pro lokalitu Hanspaulky jakožto rezidenční čtvrti, jsou zejména příznivější hlukové a emisní vlastnosti trolejbusového provozu. Trolejbusy neprodukují v místě, kudy projíždí, žádné lokální emise, a to nejen emise CO₂, ale celou řadu dalších zdraví škodlivých látek (např. NO_x, PM částice apod.), jejichž vliv na lidské zdraví byl opakovaně a nezpochybnitelně prokázán. Pro srovnání lze uvést data z roku 2023, kdy autobusy na lince 131 ujely celkově 523 913,45 km při celkové spotřebě nafty 233 816,99 l nafty. Průměrná spotřeba nafty činila tedy cca 44,63l/100 km. Dle metodiky envimat.cz byly při této spotřebě vyprodukovány celkové emise CO₂ za rok ve výši 627 t (1197 g/km). Nasazením trolejbusů místo naftových autobusů nebudou v místě provozu emitovány žádné emise, a to nejen CO₂, ale i další škodlivé částice, jak již bylo uvedeno výše. Co se týče akustických vlastností trolejbusů, významný rozdíl se projevuje především při stání (v zastávkách), rozjezdech, brzdění a v nižších rychlostech, kdy okolní zástavba není zatěžována vibracemi a hlukem spalovacího motoru. S ohledem na charakter ulice Na Pískách, kde se nachází řada zpomalovacích bezpečnostních prvků na vozovce, a tím pádem dochází k častému brzdění a rozjíždění autobusů, bude tento efekt o to znatelnější.

Záměr elektrifikace linky 131, podobně jako většina již realizovaných a také připravovaných elektrifikačních projektů DPP se snaží zasahovat do stávající zeleně jen naprosto minimálně a pouze v nezbytně nutném rozsahu. Předmětný záměr prošel řádným procesem posouzení ze strany všech zákonně určených orgánů státní správy i samosprávy. Otázka posouzení problematiky vlivu stavby na zeleně je předmětem tzv. koordinovaného závazného stanoviska Magistrátu hl. m. Prahy podle § 176 stavebního zákona. V rámci tohoto stanoviska Odbor ochrany prostředí MHMP v bodě III. Stanoviska důsledně prověřil rozsah nezbytně nutného kácení a zásahů do zeleně.

Celkem bylo uvedeným stanoviskem povoleno k vykácení 6 stromů, jejichž parametry podléhají povolení Odboru ochrany prostředí MHMP. Takové povolení musí být vydáno pro dřeviny, jejichž průměr ve výšce 130 cm nad zemí odpovídá stanoveným hodnotám. Povolení ke kácení bylo vydáno konkrétně pro:

- 1x javor klen o obvodu kmene 100 cm, na parc. č. 1281/234 k.ú. Vokovice, přímo u terminálu metra Bořislavka;
- 2x třešeň pilovitá o obvodech kmene 63 a 79 cm, které jsou součástí stromořadí v ul. Na Pískách na parc. č. 4090, k.ú. Dejvice;
- 3x jasan ztepilý o obvodech kmene 80 až 95 cm na parc. č. 2913/1 k.ú. Dejvice, v místě budoucí měnírny.
- Dále bylo výše uvedeným povolením povoleno k vykácení porostu dřevin o ploše 350 m², rovněž na parcele č. 2913/1 k.ú. Dejvice. Na části této parcely by měla vzniknout měnírna pro napájení trolejového vedení. Dopravní podnik však i na základě diskusí s městskou částí Praha 6 vynaložil veškeré úsilí, aby byla měnírna zasazena do území co nejcitlivěji, aby nejen funkčně, ale i vizuálně co nejméně překážela okolní zástavbě. Proto je měnírna do značné míry zapuštěna do svažitého terénu. Ve snaze co nejvíce okolí vrátit zelený charakter, bude západní, východní a jižní strana objektu (z jihu se bude jednat v podstatě pouze o ochranu před vstupem na střechu objektu) osazena popínavými rostlinami (přísavníkem trojprstým z důvodu větších listů a jejich barevné proměny v průběhu roku), které ochranné prvky měnírny ozelení, čímž by měl objekt vhodně zapadnout do okolní zeleně.

Lokálně dojde také k odstranění nižšího porostu, často náletových dřevin, které nepodléhá stanovení příslušného orgánu. Neznamená to však plošné odstranění zeleně, ale pouze lokální zásahy v nezbytném rozsahu. Takové zásahy mohou nastat zejména na parc. č. 4177/1 k.ú. Dejvice, kde zasahuje souvislý porost. Bude se však jednat pouze o zcela lokální zásahy pro nutný výkop základu stožáru. I v těchto případech však bude DPP postupovat nad rámec zákonné úpravy, kdy ve zvlášť citlivých případech bude úzce komunikovat s Úřadem městské části Praha 6.

Veškeré zásahy, které budou provedeny z důvodu dočasného záboru kvůli samotným stavebním pracím, budou uvedeny do původního stavu. Travní porosty budou obnoveny a bude-li to možné, dojde i k obnově keřů či nižšího porostu. Tyto položky budou součástí rozpočtu, který bude předmětem zadávacího řízení pro výběr zhotovitele stavby.

V rámci elektrifikace linky 131 dojde rovněž k nezbytně nutným lokálním prořezům zeleně, jejichž porost již nebezpečně zasahuje do průjezdného profilu komunikace. Je však potřeba zdůraznit, že tato činnost vyplývá ze zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a jedná se o povinnost, kterou musí správce komunikace zajistit bez ohledu na to, zda je v místě trolejbus či nikoliv. Po současných komunikacích je vedena mimo jiné veřejná doprava – autobusová linka 131 (v dílčích částech i další linky) a tuto činnost by správce komunikace měl průběžně zajišťovat. V tomto případě se jedná o Technickou správu komunikací hl. m. Prahy. Nejenom v Praze se však často uplatňuje praxe, kdy tato činnost přechází ad hoc pod konkrétní investiční akci, která je v daném místě realizována, což je i případ záměru elektrifikace linky 131. Nicméně je nutno zdůraznit, že i bez realizace záměru by mělo průběžně docházet k prořezům zeleně u veřejných komunikací tak, aby byl zajištěn bezpečný průjezd všech vozidel provozovaných na veřejných komunikacích. V současnosti tedy např. i autobusů linky 131.

V uvažované trase roste v dotčených ulicích zhruba 230 ks stromů, z nichž budou káceny 3 ks (viz podrobněji výše). Pozemek parc. č. 2913/1 k. ú. Dejvice, na kterém byly inventarizovány dřeviny v rámci skupiny 6 má rozlohu 7 114 m² a celá plocha je hustě zarostlá stromy s příměsí keřů. Stejně tak inventarizační skupiny 7 a 8 se nacházejí na okraji větších porostních celků. V rámci skupin 6 až 8 se uvažuje s kácením cca 53 ks stromů a smýcením 300 m² keřů. S ohledem na celkové uvedené množství zeleně v poměru ke káceným dřevinám lze konstatovat, že nedojde k výrazné újmě na kvalitě ovzduší ani změně tepelných podmínek v řešených lokalitách. Ve spekulativních závěrech uváděných v námitkách vůbec není brán zřetel na celkové množství zeleně v řešeném území.

V námitce uvedeném výpočtu je pravděpodobně nesprávnou interpretací zdvojen počet kácených stromů v inventarizační skupině č. 6, i když se jedná pouze o přepočet průměru na obvod, a nikoliv o další množství kácených stromů, a zároveň je tamtéž jako množství kácených stromů uveden i průměr/obvod nejmenších stromů (hodnota 10/30 v cm, jak je uvedeno v legendě u sloupců průměr/obvod). V situaci jsou jednotlivé inventarizační skupiny zakresleny, stejně jako rozsah kácení, ať již jednotlivých stromů červeným křížkem či kácení v porostu červenou šrafovou. V žádosti o kácení jsou uvedeny dřeviny podle požadavků vyhlášky 189/2013 Sb., tj. solitérní stromy a stromy v porostu s obvodem nad 80 cm, stromy v aleji bez ohledu na velikost obvodu a kácení porostu o výměře větší než 40 cm, přičemž porost může být i stromový s jedinci o obvodu do 80 cm. Pro účely vyčíslení množství kácených dřevin (bez ohledu na požadavky žádosti o povolení kácení) je proto uvedeno i množství kácených stromů v porostu, viz skupiny č. 6 až 8.

V případě připomínek týkajících se výkresu „VZOROVÝ ŘEZ UL. NA PÍSKÁCH, ŠÁRECKÁ“ v části DUSP D.2 SO 651 se jedná pouze o vzorový řez. Takový řez je standardně v projektových dokumentacích přiložen pro názornost vzorového technického provedení trolejového vedení typu jednostranné soustavy stožárů s výložníkem, který je převážně zastoupen v ulicích Šárecká a Na Pískách. Nejedná se však o konkrétní řez v konkrétním místě a parkovací stání jsou zakreslena pouze obecně, a to jak se sníženou obrubou, tak také s parkováním na chodníku.

V okolí předmětné nemovitosti č. parc. 3747, k.ú. Dejvice, budou stožáry č. 47 a 48 umístěny do místa stávajících sloupů veřejného osvětlení a hrany komunikace a chodníku ani jejich niveleta nebudou upravovány. Vjezd ani přístup na pozemek tazatele nebude v novém stavu oproti stávajícímu změněn.

Dále je potřeba uvést v návaznosti na bod č. 3 tohoto vypořádání, že uvedený úsek Šárecké ulice je plně v koordinaci s akcí rekonstrukce ulice Šárecká, jejíž investorem je Technická správa komunikací. Záměr elektrifikace linky 131 již plně reflektuje rekonstruovanou podobu ulice Šárecká.

Dne 9.8.2024 byla Dopravnímu a energetickému úřadu doručena námitka č.j. DESU/012593/24 účastníků řízení paní Radky Vávrové, Kateřiny Vojkuvkové Vávrové, Libuše Meixnerové a pana Michala Vojkuvky, ve které uvádí:

- My, níže podepsaní Mgr Libuše Meixnerová, MgA Michal Vojkuvka, Mgr Kateřina Vojkuvková Vávrová, Ing. Radka Vávrová, všichni bytem Na Pískách 71, Praha 6, jsme spoluvlastníky pozemku parc. č. 1940, jehož součástí je stavba č.p. 1173, objekt k bydlení, vše v k.ú. Dejvice, obec Praha (dále

jen „nemovitost“). Nemovitost přímo sousedí s pozemkem parc. Č. 4121/I, na kterém bude umístěn záměr. Jsme tedy účastníky řízení.

Záměr je umístěn do ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze vyhlášeném rozhodnutím bývalého odboru kultury NVP i. j. Kuť5-932/81 ze dne 19. 5. 1981 o určení ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze a jeho doplňkem ze dne 9. 7. 1981, kterými se určuje toto ochranné pásmo a podmínky pro Činnost v něm.

Cílem ochranného pásma je zajištění urbanistických a architektonických hodnot na území památkové rezervace před rušivými vlivy, vyvolanými stavebními změnami v jejím okolí, které by hrozily tyto hodnoty, nebo porušily urbanistickou kompozici, měřítko, případně siluetu.

Umístění takového počtu stožárů trolejového vedení a drátů do prostoru ulice Na Pískách, kde se nachází i naše nemovitost, nepochybně poruší siluetu této ulice, a to jak při pohledu z pozice pěšího, tak z pohledu řidiče či z pohledu ze vzduchu.

Ze souhlasného koordinovaného stanoviska vydaného dne 12. 6. 2024 pod č.j. MHMP 1119343/2024 sp. zn. S-MHMP 263 362/2024 Magistrátem hl. m. Prahy podle § 176 stavebního zákona (dále jen „koordinované stanovisko“) vyplývá, že Magistrát hl. m. Prahy je si sice vědom cílů ochranného pásma, nicméně bez jakéhokoli bližšího zdůvodnění přezkoumatelnou správní úvahou uvádí, že „realizace předloženého záměru neohrozí hodnoty památkové rezervace, tj. její urbanistickou kompozici, měřítko a siluetu a z hlediska památkové péče je tedy akceptovatelný.“ (str. 6 koordinovaného stanoviska).

S ohledem na hodnotu dané lokality Hanspaulky se dle našeho názoru Magistrát hl. m. Prahy jako orgán vydávající koordinované stanovisko s touto problematikou vůbec nevypořádal a nelze k tomuto stanovisku tedy přihlížet.

V rámci záměru dojde k pokácení 56 ks stromů, k vymýcení velkého množství keřů, a tedy k zničení velkého rozsahu zeleně.

V důsledku výstavby záměru dojde nejen k nikoli nepodstatnému kácení, ale též k ořezu stromů poskytujících stín. V důsledku úbytku stínu, který bude trvalého rázu, neboť trolejové vedení vyžaduje prostor, bude docházet ke zvýšení teploty a k úbytku kyslíku a pohlcování CO₂.

S těmito dopady se dotčené orgány vůbec přezkoumatelně nevypořádaly. Jako řádné vypořádání se nelze počítat prosté odkazy na klimatický plán Prahy a závazek Prahy snižovat emise CO₂ z dopravy. Celou problematiku je nutno posuzovat komplexně.

Dále uvádíme, že nikde není uveden závazek náhradní výsadby přímo v místě, tedy sice dojde ke snížení emisí, ale zároveň dojde k pokácení stromů. Tedy je potřeba řádně vysvětlit proč jsou upřednostněny emise před zelení. A odůvodnění, že náhradní výsadba není potřeba, protože je tu stromů dost je poměrně zavádějící — viz str. 8 koordinovaného stanoviska (zvýraznění doplněno autorem) „*Dřeviny jsou odstraněny pouze v nezbytném rozsahu (kolize se záměrem), je zde též řada jiných obdobných jedinců, kteří je dostatečně nahradí a funkce zeleně nebude nijak ovlivněna.*“ Rádi bychom tedy věděli, co je to dost stromů, kolik to je a od kdy je to málo? Existuje pro to nějaké exaktní měřítko, podle kterého se správní orgán řídil? Opět zde chybí přezkoumatelná správní úvaha.

Správní orgány vůbec neposuzovaly vliv toho, že trolejbusové vozy jsou zpravidla mnohem těžší (až o polovinu) než autobusy. S tím souvisí vyšší namáhání silničních prvků a povrchů vozovky a s tím opět souvisí zvýšená produkce CO₂ a dalších emisí v důsledku častějších oprav povrchů.

Záměr elektrifikace autobusových linek povede ke zvýšení hlukové zátěže v okolí naší nemovitosti, a to jak během výstavby, tak i po jejím dokončení. Provoz těžších trolejbusových vozidel může způsobit zvýšené vibrace a další hlukové jevy, což by mohlo mít nepříznivý dopad na komfort a zdraví obyvatel.

K tomuto Dopravní a energetický stavební úřad uvádí:

Příprava záměru elektrifikace linky 131 ve vztahu k institutu památkové ochrany území byla posouzena koordinovaným závazným stanoviskem Magistrátu hl. m. Prahy podle § 176 stavebního zákona č.j. MHMP 1119343/2024 ze dne 12.6.2024. Součástí tohoto stanoviska je rovněž vyjádření odboru památkové péče MHMP, jež s předmětným záměrem ve všech dotčených oblastech za splnění

stanovených podmínek souhlasí. Otázka míry a důslednosti posouzení předmětného záměru ze strany dotčeného orgánu není a z principu ani nemůže být v kompetenci žadatele, v tomto případě investora záměru, kterým je Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost (dále jen „DPP“). Ze zkušeností, které však DPP při přípravě nových dopravně-infrastrukturních, ale také například rekonstrukcí či výstavbě kulturně-historických objektů (v areálech vozoven, garáží a dep) má ve vztahu k příslušným orgánům památkové péče, lze konstatovat, že tyto orgány přistupují ke své činnosti, tj. posuzování vlivu záměrů na kulturní dědictví a památkovou ochranu velmi pečlivě a zodpovědně.

DPP jakožto investor stavby však v rámci přípravy projektu elektrifikace velmi vážně vnímal citlivost území, které stávající autobusová linka 131 obsluhuje. Právě z těchto důvodů byl kladen mimořádný důraz na sdružování stožárů trakčního vedení a veřejného osvětlení v uličním prostoru, jehož cílem je minimalizace počtu dodatečně potřebných stožárů v uličním prostoru. V návaznosti na opakovaná a velmi konstruktivní jednání se zástupci městské části Praha 6 a rovněž zástupci Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy bude kladen velký důraz rovněž na subtilnost instalovaných stožárů tak, aby stožáry za podmínky splnění všech technických parametrů (potřebné tahy a stabilita) byly co nejsubtilnější. Touto snahou chce DPP demonstrovat citlivý přístup k dané lokalitě. Dále je v této souvislosti na místě zmínit, že lokalita Hanspaulky a Bořislavky byla již historicky spjata s počátky trolejbusové dopravy v Praze, kdy koncem srpna 1936 vyjela v trase Vozovna Střešovice – Sv. Matěj první trolejbusová linka s označením K, později s označením 51. Dá se tedy říct, že lokalita Hanspaulky a sv. Matěje do jisté míry vznikala a rozvíjela se ve vzájemné symbióze s trolejbusy. K původním plánům ze 40. a 50. let 20. století na prodloužení trolejbusové trati od sv. Matěje přes Bubeneč do centra města bohužel již především z důvodů nepříznivých dopadů centrálně plánovaného hospodářství nedošlo. Projekt elektrifikace linky 131 tak vlastně do jisté míry navazuje na historické souvislosti a trolejbusová doprava v této lokalitě není v žádném případě cizím prvkem.

Dalším atributem, který jednoznačně přinese pozitivní efekty pro lokalitu Hanspaulky jakožto rezidenční čtvrti, jsou zejména příznivější hlukové a emisní vlastnosti trolejbusového provozu. Trolejbusy neprodukují v místě, kudy projíždí, žádné lokální emise, a to nejen emise CO₂, ale celou řadu dalších zdraví škodlivých látek (např. NO_x, PM částice apod.), jejichž vliv na lidské zdraví byl opakovaně a nezpochybnitelně prokázán. Pro srovnání lze uvést data z roku 2023, kdy autobusy na lince 131 ujely celkově 523 913,45 km při celkové spotřebě nafty 233 816,99 l nafty. Průměrná spotřeba nafty činila tedy cca 44,63l/100 km. Dle metodiky envimat.cz byly při této spotřebě vyprodukovány celkové emise CO₂ za rok ve výši 627 t (1197 g/km). Nasazením trolejbusů místo naftových autobusů nebudou v místě provozu emitovány žádné emise, a to nejen CO₂, ale i další škodlivé částice, jak již bylo uvedeno výše. Co se týče akustických vlastností trolejbusů, významný rozdíl se projevuje především při stání (v zastávkách), rozjezdech, brzdění a v nižších rychlostech, kdy okolní zastávba není zatěžována vibracemi a hlukem spalovacího motoru. S ohledem na charakter ulice Na Pískách, kde se nachází řada zpomalovacích bezpečnostních prvků na vozovce, a tím pádem dochází k častému brzdění a rozjíždění autobusů, bude tento efekt o to ztelnější.

Záměr elektrifikace linky 131, podobně jako většina již realizovaných a také připravovaných elektrifikačních projektů DPP se snaží zasahovat do stávající zeleně jen naprosto minimálně a pouze v nezbytně nutném rozsahu. Předmětný záměr prošel řádným procesem posouzení ze strany všech zákonně určených orgánů státní správy i samosprávy. Otázka posouzení problematiky vlivu stavby na zeleň je předmětem tzv. koordinovaného závazného stanoviska Magistrátu hl. m. Prahy podle § 176 stavebního zákona. V rámci tohoto stanoviska Odbor ochrany prostředí MHMP v bodě III. Stanoviska důsledně prověřil rozsah nezbytně nutného kácení a zásahů do zeleně.

Celkem bylo uvedeným stanoviskem povoleno k vykácení 6 stromů, jejichž parametry podléhají povolení Odboru ochrany prostředí MHMP. Takové povolení musí být vydáno pro dřeviny, jejichž průměr ve výšce 130 cm nad zemí odpovídá stanoveným hodnotám. Povolení ke kácení bylo vydáno konkrétně pro:

- 1x javor klen o obvodu kmene 100 cm, na parc. č. 1281/234 k.ú. Vokovice, přímo u terminálu metra Bořislavka;
- 2x třešeň pilovitá o obvodech kmene 63 a 79 cm, které jsou součástí stromořadí v ul. Na Pískách na parc. č. 4090, k.ú. Dejvice;
- 3x jasan ztepilý o obvodech kmene 80 až 95 cm na parc. č. 2913/1 k.ú. Dejvice, v místě budoucí měnirny.

- Dále bylo výše uvedeným povolením povoleno k vykácení porostu dřevin o ploše 350 m², rovněž na parcele č. 2913/1 k.ú. Dejvice. Na části této parcely by měla vzniknout měnirna pro napájení trolejového vedení. Dopravní podnik však i na základě diskusí s městskou částí Praha 6 vynaložil veškeré úsilí, aby byla měnirna zasazena do území co nejcitlivěji, aby nejen funkčně, ale i vizuálně co nejméně překážela okolní zástavbě. Proto je měnirna do značné míry zapuštěna do svažitého terénu. Ve snaze co nejvíce okolí vrátit zelený charakter, bude západní, východní a jižní strana objektu (z jihu se bude jednat v podstatě pouze o ochranu před vstupem na střechu objektu) osazena popínavými rostlinami (přísavníkem trojprstým z důvodu větších listů a jejich barevné proměny v průběhu roku), které ochranné prvky měnirny ozelení, čímž by měl objekt vhodně zapadnout do okolní zeleně.

Lokálně dojde také k odstranění nižšího porostu, často náletových dřevin, které nepodléhá stanovení příslušného orgánu. Neznamená to však plošné odstranění zeleně, ale pouze lokální zásahy v nezbytném rozsahu. Takové zásahy mohou nastat zejména na parc. č. 4177/1 k.ú. Dejvice, kde zasahuje souvislý porost. Bude se však jednat pouze o zcela lokální zásahy pro nutný výkop základu stožáru. I v těchto případech však bude DPP postupovat nad rámec zákonné úpravy, kdy ve zvlášť citlivých případech bude úzce komunikovat s Úřadem městské části Praha 6.

Veškeré zásahy, které budou provedeny z důvodu dočasného záboru kvůli samotným stavebním pracím, budou uvedeny do původního stavu. Travní porosty budou obnoveny a bude-li to možné, dojde i k obnově keřů či nižšího porostu. Tyto položky budou součástí rozpočtu, který bude předmětem zadávacího řízení pro výběr zhotovitele stavby.

V rámci elektrifikace linky 131 dojde rovněž k nezbytně nutným lokálním prořezům zeleně, jejichž porost již nebezpečně zasahuje do průjezdného profilu komunikace. Je však potřeba zdůraznit, že tato činnost vyplývá ze zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a jedná se o povinnost, kterou musí správce komunikace zajistit bez ohledu na to, zda je v místě trolejbus či nikoliv. Po současných komunikacích je vedena mimo jiné veřejná doprava – autobusová linka 131 (v dílčích částech i další linky) a tuto činnost by správce komunikace měl průběžně zajišťovat. V tomto případě se jedná o Technickou správu komunikací hl. m. Prahy. Nejenom v Praze se však často uplatňuje praxe, kdy tato činnost přechází ad hoc pod konkrétní investiční akci, která je v daném místě realizována, což je i případ záměru elektrifikace linky 131. Nicméně je nutno zdůraznit, že i bez realizace záměru by mělo průběžně docházet k prořezům zeleně u veřejných komunikacích tak, aby byl zajištěn bezpečný průjezd všech vozidel provozovaných na veřejných komunikacích. V současnosti tedy např. i autobusů linky 131.

K otázce srovnání hmotnosti vozidel veřejné dopravy dle jednotlivých typů pohonů lze uvést následující ilustrační údaje k vozidlům, které v současnosti DPP provozuje. Klasický naftový autobus standardní délky 12 m, který je nasazován na linku 131, má pohotovostní hmotnost 11,21 t (typ SOR NB12 s klimatizací) resp. 12,27 t (typ Iveco Streetway 12, který je aktuálně dodáván do DPP). Pro srovnání bateriový trolejbus délky 12 m s klimatizací, který lze vzít jako vzorový příklad pro typ vozidla nasazovaný po elektrifikaci autobusové linky, má pohotovostní hmotnost 13,04 t (typ Škoda 36 Tr), tedy pouze o 0,77 t více oproti nejnovějšímu typu naftového autobusu. Zatížení vozovek se tedy oproti současnému stavu nijak zásadně nezmění. Jelikož se jedná o veřejné komunikace, jejichž únosnost musí splňovat dané limity z důvodu provozu autobusových linek veřejné dopravy, ale rovněž z důvodu provozu dalších vozidel vyšší váhové kategorie, např. popelářských vozů, jejichž pohotovostní hmotnost se pohybuje v rozmezí 10 – 11 t v případě dvouosé varianty, nebo 16 – 18 t v případě tříosé varianty. V případě, že se jedná o vozidla s pohonem na CNG, je pohotovostní hmotnost ještě o cca 1 tunu vyšší.

Vzhledem k důvodům a okolnostem, na základě kterých dochází a bude docházet k postupnému zavádění alternativních pohonů v segmentu veřejné autobusové dopravy (nejen legislativou dané klimatické a emisní cíle, či zvyšování energetické účinnosti v dopravě apod.), je varianta bateriových trolejbusů pro parametry provozu, které jsou typické pro Prahu, nejefektivnější mimo jiné i z hlediska hmotnostní zátěže. Jelikož bateriový trolejbus kombinuje dobíjení za jízdy (dynamické nabíjení) a dobíjení při stání vozidla (stacionární nabíjení), nemusí být vybaven velkým množstvím baterií jako například čistě bateriový elektrobús, který celou trasu musí zvládnout bez průběžného nabíjení. Pro srovnání uvádíme rovněž váhu těchto alternativních způsobů zajištění bezemisní dopravy – standardní 12 m dlouhý elektrobús Škoda 36 BB má pohotovostní hmotnost 13,21 t a vodíkové vozidlo Škoda 36 FC rovněž délky 12 m 13,38 t.

Z výše uvedeného tedy jasně vyplývá, že zatížení stávajících komunikací se převedením naftových autobusů na bateriové trolejbusy výrazně nezmění.

Dočasné vlivy v období výstavby (hluk). Uvedená změna stavebních parametrů měřírny není změnou, která by mohla měnit závěry hodnocení. Závěr „Ani realizace měřírny negeneruje žádné rozsáhlé práce“ je nadále platný. Ač se jedná o přibližně čtvrtinový nárůst plochy záměru, vzhledem k celkové rozloze v řádu desítek metrů se jedná stále o stavbu, která nevyžaduje žádné rozsáhlé stavební práce ani žádné významné přesuny hmot – v souladu s ZZŘ.

Z hlediska hlukového zatížení bylo plnění hygienických limitů doloženo Hlukovou studií, která je přílohou Oznamení (11/2021). Na jejím podkladě je v ZZŘ konstatováno, že „*Hluk z provozu měřírny dosahuje hodnot u nejbližší obytné zástavby jihozápadním směrem (rodinný dům Na Fišerce č. p. 103, parc. č. 2947/1, k.ú. Dejvice) < 30,0 dB, což je hluboko pod hygienickým limitem. Z výsledků výpočtového modelu imisí hluku vyplývá, že stavba měřírny U Matěje bude mít zanedbatelný vliv na celkovou hlukovou situaci v okolí komunikací Na Míčánce a Na Štáhlavce. Hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku jsou hluboko pod hygienickými limity pro denní i noční dobu.*“

Změna parametrů měřírny nemá zásadní dopad na hluk z provozu měřírny. Stejně jako v podkladové studii TES pro Oznamení v DUSP platí, že „*Dva transformátory jsou umístěny v suterénní samostatné místnosti situované v severní části objektu. Budou použity transformátory se sníženou hladinou hluku do 50 dB. Vzduchová neprůzvučnost obvodového zdiva činí 46,0 dB.*“ S ohledem na v hlukové studii doložené šíření hluku z měřírny a umístění chráněných objektů v území a další zapuštění objektu pod úroveň terénu ve stupni DUSP, lze konstatovat, že z hlediska vlivů stacionárního zdroje hluku na hlukové poměry lokality jsou závěry zjišťovacího řízení nadále platné.

DPP nechal zpracovat aktualizovanou hlukovou studii, ve kterém byla měřírna jako stacionární zdroj v parametrech dle DUSP posouzena dodatečným akustickým posouzením (08/2024). Díky upraveným parametrům měřírny došlo k odsunutí technologie dále od obytné zástavby Na Fišerce č.p. 103, čímž dojde k dalšímu poklesu hluku oproti původní variantě měřírny o 1,3 dB. Konkrétní hodnoty hlukové zátěže na objektu Na Fišerce č.p. 103 ve 2.NP činí 12,7 dB, oproti původním 14 dB v původní variantě. Pro kontext lze uvést, že běžná hodnota pouličního hluku v tichém předměstí činí cca 30 dB, z tohoto důvodu se potvrzuje plnění hygienického limitu hluku a závěry zjišťovacího řízení jsou platné.

Dále byla Dopravnímu a energetickému úřadu doručena dne 9.8.2024 podáním č.j. DESU/012435/24 námítka Spolku Pro Hanspaulku, IČ: 26607379, U Beránky 2033/7, 160 00 Praha 6, který byl usnesením Dopravního a energetického stavebního úřadu č.j. DESU/031/017351/24 ze dne 19.9.2024 vyloučen jako účastník řízení.

Dále byla Dopravnímu a energetickému úřadu doručena dne 9.8.2024 podáním č.j. DESU/012579/24 námítka pana Karla Ešpandra, který byl usnesením Dopravního a energetického stavebního úřadu č.j. DESU/031/017360/24 ze dne 19.9.2024 vyloučen jako účastník řízení.

Vypořádání s vyjádřeními účastníků k podkladům rozhodnutí:

Dne 10.10.2024 bylo Dopravnímu a energetickému stavebnímu úřadu doručeno vyjádření městské části Prahy 6, jakožto účastníka předmětného řízení, č.j. DESU/018486/24, ve kterém je uvedeno následující:

- Z hlediska účastníka řízení k předloženému záměru sdělujeme: K záměru jsme se vyjadřovali v procesu zjišťovacího řízení EIA dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění (dále jen „zákon“). Záměr byl odsouhlasen za podmínky zapracování připomínek a nebylo požadováno vypracování podrobnější dokumentace dle zákona. Nyní předložená dokumentace v podrobnosti DUSP je, ve srovnání s původním návrhem v procesu zjišťovacího řízení EIA, zpřesněna a prostorově upravena. Počet rekčních sloupů byl zvýšen. Došlo například k úpravě stavby objektu rozvodny – měřírny U Matěje. Ta je nově řešena s jako přízemní s podezděným pochozím kabelovým prostorem a je situována na západní okraj svažité zelené plochy poblíž křižovatky ul. Na Santince, Na Fišerce a Na Míčánce. Měřírna bude vsazena do terénu tak, aby co nejméně vizuálně překážela okolní zástavbě.

K předloženému záměru máme tyto připomínky a požadavky:

1. Nadále požadujeme celkovou věcnou a časovou koordinaci se záměry rekonstrukce Šárecké ulice a ulice Na Pískách a s územní studií rekonstrukce Osada BABA 1932, v rámci které dochází ke změně stopy křižovatky u Matěje vč. změny režimu, povrchů atd.
2. Počet navržených trakčních sloupů a výsledné „zadrátování“ prostoru je enormní. (Původně bylo navrhováno 163 nových sloupů a 5 sloupů k výměně, nově je navrženo přibližně 223 sloupů.) Požadujeme minimalizovat počet trakčních sloupů na nezbytné minimum.
3. Požadujeme maximální sdružení trakčních sloupů se sloupy veřejného osvětlení.
4. Požadujeme obnovu dotčených chodníků v celé délce a šířce.
5. Požadujeme vložení záměru do „Databáze záměrů ve veřejném prostoru“ prostřednictvím „koordinačního formuláře“ dostupném na webových stránkách MČ P6 v sekci ORI za účelem umožnění koordinace s jinými záměry v území.

K tomuto Dopravní a energetický stavební úřad uvádí:

1.

DPP v rámci přípravy všech dopravně-infrastrukturních projektů, které spadají do jeho investiční působnosti, vždy klade důraz na koordinaci s dalšími připravovanými záměry v dotčeném území. Jedná se jak o stavby veřejné v uličním prostoru, jejichž investorem je v řadě případů Technická správa komunikací hl. m. Prahy, případně další investoři (např. odbor Investiční MHMP, Správa železnic a další), tak i stavby soukromého charakteru v případech, kdy existuje jednak veřejný zájem nebo vzájemná součinnost ze strany soukromých investorů. Stejným případem byla i příprava záměru elektrifikace linky 131, která se od samého počátku koordinovala s celou řadou připravovaných staveb. Míra detailu takové koordinace však do značné míry závisí vždy od časového horizontu a rozpracovanosti koordinovaných projektů. Projekty, které se nacházejí v počátečním stádiu rozpracovanosti ve stupni základní technické studie, nelze bohužel reflektovat v dostatečné míře detailu z prostého důvodu, že takové projekty nejsou v území pevně ukotveny a jejich podoba se velmi pravděpodobně ještě bude v dalších stupních projektové přípravy měnit, mimo jiné i na základě připomínek veřejnosti.

Záměr elektrifikace linky 131 byl důsledně koordinován se záměry TSK na rekonstrukci Šárecké ulice, kterou linka 131 v jejím nejsevernějším úseku pojíždí. Trolejbusová infrastruktura je tak již navržena do nového stavu, který vzniká rekonstrukcí Šárecké ulice a je tedy zcela klíčové, aby rekonstrukce proběhla v časové koordinaci s projektem elektrifikace. S tím souvisí rovněž investiční činnost správců inženýrských sítí (např. PVS, PVK a další). Obdobně byla snaha o koordinaci se záměrem přestavby křižovatky Šárecká x Matějská x Na Fišerce (studie Osada BABA), kde DPP vyhověl v maximální možné míře všem uvažovaným stavům (zachování stávající křižovatky, přestavba dle projektu TSK, nebo variantě okružní křižovatky). Vzhledem k nejasnému závěru, která varianta bude nakonec realizována, je stávající podoba projektu řešena na stávající stav s maximální mírou zohlednění budoucí podoby dle projektu TSK. Nicméně, ať už bude realizována jakákoliv varianta křižovatky, neznamená realizace trolejbusové infrastruktury žádnou překážku.

Co se týče koordinace s uvažovanou rekonstrukcí ulice Na Pískách, byl to právě DPP, který inicioval urychlení přípravy této rekonstrukce z důvodu ideální časové koordinace obou záměrů. V rámci projektu rekonstrukce ul. Na Pískách byla dosud zpracována pouze technická studie, která ideově navrhuje jednotlivé úpravy, nicméně detailní rozpracování je možné až v návazných stupních projektové dokumentace, které však dosud nebyly zpracovány. Projekt elektrifikace linky 131 byl dokonce s ohledem na výše uvedené skutečnosti o jeden kalendářní rok pozdržen, aby byl dán čas na možný posun v otázce časové přípravy rekonstrukce. Ve zmiňovaném období došlo pouze k předání podkladu technické studie rekonstrukce z odboru dopravu MHMP na Technickou správu komunikací, jakožto budoucímu investorovi akce. Bohužel z důvodu vyčerpání projektčních kapacit nedošlo dosud k rozpracování návazných stupňů projektové dokumentace. Nakonec však bylo konstatováno s ohledem na reálné projekční, investiční i stavební možnosti v oblasti komplexních rekonstrukcí uličního prostoru na území hl. m. Prahy, že nelze očekávat zahájení rekonstrukce dříve než na začátku následující dekády. Z tohoto důvodu nebylo možno dále čekat s přípravou záměru elektrifikace linky 131, pro který se v mezidobí objevila možnost zajištění spolufinancování z evropských prostředků určených pro rozvoj projektů bezemisní veřejné dopravy (Národní plán obnovy). Nakonec tedy došlo k návrhu infrastruktury na stávající stav ulice Na Pískách při současném zohlednění maxima informací z dostupné technické studie

rekonstrukce. Vzhledem k citlivosti lokality bude samotné projednání budoucí podoby ulice Na Pískách podléhat přirozeně velkému zájmu veřejnosti, a tudíž celý proces přípravy podrobné projektové dokumentace rekonstrukce bude časově náročný.

2.

V Oznámení EIA je konstatováno, že „V uličních prostorech jsou již v současnosti situovány stožáry veřejného osvětlení. Ty budou nahrazeny kombinovanými či doplněny novými stožáry. Realizace záměru tak nepřináší do území zcela nové rysy.“ Toto platí i pro záměr v parametrech DUSP. Hodnocení vlivů na krajinu v Oznámení záměru „S ohledem na řešení záměru respektující stávající ráz dotčených lokalit nepřinese jeho realizace ovlivnění rázu městské krajiny. Bez významného negativního vlivu.“ je nadále platné.

Počet stožárů odpovídá detailnímu dopracování v navazujících stupních projektové dokumentace, které nastávají po vydání závěru zjišťovacího řízení EIA. Uvedený počet stožárů neznamená stejné absolutní navýšení počtu stožárů v uličním prostoru, ale v drtivé většině případů jde o výměnu stávajícího počtu stožárů veřejného osvětlení za kombinované stožáry veřejného osvětlení a trakčního vedení. Absolutní nárůst stožárů je tak eliminován na nižší jednotky stožárů oproti současnému stavu. Stožáry budou navíc dle požadavku Městské části Praha 6 realizovány v co nejsuštilnější variantě dle technických možností a požadovaných tahových vlastností. I tímto krokem by mělo dojít k co nejmenšímu vlivu na veřejný prostor. Část vyvolaného navýšení počtu stožárů navíc souvisí s požadavky Městské části Praha 6 na možnost zajištění provozu historických jízdy trolejbusů, pro které bude sloužit jak propojení trolejových stop v Zelené ulici, tak i dobudování krátkého trolejového úseku do původní smyčky Bořislavka v Kladenské ulici.

3.

Dopravní podnik v rámci každého elektrifikačního projektu velmi důsledně dbá na sdružování stožárů veřejného osvětlení a trakčního vedení. Z tohoto důvodu probíhá souběžně s akcí elektrifikace i akce obnovy veřejného osvětlení, jejíž investorem je Technologie hl. m. Prahy, jakožto správce veřejného osvětlení na území hl. m. Prahy. Podmínka sdružování stožárů veřejného osvětlení a trakčního vedení je uvedena rovněž ve vyjádření Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy. Maximum navržených stožárů bude realizováno jako kombinované stožáry veřejného osvětlení a trakčního vedení.

4.

Obnova povrchů chodníkových ploch dotčených stavbou elektrifikace podléhá vyjádření Technické správy komunikací, a.s. jakožto správci těchto ploch. Dopravní podnik nad rámec tohoto vyjádření podrobně projednává rozsah obnovy v jednotlivých místech s oblastním správcem TSK, pod jehož kompetenci daná lokalita spadá. K takovému jednání došlo i v případě záměru Elektrifikace linky 131, přičemž z tohoto jednání existuje závazný zápis, který je podkladem k dokumentaci pro provádění stavby, na základě které je vybírán zhotovitel stavby. V místech, kde je rozsah zásahů do povrchů větší, dochází k obnově chodníkových ploch v celé šíři, v místech, kde se jedná o lokální zásahy malého charakteru, dochází pouze k obnově v daném místě. Skladba povrchů byla dána vyjádřením správce povrchů (TSK, a.s.).

5.

Vložení záměru do „Databáze záměrů ve veřejném prostoru“ bylo prostřednictvím koordinačního formuláře ze strany stavebníka učiněno.

Posouzení stavebního úřadu:

Stavební úřad posoudil záměr podle § 193 stavebního zákona, a zjistil, že jeho uskutečněním nebo užíváním nejsou ohroženy zájmy chráněné stavebním zákonem, předpisy vydanými k jeho provedení a zvláštními předpisy. Projektová dokumentace stavby splňuje obecné požadavky na výstavbu. Stavební úřad v průběhu řízení neshledal důvody, které by bránily povolení stavby.

Stavební úřad rozhodl, jak je uvedeno ve výroku rozhodnutí, za použití ustanovení právních předpisů ve výroku uvedených.

Účastníci řízení - další dotčené osoby:

Osoby s vlastnickými nebo jinými věcnými právy k sousedním pozemkům:

parc. č. 588/1, 589/4, 589/6, 600, 601, 602, 617, 618, 620, 621, 622, 623, 625, 627, 628, 641/1, 641/6, 642/14, 642/15, 642/18, 642/20, 642/26, 642/32, 642/34, 642/35, 689/1, 689/7, 689/8, 689/30, 689/31, 689/32, 692/3, 1034/2, 1035, 1036/2, 1050/4, 1050/5, 1050/10, 1050/12, 1051/9, 1053, 1054, 1055, 1056, 1057, 1058, 1059, 1060, 1061, 1062/1, 1062/2, 1063/2, 1063/3, 1063/4, 1064, 1065/4, 1065/5, 1066, 1067/1, 1067/2, 1067/3, 1069, 1070/1, 1070/2, 1071, 1072, 1073, 1074, 1075, 1077, 1078, 1079, 1081, 1083, 1085, 1086, 1087, 1088, 1089, 1090, 1092, 1093, 1094/1, 1095, 1096/1, 1097, 1098, 1100, 1101, 1102/8, 1102/9, 1102/10, 1103, 1104/1, 1105/1, 1114/1, 1114/2, 1116, 1120, 1122/1, 1122/2, 1123/1, 1123/40, 1123/57, 1123/58, 1123/59, 1123/60, 1123/61, 1123/62, 1124/1, 1124/2, 1125/2, 1127/1, 1128/3, 1128/4, 1130/1, 1139/1, 1139/6, 1141/6, 1164/1, 1164/2, 1164/3, 1166, 1168, 1170/1, 1170/2, 1172, 1174, 1176, 1178, 1180, 1181, 1182, 1183, 1184, 1185, 1186, 1187, 1192, 1193, 1194, 1196, 1198, 1200, 1202, 1204/1, 1207, 1209, 1230/3, 1230/4, 1230/5, 1231/1, 1232/10, 1232/11, 1232/12, 1232/13, 1232/14, 1232/15, 1233/3, 1271, 1272/1, 1272/4, 1273/1, 1275/1, 1278/1, 1278/3, 1280, 1282, 1283, 1284/2, 1284/4, 1284/10, 1286/1, 1286/2, 1286/3, 1288/1, 1288/2, 1288/3, 1288/4, 1290/1, 1290/2, 1291/1, 1291/3, 1291/5, 1292/1, 1292/2, 1293, 1294/1, 1301, 1302, 1304/3, 1304/4, 1306/1, 1324, 1326/3, 1328, 1329, 1330, 1345, 1346, 1347, 1348, 1350, 1403/1, 1403/2, 1405, 1407, 1409, 1411/3, 1412, 1413, 1414, 1415, 1416, 1417, 1418, 1419, 1421, 1438, 1444/1, 1444/3, 1446, 1448, 1449, 1451, 1453, 1455, 1457, 1460/1, 1573/15, 1573/16, 1573/17, 1573/18, 1573/19, 1573/20, 1573/21, 1573/22, 1573/23, 1573/24, 1573/25, 1837/1, 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891, 1892, 1893, 1894, 1895, 1896, 1912, 1913, 1914, 1915, 1916/3, 1919, 1929, 1930, 1931, 1932, 1934, 1936, 1938, 1940, 1941, 1943, 1952, 1953, 1955, 1956, 1957, 1958, 1959, 1961/1, 1962, 1963, 1964, 1965, 1966/1, 1966/2, 2080/2, 2080/5, 2082, 2084/3, 2084/13, 2084/14, 2084/21, 2085/1, 2086/2, 2086/5, 2086/6, 2086/7, 2087, 2513/3, 2513/57, 2513/166, 2566/3, 2566/4, 2566/9, 2566/10, 2566/11, 2566/12, 2566/15, 2566/16, 2566/17, 2566/18, 2566/19, 2566/20, 2566/21, 2566/22, 2566/23, 2566/24, 2566/25, 2566/26, 2566/27, 2566/28, 2566/29, 2566/30, 2566/31, 2566/32, 2566/39, 2566/40, 2566/41, 2566/42, 2566/43, 2566/44, 2566/45, 2566/46, 2566/47, 2566/48, 2566/49, 2566/50, 2566/51, 2566/52, 2566/53, 2566/54, 2566/55, 2566/57, 2566/58, 2566/59, 2566/61, 2566/62, 2566/63, 2566/70, 2566/76, 2566/77, 2566/78, 2566/79, 2566/80, 2566/81, 2566/82, 2566/83, 2566/84, 2566/85, 2566/86, 2566/87, 2566/88, 2566/89, 2566/101, 2566/102, 2566/105, 2577, 2578, 2586, 2590, 2591, 2592, 2593, 2598, 2599, 2601/1, 2603/1, 2603/2, 2603/3, 2605, 2606, 2607, 2609/1, 2611/1, 2613, 2615/1, 2617, 2623, 2688, 2689/1, 2689/2, 2747/40, 2747/41, 2747/47, 2748, 2749, 2750, 2751, 2752, 2753, 2754, 2756, 2757/4, 2758/1, 2758/2, 2759, 2760, 2761, 2762, 2763, 2764, 2766, 2768, 2769, 2774, 2776, 2780, 2781, 2797, 2798, 2801/2, 2803, 2805, 2807, 2809, 2811/5, 2811/12, 2812/2, 2813, 2814, 2816, 2818, 2820, 2824/2, 2829, 2830, 2831, 2832, 2833, 2836, 2837/3, 2838, 2840, 2841/2, 2842, 2843, 2844, 2846, 2847, 2848, 2849, 2850/1, 2850/2, 2852/1, 2852/2, 2854, 2871/1, 2871/2, 2872, 2874/1, 2874/3, 2888, 2890, 2892/2, 2899/1, 2909, 2911, 2912/1, 2912/2, 2913/2, 2913/3, 2913/4, 2913/5, 2913/6, 2913/7, 2914/1, 2914/2, 2915, 2916, 2917, 2918/1, 2920/1, 2920/2, 2921/2, 2922/2, 2922/3, 2924, 2925/1, 2927/1, 2927/2, 2929, 2931, 2933, 2935, 2937/1, 2939, 2941, 2943, 2944, 2945, 2946, 2947/1, 2947/2, 2948/1, 2949/4, 2950, 2952, 2953/10, 2964, 2965, 2966/1, 2967, 2968, 2969, 2970, 2971, 2972, 2973, 2974, 2975, 2976, 2977/17, 2977/20, 2977/24, 2978/10, 2980, 2982, 3007/1, 3007/2, 3038/1, 3038/4, 3038/9, 3038/10, 3038/11, 3038/18, 3038/19, 3038/20, 3038/21, 3038/24, 3038/25, 3038/26, 3038/27, 3041/3, 3041/6, 3041/7, 3041/8, 3044/1, 3045/4, 3045/5, 3045/6, 3045/7, 3045/8, 3045/12, 3045/13, 3045/14, 3045/15, 3047, 3048, 3049, 3051, 3053/1, 3053/2, 3053/3, 3060/4, 3060/8, 3060/9, 3061/1, 3061/3, 3061/6, 3061/8, 3061/10, 3061/11, 3061/12, 3061/14, 3083/2, 3083/3, 3083/127, 3083/133, 3083/136, 3083/140, 3083/142, 3083/150, 3084, 3086/1, 3087, 3089/1, 3089/2, 3089/3, 3090, 3091/1, 3091/2, 3091/3, 3093/1, 3093/2, 3093/8, 3094, 3095/1, 3096, 3097, 3098, 3099/1, 3099/2, 3100, 3101/1, 3103, 3128/1, 3129, 3130, 3132/1, 3136/1, 3136/24, 3139, 3148, 3149, 3152, 3153/1, 3153/8, 3153/9, 3153/10, 3154/10, 3154/11, 3154/15, 3156/18, 3156/19, 3156/20, 3161/11, 3161/20, 3161/24, 3161/36, 3190/1, 3190/3, 3192, 3193/1, 3203, 3204, 3205, 3207/1, 3208/1, 3208/5, 3212, 3213, 3214, 3217, 3219, 3221, 3222, 3224, 3250, 3252, 3263,

3264, 3265, 3266, 3267, 3268, 3269, 3272/1, 3294, 3331, 3333, 3335, 3336/1, 3336/2, 3337, 3338, 3340, 3361/1, 3362/2, 3363, 3364, 3365/1, 3367, 3369, 3371/1, 3373/1, 3374, 3376, 3380, 3384, 3386, 3388, 3389/1, 3390, 3393, 3395/1, 3432, 3433, 3434, 3435, 3436, 3437, 3438, 3439, 3440, 3441, 3442, 3443, 3444, 3445, 3449/1, 3450, 3451, 3452, 3453/1, 3455/1, 3456/3, 3457, 3459, 3460, 3461/1, 3462/1, 3473, 3474, 3475, 3476, 3477, 3478/1, 3478/2, 3479, 3480/1, 3481, 3483, 3484, 3485, 3486, 3487, 3488, 3491, 3492, 3493/1, 3494, 3495, 3496, 3498, 3500, 3503, 3504, 3506, 3507/1, 3507/2, 3516/1, 3516/2, 3516/3, 3517, 3518, 3519, 3520, 3521, 3522, 3523, 3524, 3525, 3526, 3527, 3528, 3529, 3530, 3532, 3534, 3535, 3536, 3537, 3538, 3540, 3541, 3542, 3543, 3544, 3546, 3547, 3548, 3549, 3551, 3552, 3553, 3554, 3555, 3557, 3558, 3559, 3560, 3561, 3563, 3565, 3566/1, 3567, 3568, 3569, 3571/1, 3572, 3574, 3576/1, 3576/2, 3577, 3578, 3579, 3582, 3583/1, 3585/2, 3586, 3587, 3597/1, 3598, 3599, 3600, 3601, 3603, 3605, 3607, 3609, 3612, 3613, 3614, 3615, 3618, 3619, 3620, 3621, 3622, 3624, 3626, 3627, 3628, 3629, 3631, 3632, 3635, 3637, 3638, 3640, 3647, 3648, 3649, 3650, 3651, 3652, 3653, 3654, 3655, 3657, 3658, 3659, 3660, 3661, 3662, 3663, 3664, 3665, 3667/1, 3667/2, 3695, 3697, 3740, 3741, 3742, 3743, 3744, 3745, 3746, 3747, 3748, 3749, 3751, 3752/1, 3752/2, 3753, 3754, 3755, 3756, 3757, 3758, 3759, 3780, 3781, 3782, 3783, 3785/1, 3799, 3812, 3813/1, 3815, 3826/2, 3828, 3829, 3830/1, 3832, 3833/1, 3833/2, 3834, 3835, 3836/1, 3837, 3838, 3840, 3841, 3842, 3843, 3844/1, 3844/4, 3844/5, 3845/1, 3845/4, 3845/5, 3846/1, 3846/9, 3847/1, 3847/2, 3847/3, 3847/9, 3847/10, 3847/12, 3847/13, 3850/1, 3850/2, 3850/3, 3850/4, 3850/5, 3850/6, 3850/7, 3850/8, 3850/9, 3850/10, 3850/11, 3850/12, 3850/13, 3850/14, 3850/15, 3850/16, 3850/17, 3850/18, 3850/19, 3850/20, 3850/21, 3850/22, 3850/25, 3853/1, 3853/2, 3853/15, 3854, 3855, 3856/1, 3856/3, 3857, 3858, 3859/1, 3860, 3861, 3862, 3863/1, 3864, 3865, 3867/1, 3868/1, 3868/3, 3868/5, 3877, 3878, 3879, 3880, 3881, 3882, 3883, 3918/9, 3920/8, 3926, 3927, 3929/1, 3930, 3932, 3933, 3934, 3955, 3956, 3959, 3961, 3962/1, 3963, 3964, 3965, 3966, 3967, 3968/1, 3969/1, 3969/3, 3970/1, 3971, 3972/1, 3996, 3997/1, 3997/2, 3998/1, 4038/4, 4038/17, 4038/18, 4038/22, 4038/23, 4038/24, 4038/25, 4038/28, 4038/32, 4038/33, 4038/37, 4059/1, 4060/4, 4062/2, 4065/2, 4067, 4068, 4070, 4074/2, 4083, 4084, 4086, 4087/1, 4089, 4092/1, 4092/2, 4092/3, 4094, 4095, 4116, 4117, 4119, 4120, 4121/5, 4122, 4123, 4124, 4142/2, 4142/3, 4142/10, 4172, 4175/1, 4176/1, 4176/5, 4177/2, 4180/1, 4191, 4195/5, 4195/9, 4196/2, 4197, 4200, 4201, 4203, 4204, 4205/1, 4205/4, 4206/4, 4206/5, 4207/2, 4208/7, 4208/9, 4210, 4212/1, 4212/2, 4212/3, 4218/1, 4220, 4221, 4222, 4225/1, 4225/3, 4225/4, 4226, 4227, 4229/1, 4231, 4233, 4237, 4241, 4243, 4244, 4245, 4248/1, 4252, 4253/1, 4254, 4255, 4262/6, 4263/6, 4264/5, 4266/1, 4270/3, 4271, 4272/1, 4281, 4282/1, 4282/2, 4282/3, 4283, 4285/1, 4286/6, 4799/1, 4799/5, 4869 v katastrálním území Dejvice, parc. č. 6, 7/1, 7/2, 8/6, 50, 625/3, 1281/33, 1281/35, 1281/41, 1281/50, 1281/112, 1281/115, 1281/122, 1281/127, 1281/157, 1281/166, 1281/207, 1281/208, 1281/214, 1281/215, 1281/217, 1281/218, 1281/219, 1281/220, 1281/221, 1281/222, 1281/223, 1281/224, 1281/242, 1281/243, 1281/244, 1281/245, 1281/251, 1281/252, 1281/253, 1281/263, 1281/268, 1281/273, 1281/274, 1281/276, 1281/280, 1281/284, 1281/285, 1281/286, 1281/290, 1281/292, 1281/293, 1281/294, 1281/296, 1281/297, 1281/332, 1281/336, 1281/342, 1281/352, 1281/353, 1281/354, 1281/355, 1281/356, 1281/357, 1281/358, 1281/359, 1281/360, 1281/371, 1281/372, 1281/373, 1281/374, 1281/375, 1281/376, 1281/377, 1281/378, 1281/379, 1281/394, 1281/395, 1281/397, 1281/398, 1281/411, 1281/412, 1281/413, 1281/414, 1281/420, 1281/502, 1281/503, 1281/519, 1281/527, 1281/537, 1281/539, 1281/548, 1281/549, 1281/561, 1281/569, 1281/570, 1281/588, 1281/589, 1281/590, 1281/597, 1281/598, 1281/600, 1281/602, 1281/609, 1281/612, 1281/613, 1281/638, 1281/658, 1324/1, 1324/5, 1324/29, 1325/2, 1326/1, 1337, 1340/1, 1340/2, 1340/3, 1340/4, 1340/8, 1366/2 v katastrálním území Vokovice, parc. č. 1104/1, 1105, 1106, 1436, 1438, 1439, 1441, 1443, 1447, 1448, 1450, 1452, 1453, 1462, 1469, 1470, 1472, 1474, 1475, 1477, 1478, 1479, 1480, 1481/1, 1482, 1484, 1485, 1486, 1487/1, 1487/2, 2062/1, 2082/5, 2083/1, 2083/3, 2083/6, 2112, 2114/1, 2114/5, 2114/6, 2114/7, 2116/1 v katastrálním území Bubeneč

Osoby s vlastnickými nebo jinými věcnými právy k sousedním stavbám:

Praha, Dejvice č.p. 1425, č.p. 1426, č.p. 1427, č.p. 1083, č.p. 1084, č.p. 1085, č.p. 1086, č.p. 1087, č.p. 1088, č.p. 2036, č.p. 1091, č.p. 2744, č.p. 2076, č.p. 2075, č.p. 655, č.p. 668, č.p. 669, č.p. 670, č.p. 671, č.p. 672, č.p. 673, č.p. 2501, č.p. 675, č.p. 648, č.p. 649, č.p. 650, č.p. 651, č.p. 652, č.p. 653, č.p. 654, č.p. 647, č.p. 646, č.p. 644, č.p. 643, č.p. 1343, č.p. 1486, č.p. 1487, č.p. 488, č.p. 489, č.p. 490, č.p. 491, č.p. 640, č.p. 641, č.p. 642, č.p. 656, č.p. 657, č.p. 658, č.p. 659, č.p. 660, č.p. 661, č.p. 662, č.p. 1537, č.p. 1455, č.p. 802, č.p. 808, č.p. 827, č.p. 828, č.p.

776, č.p. 777, č.p. 778, č.p. 779, č.p. 733, č.p. 732, č.p. 731, č.p. 730, č.p. 729, č.p. 1256, č.p. 1255, č.p. 1254, č.p. 1253, č.p. 1252, č.p. 1251, č.p. 1250, č.p. 1249, č.p. 1248, č.p. 1247, č.p. 1246, č.p. 1266, č.p. 1267, č.p. 1170, č.p. 1171, č.p. 1172, č.p. 1173, č.p. 1174, č.p. 1175, č.p. 1411, č.p. 1413, č.p. 1414, č.p. 1416, č.p. 195, č.p. 2351, č.p. 2352, č.p. 2107, č.p. 2108, č.p. 2109, č.p. 2114, č.p. 2115, č.p. 2116, č.p. 2117, č.p. 2118, č.p. 2119, č.p. 2120, č.p. 2121, č.p. 2122, č.p. 2131, č.p. 2130, č.p. 2129, č.p. 2128, č.p. 2127, č.p. 2126, č.p. 2125, č.p. 2124, č.p. 2123, č.p. 2132, č.p. 2097, č.p. 2098, č.p. 2099, č.p. 2100, č.p. 2101, č.p. 2102, č.p. 2103, č.p. 2104, č.p. 2105, č.p. 2106, č.p. 2092, č.p. 2093, č.p. 2094, č.p. 2095, č.p. 2096, č.p. 1816, č.p. 1817, č.p. 1823, č.p. 2156, č.p. 1563, č.p. 1564, č.p. 1596, č.p. 1597, č.p. 1598, č.p. 1599, č.p. 1600, č.p. 1601, č.p. 1602, č.p. 1603, č.p. 1606, č.p. 1604, č.p. 1605, č.p. 1593, č.p. 1594, č.p. 1595, č.p. 1565, č.p. 1566, č.p. 1567, č.p. 1568, č.p. 1569, č.p. 1570, č.p. 1572, č.p. 1743, č.p. 1744, č.p. 1745, č.p. 1746, č.p. 1747, č.p. 1748, č.p. 1749, č.p. 1750, č.p. 1751, č.p. 1717, č.p. 1754, č.p. 1755, č.p. 1756, č.p. 1757, č.p. 1548, č.p. 1549, č.p. 1550, č.p. 1551, č.p. 1552, č.p. 1553, č.p. 1554, č.p. 1555, č.p. 1556, č.p. 1557, č.p. 1558, č.p. 1559, č.p. 218, č.p. 1044, č.p. 1045, č.p. 144, č.p. 108, č.p. 103, č.p. 70, č.p. 20, č.p. 19, č.p. 25, č.p. 971, č.p. 981, č.p. 1012, č.p. 1011, č.p. 1520, č.p. 2005, č.p. 2004, č.p. 2003, č.p. 2016, č.p. 2552, č.p. 2717, č.p. 1023, č.p. 1025, č.p. 1026, č.p. 1027, č.p. 1028, č.p. 1540, č.p. 1802, č.p. 214, č.p. 2578, č.p. 849, č.p. 850, č.p. 854, č.p. 855, č.p. 1000, č.p. 844, č.p. 845, č.p. 846, č.p. 847, č.p. 1448, č.p. 1449, č.p. 1450, č.p. 1451, č.p. 923, č.p. 925, č.p. 926, č.p. 928, č.p. 929, č.p. 978, č.p. 1443, č.p. 1442, č.p. 1441, č.p. 1440, č.p. 1439, č.p. 1438, č.p. 1437, č.p. 1934, č.p. 1933, č.p. 1929, č.p. 1928, č.p. 1927, č.p. 1063, č.p. 1064, č.p. 1065, č.p. 1066, č.p. 1067, č.p. 1068, č.p. 1069, č.p. 1070, č.p. 1071, č.p. 1051, č.p. 1052, č.p. 1053, č.p. 1054, č.p. 1055, č.p. 1057, č.p. 1058, č.p. 1376, č.p. 1375, č.p. 1374, č.p. 1373, č.p. 1372, č.p. 1371, č.p. 1370, č.p. 1367, č.p. 1366, č.p. 1363, č.p. 1364, č.p. 935, č.p. 936, č.p. 937, č.p. 938, č.p. 939, č.p. 940, č.p. 941, č.p. 942, č.p. 943, č.p. 944, č.p. 945, č.p. 946, č.p. 2091, č.p. 948, č.p. 18, č.p. 1843, č.p. 950, č.p. 951, č.p. 2145, č.p. 955, č.p. 983, č.p. 984, č.p. 985, č.p. 986, č.p. 987, č.p. 988, č.p. 989, č.p. 990, č.p. 992, č.p. 993, č.p. 995, č.p. 996, č.p. 997, č.p. 1001, č.p. 1002, č.p. 1004, č.p. 1007, č.p. 1008, č.p. 1178, č.p. 1179, č.p. 1180, č.p. 1181, č.p. 1182, č.p. 1183, č.p. 1184, č.p. 1185, č.p. 1186, č.p. 1187, č.p. 1188, č.p. 1189, č.p. 1190, č.p. 1191, č.p. 1150, č.p. 1151, č.p. 1152, č.p. 1153, č.p. 1154, č.p. 1155, č.p. 1156, č.p. 1157, č.p. 1158, č.p. 1159, č.p. 1160, č.p. 1161, č.p. 1162, č.p. 837, č.p. 838, č.p. 1667, č.p. 1830, č.p. 1833, č.p. 1834, č.p. 1835, č.p. 498, č.p. 499, č.p. 506, č.p. 1704, č.p. 1842, č.p. 1844, č.p. 1845, č.p. 1846, č.p. 1849, č.p. 1737, č.p. 1850, č.p. 554, č.p. 553, č.p. 551, č.p. 1489, č.p. 1490, č.p. 1321, č.p. 1305, č.p. 1306, č.p. 1492, č.p. 1493, č.p. 1392, č.p. 1815 a č.p. 2835, Praha, Vokovice č.p. 635, č.p. 636, č.p. 637, č.p. 686, č.p. 690 a č.p. 763, Praha, Bubeneč č.p. 1145, č.p. 938, č.p. 892, č.p. 611, č.p. 676, č.p. 677, č.p. 678, č.p. 679, č.p. 635, č.p. 636, č.p. 637, č.p. 638, č.p. 639, č.p. 977, č.p. 985, č.p. 945, č.p. 944, č.p. 943, č.p. 952, č.p. 743, č.p. 744, č.p. 736, č.p. 737, č.p. 738, č.p. 739, č.p. 957, č.p. 956, č.p. 955 a č.p. 150

Poučení účastníků:

Proti tomuto rozhodnutí se lze odvolat do 15 dnů ode dne jeho oznámení k Ministerstvu dopravy podáním u zdejšího správního orgánu.

Odvolání se podává s potřebným počtem stejnopisů tak, aby jeden stejnopis zůstal správnímu orgánu a aby každý účastník dostal jeden stejnopis. Nepodá-li účastník potřebný počet stejnopisů, vyhotoví je správní orgán na náklady účastníka. Odvoláním lze napadnout výrokovou část rozhodnutí, jednotlivý výrok nebo jeho vedlejší ustanovení. Odvolání jen proti odůvodnění rozhodnutí je nepřijatelné.

Stavební úřad po dni nabytí právní moci stavebního povolení zašle stavebníkovi jedno vyhotovení ověřené projektové dokumentace spolu se štítkem obsahujícím identifikační údaje o povolené stavbě. Další vyhotovení ověřené projektové dokumentace zašle vlastníkovi stavby, pokud není stavebníkem.

Při provádění stavby je stavebník povinen

- oznámit stavebnímu úřadu předem termín zahájení stavby, název a sídlo stavebního podnikatele, který bude stavbu provádět, u svépomocné formy výstavby jméno a příjmení stavbyvedoucího nebo osoby, která bude vykonávat stavební dozor; změny v těchto skutečnostech oznámí bezodkladně stavebnímu úřadu,
- před zahájením stavby umístit na viditelném místě u vstupu na staveniště štítek o povolení stavby a ponechat jej tam až do dokončení stavby, případně do vydání kolaudačního rozhodnutí; rozsáhlé stavby se mohou označit jiným vhodným způsobem s uvedením údajů ze štítku.
- zajistit, aby na stavbě nebo na staveništi byla k dispozici ověřená dokumentace stavby a všechny doklady týkající se prováděné stavby nebo její změny, popřípadě jejich kopie,
- ohlašovat stavebnímu úřadu fáze výstavby podle plánu kontrolních prohlídek stavby, umožnit provedení kontrolní prohlídky, a pokud tomu nebrání vážné důvody, této prohlídce se zúčastnit,
- ohlásit stavebnímu úřadu bezodkladně po jejich zjištění závady na stavbě, které ohrožují životy a zdraví osob, nebo bezpečnost stavby,
- oznámit stavebnímu úřadu předem zahájení zkušebního provozu.

Stavba nesmí být zahájena, dokud povolení stavby nenabude právní moci. Povolení stavby pozbývá platnosti, jestliže stavba nebyla zahájena do 2 let ode dne, kdy nabylo právní moci.

Ing. Jitka Kotásková
ředitelka odboru staveb drah
Dopravní a energetický stavební úřad

Poplatek:

Správní poplatek podle zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů položky 18 odst. 1 písm. b) ve výši 20000 Kč byl zaplacen dne 21.6.2024.

Obdrží:

účastníci (dodejky)

1. PRAGOPROJEKT, a.s., IDDS: 4kifr54

sídlo: K Ryšance č.p. 1668/16, Praha 4-Krč, 147 00 Praha 47

zastoupení pro: Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, Sokolovská č.p. 42/217, 190 00 Praha 9-Vysočany

2. Dopravní a energetický stavební úřad, Úřední deska, nábřeží Ludvíka Svobody č.p. 1222/12, 110 00 Praha 1-Nové Město

zastoupení pro: CNL INVEST s.r.o., Ke klubovně č.p. 1650/9, Praha 5-Stodůlky, 155 00 Praha 515

zastoupení pro: Fast Communication s.r.o., Ke klubovně č.p. 1650/9, Praha 5-Stodůlky, 155 00 Praha 515

zastoupení pro: Fine Technology Outsource, s.r.o., Tylova č.p. 473/27, Jižní Předměstí, 301 00 Plzeň 1

zastoupení pro: InfoTel, spol. s r.o., Novolíšeňská č.p. 2678/18, Líšeň, 628 00 Brno 28

zastoupení pro: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, Vyšehradská č.p. 2077/57, Praha 2-Nové Město, 128 00 Praha 28

zastoupení pro: NET4GAS, s.r.o., Na hřebenech II č.p. 1718/8, 140 00 Praha 4-Nusle

zastoupení pro: Povodí Vltavy, státní podnik, Holečkova č.p. 3178/8, 150 00 Praha 5-Smíchov

zastoupení pro: Pražské vodovody a kanalizace, a.s., Ke Kablu č.p. 971/1, Praha 10-Hostivař, 102 00 Praha 102

zastoupení pro: Regionální organizátor pražské integrované dopravy (ROPID), Rytířská č.p. 406/10, 110 00 Praha 1-Staré Město

- zastoupení pro: SPOJE.NET s.r.o., Závěrka č.p. 473/8, Praha 6-Břevnov, 169 00 Praha 69
zastoupení pro: Spolek Fišerka, z.s., Nad lesíkem č.p. 2353/24, 160 00 Praha 6-Dejvice
zastoupení pro: Středisko společných činností AV ČR, v. v. i., Národní č.p. 1009/3, 110 00 Praha 1-Staré Město
- zastoupení pro: Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s., Veletržní č.p. 1623/24, 170 00 Praha 7-Holešovice
zastoupení pro: Technologie hlavního města Prahy, a.s., Dělnická č.p. 213/12, 170 00 Praha 7-Holešovice
zastoupení pro: Veolia Energie Praha, a.s., Na Florenci č.p. 2116/15, 110 00 Praha 1-Nové Město
3. BOŘISLAVKA OFFICE & SHOPPING CENTRE s.r.o., IDDS: xa9z64n
sídlo: Antala Staška č.p. 2027/79, 140 00 Praha 4-Krč
4. Bytové družstvo U Hadovky, IDDS: s8an2iv
sídlo: U Hadovky č.p. 601/20, 160 00 Praha 6-Dejvice
5. CETIN a.s., IDDS: qa7425t
sídlo: Českomoravská č.p. 2510/19, 190 00 Praha 9-Libeň
6. ČD - Telematika a.s., IDDS: dgzdjrp
sídlo: Pernerova č.p. 2819/2a, 130 00 Praha 3-Žižkov
7. Česká zemědělská univerzita v Praze, IDDS: 3hdj9cb
sídlo: Kamýcká č.p. 129, Praha 6-Suchdol, 165 00 Praha 620
8. České Radiokomunikace a.s., IDDS: g74ug4f
sídlo: Skokanská č.p. 2117/1, Praha 6-Břevnov, 169 00 Praha 69
9. GTS Czech s.r.o., IDDS: vikk9t7
sídlo: Přemyslovská č.p. 2845/43, 130 00 Praha 3-Žižkov
10. HLAVNÍ MĚSTO PRAHA, IDDS: 48ia97h
sídlo: Mariánské náměstí č.p. 2/2, 110 00 Praha 1-Staré Město
11. Městská část Praha 6, IDDS: bmzbv7c
sídlo: Čs. armády č.p. 601/23, 160 00 Praha 6-Bubeneč
12. Ministerstvo obrany, IDDS: hjyaavk
sídlo: Tychonova č.p. 221/1, 160 00 Praha 6-Hradčany
13. Ministerstvo vnitra, IDDS: 6bnaawp
sídlo: Nad štolou č.p. 936/3, 170 00 Praha 7-Holešovice
14. Pe3ny Net s.r.o., IDDS: yjicxvs
sídlo: Evropská č.p. 846/176a, 160 00 Praha 6-Vokovice
15. Pražská plynárenská Distribuce, a.s., IDDS: 9ihvzmy
sídlo: U plynárny č.p. 500/44, 140 00 Praha 4-Michle
16. PREDistribuce, a.s., IDDS: vgsfsr3
sídlo: Svornosti č.p. 3199/19a, 150 00 Praha 5-Smíchov
17. Quantcom, a.s., IDDS: p4vdqdt
sídlo: Křížíkova č.p. 237/36a, Praha 8-Karlín, 186 00 Praha 86
18. Středisko společných činností AV ČR, v. v. i., IDDS: 6vtfr9w
sídlo: Národní č.p. 1009/3, 110 00 Praha 1-Staré Město
19. SUPTel a.s., IDDS: spcghu6
sídlo: Hřbitovní č.p. 1322/15, Doubravka, 312 00 Plzeň 12
20. T-Mobile Czech Republic a.s., IDDS: ygwch5i
sídlo: Tomíčková č.p. 2144/1, Praha 4-Chodov, 148 00 Praha 414
21. UniCredit Bank Czech Republic and Slovakia, a.s., IDDS: pmigtdu
sídlo: Želetavská č.p. 1525/1, 140 00 Praha 4-Michle
22. Vodafone Czech Republic a.s., IDDS: 29acihr
sídlo: náměstí Junkových č.p. 2808/2, Praha 5-Stodůlky, 155 00 Praha 515
- dotčené správní úřady
23. Krajské ředitelství policie hlavního města Prahy, Odbor služby dopravní policie, Oddělení dopravního inženýrství, IDDS: rkiai5y
sídlo: Kongresová č.p. 1666/2, 140 00 Praha 4-Nusle
24. Magistrát hlavního města Prahy, odbor investiční, IDDS: 48ia97h
sídlo: Mariánské náměstí č.p. 2/2, 110 00 Praha 1-Staré Město
25. Magistrát hlavního města Prahy, Odbor pozemních komunikací a drah, IDDS: 48ia97h
sídlo: Mariánské náměstí č.p. 2/2, 110 00 Praha 1-Staré Město

26. Magistrát hlavního města Prahy, Odbor územního rozvoje, IDDS: 48ia97h
sídlo: Mariánské náměstí č.p. 2/2, 110 00 Praha 1-Staré Město
27. Ministerstvo obrany, sekce majetková, odbor ochrany územních zájmů a státního odborného dozoru,
IDDS: hjyaavk
sídlo: Tychonova č.p. 221/1, 160 00 Praha 6-Hradčany
28. Úřad městské části Praha 6, odbor dopravy, IDDS: bmzbv7c
sídlo: Čs. armády č.p. 601/23, 160 00 Praha 6-Bubeneč
29. Úřad městské části Praha 6, odbor životního prostředí, IDDS: bmzbv7c
sídlo: Čs. armády č.p. 601/23, 160 00 Praha 6-Bubeneč

Toto oznámení musí být vyvěšeno po dobu nejméně 15 dnů na úředních deskách následujících úřadů:

- Dopravní a energetický stavební úřad, nábřeží Ludvíka Svobody 12, 110 15 Praha 1
- Městská část Praha 6, Čs. armády č.p. 601/23, 160 00 Praha 6-Bubeneč

Právní účinky má výhradně doručení veřejnou vyhláškou prostřednictvím úřední desky Dopravního a energetického stavebního úřadu.

Vyvěšeno dne:

Sejmuto dne:

Razítko, podpis orgánu, který potvrzuje vyvěšení a sejmutí oznámení