



- dle rozdělovníku -

Váš dopis zn./ze dne:

Č. j.:
MHMP 321532/2025
Sp. zn.:
S-MHMP 38715/2025

Vyřizuje/tel.:
Ing. Zlata Jarkovská
236 004 322
Počet listů/příloh: **10/0**
Datum:
07.04.2025

Rozhodnutí – Závěr zjišťovacího řízení

Výroková část:

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (dále též „OCP MHMP“), jako příslušný úřad podle § 22 písm. a) a § 23 odst. 10 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších změn (dále jen „zákon“), po provedeném zjišťovacím řízení **rozhodl podle § 7 odst. 6 zákona takto:**

Záměr „Elektrifikace linky č. 201 (leden 2025)“ nemůže mít významný vliv na životní prostředí, a proto nepodléhá posouzení podle zákona.

1. Název záměru

Elektrifikace linky č. 201 (leden 2025)

2. Kód záměru v Informačním systému EIA

PHA1239

3. Oznamovatel:

Dopravní podnik hl. města Prahy, a. s., Sokolovská 42/217, 190 00 Praha 9, IČO: 00005886

4. Oznámení:

SAGASTA s. r. o., Novodvorská 1010/4, 142 00 Praha 4, IČO: 04598555, zpracováno 01/2025

5. Zařazení záměru dle přílohy č. 1 zákona:

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

6. Kapacita (rozsah) záměru:

Záměrem je elektrifikace autobusové linky č. 201, tedy nahrazení stávajících naftových autobusů parciálními trolejbusy. Součástí záměru je výstavba příslušné nabíjecí a napájecí infrastruktury. Trasa trolejbusové linky je vedena po stávajících komunikacích.

Trasa linky 201 je vedena v úseku Nádraží Holešovice – ul. V Holešovičkách – ul. Na Strži – ul. Na Pokraji – ul. Teplická – ul. Lovosická – Metro C Letňany – ul. Tupolevova – ul. Veselská – ul. Toužimská – Kbely – ul. Hornopočernická – Satalice – ul. Budovatelská – ul. Za Černým mostem – Rajská zahrada – Černý Most v celkové délce cca 22,3 km. Záměr počítá se zachováním stávající trasy současné autobusové linky včetně parametrů jízdního řádu. Nasazeny budou vozy o délce 12 m s průměrnou spotřebou 1,6-2,5 kWh/km (zimní období) s garantovaným dojezdem alespoň 15 km na baterie. Součástí projektu je propojení trolejbusového vedení v Lovosické ulici s připravovaným trolejovým vedením v Prosecké ulici v křižovatce Prosecká x Lovosická. Dále dojde k propojení trolejbusového vedení na křižovatce ul. Tupolevova x Veselská (okružní křižovatka), kde dojde k vložení výhybek a trolejových křížení na okružní křižovatce. Nabíjecí stání je řešeno v rámci terminálu Nádraží Holešovice a napájecí infrastruktura v MR (měnárna) Trojská. Dále jsou navrženy nové měnárny (dále též „MR“): MR Střížkov, MR Veselská/Toužimská, MR Černý Most a MR Garáže Klíčov.

7. Umístění:

kraj:	Hlavní město Praha
obec:	hlavní město Praha
městská část:	Praha 7, Praha 8, Praha 9, Praha 14, Praha 18, Praha 19, Praha 20, Praha-Satalice
katastrální území:	Černý Most, Hloubětín, Holešovice, Kbely, Kobylisy, Kyje, Letňany, Libeň, Prosek, Satalice, Střížkov

Plánovaná trasa trolejbusové linky je vedena ve stopě současné autobusové linky 201 po stávajících komunikacích. Součástí záměru je výstavba příslušné nabíjecí a napájecí infrastruktury. Záměr prochází urbanizovanou městskou krajinou s nízkým podílem přírodních či přírodě blízkých biotopů a krajinotvorných prvků.

8. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Předmětem záměru je elektrifikace autobusové linky č. 201 prostřednictvím bateriových trolejbusů (dynamické nabíjení vozidla za jízdy). Trasa linky je vedena po stávajících komunikacích. V souvislosti, s již připravovanými záměry DPP v oblasti bateriových trolejbusů je počítáno s využitím synergických efektů již připravovaných tratí jiných linek, na které je taktéž zpracováván projekt, nebo jsou již realizovány.

Elektrifikace linky 112 (DPP)

Předmětem záměru je elektrifikace autobusové linky č. 112 prostřednictvím bateriových trolejbusů. Trasa linky 112 i 201 jsou vedeny od Nádraží Holešovice, kde je řešeno nabíjecí stání pro obě linky (112 a 201).

Elektrifikace úseku „Praha – Dřevčice – Brandýs nad Labem – Stará Boleslav“

V rámci koordinace projektů došlo k jednání se zástupci projektanta předmětné stavby (Metroprojekt). Zde bylo domluveno napájení ulice Prosecké z nové plánované měnirny v Garážích Klíčov.

Rekonstrukce ulice Toužimská -Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a. s. (dále též „TSK“), Kanalizace V současné chvíli práce na projektu neprobíhají, po konzultacích s projektanty tohoto projektu a následném jednání na Městské části Praha 18 uvažuje oznamovatel se současným stavem komunikace. V dalším stupni bude dále konzultováno. V tomto úseku se z výše uvedeného důvodu trolejové vedení neuvažuje.

Humanizace ulice V Holešovičkách (TSK)

Akce Humanizace je ve fázi technické studie a ve variantním řešení, které nebylo do této chvíle projednáno s dotčenými orgány. Tento projekt byl koordinován dle vybrané varianty ze strany investora Humanizace. V rámci dalšího stupně musí být dále koordinováno na základě průběhu projednávání studie.

Stavby a obnovy veřejného osvětlení (dále též „VO“) – Technologie Hlavního města Prahy (dále též „THMP“) V rámci této studie proběhlo jednání se zástupci THMP, kde byly konzultovány úseky určené k umístění TTV. V dalším stupni projektové dokumentace bude dále konzultováno nové umístění a koordinováno z hlediska sdružování stožárů trakčního vedení a veřejného osvětlení.

Datacentrum Klíčov – Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s. (dále též „DPP“)

V rámci projektu bude koordinována kabelová trasa nového datacentra a umístění měnirny v areálu garáží Klíčov. Akce budou nadále koordinovány.

Výše uvedené stavební záměry mají z hlediska předkládaného záměru přímý či nepřímý dopad na technické a technologické řešení stavby a v rámci projektové přípravy budou koordinovány, bez významných kumulací vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a obyvatelstvo.

9. Stručný popis technického a technologického řešení:

Záměr je navržen v jedné variantě.

Linka 201 pojede od konečné Nádraží Holešovice na bateriový pohon až do zastávky Kuchyňka, kde budou umístěné natrolejovací stříšky a začínat trolejové vedení (dále též „TV“). Trolejové vedení bude prosté, s pružnými závěsy TV, kompenzované a nekompenzované o celkové délce 13 300 m. Zatrolejovaná bude ulice V Holešovičkách včetně výjezdu směr Bulovka, ale pouze ve směru do kopce. Trolejové vedení proto bude jednostopé, umístěné převážně na sklolaminátových výložnicích, upevněných na středových kombinovaných stožárech (pro TV i VO). Napínaný úsek začíná v zast. Kuchyňka a končí za zastávkou Vychovatelna, celkově tento stavební objekt končí u zast. Bulovka. Trolejové vedení vede v tomto směru kontinuálně z ulice V Holešovičkách výjezdem do ulice Zenklova až do ulice Na Stráži.

Na výše uvedený úsek navazuje úsek Bulovka – Na Stráži – Teplická, který začíná pevným kotvením u zast. Bulovka a pokračuje přes TT na Zenklově ulici do ulice na Stráži a dále po ulici Na Pokraji, Litoměřická a Teplická až ke křižovatce Teplická x Vysočanská. Délky napínaných úseků mezi kompenzovaným a pevným kotvením (pevným bodem) jsou v rozsahu 515 až 620 m. Navazující úsek vede po celé délce ulice Lovosická, kde u Prosecké končí dvojicí kotvení se závažím. Délky napínaných úseků mezi kompenzovaným a pevným kotvením (pevným bodem) jsou v rozsahu 485 až 520 m. Další nový úsek navazuje na okružní křižovatce Veselská x Tupolevova na stávající trolejové vedení vloženou elektrickou výhybkou a pokračuje ulicí Veselskou, Beranových, do ulice Toužimská, kde končí. V ulici Veselská se předpokládají párově umístěné stožáry s lanovou nosnou sítí, v ulici Beranových a Toužimská bude převážně jednostranné

umístění stožárů se sklolaminátovými výložníky. Délky napínaných úseků mezi kompenzovaným a pevným kotvením (pevným bodem) jsou v rozsahu 455 až 620 m.

Poslední úsek začíná u zastávky Sportareál Satalice, kde bude natrolejovací stříška, pokračuje ulicí Budovatelská, Jámská (Jordánská, K Viaduktu), Za Černým mostem a ul. Cíglerova, kde končí u zastávky Poliklinika Černý Most. Délky napínaných úseků mezi kompenzovaným a pevným kotvením (pevným bodem) jsou 640 m a 580 m.

Pro linku 201 je napájecí infrastruktura řešena v rámci MR Trojská, MR Střížkov, MR Veselská/Toužimská, MR Garáže Klíčov a MR Černý Most. Nové trolejbusové tratě v okolí Proseka, Letňan a Černého Mostu budou napájeny z nových měníren. Měnírny jsou koncipovány podle výsledku energetického výpočtu jako dvou nebo tří jednotkové. V provozu se počítá, že bude zapnut jeden transformátor pro dvou jednotkovou a dva transformátory pro tří jednotkovou měnírnu. Jeden transformátor bude vždy jako záloha pro případ servisu, revizí nebo poruchy. Měnírny budou tvořeny zděnou přízemní stavbou s pochozím kabelovým prostorem. Výjimkou je MR Trojská, která jako stávající měnírna pro tramvaje bude doplněna o monolitický betonový objekt, který bude obsahovat stejnosměrný rozváděč a rozváděče vlastní spotřeby.

Ve vnitřním prostoru objektu bude samostatná část pro rozvodnu 22kV PRE včetně samostatného vstupu z ulice. Zbytek budovy bude obsahovat rozvodnu 22kV části DP, trakční transformátory, stejnosměrný rozváděč, rozváděče vlastní spotřeby, skříň ochrany a řízení a skříň dálkového ovládání. V měnírně bude vybudováno sociální zázemí pro obsluhu. Celá rozvodna bude podezděna pochozím kabelovým prostorem. V měnírně budou instalovány suché trakční transformátory o výkonu 1650 nebo 2500kVA, 22/0,65kV a suchý transformátor vlastní spotřeby 100kVA 22/0,4kV. Stejnosměrný rozváděč bude v oceloplechové konstrukci se vzduchovou izolací. Rychlovypínače používají pro zhasnutí oblouku vzduchovou zhasací komoru.

Jako záložní napájení bude do měnírny přiveden záložní přívod 400V, který bude zakončen u oddělovacího transformátoru T20. Měření přívodu bude provedeno samostatným elektroměrem umístěným v elektroměrovém rozváděči ME2. Přívod musí být napájen z jiné linky 22kV, než je hlavní přívod pro měnírnu.

Objekt měírny bude obsahovat systém EPS. Signalizace hlásiče bude vyvedena na vstupy ústředny a přenášena na energetický dispečink. Celá měírna bude připojena na dálkové ovládání DP přes řídicí systém. Linka dálkového ovládání bude zakončena ve skříni RDRT.

Ovládání měírny bude možné dálkově nebo místně. Pro měírnu bude vytvořena nová samostatná uzemňovací soustava, na kterou budou připojeny všechny neživé části měírny.

MR Trojská – SO 701 (doplnění pro trolejbus, řešeno společně i pro linku 112) – měírna Trojská je stávající objekt, který již napájí přilehlou tramvajovou trať. Měírna je dvoujednotková a technologie je instalována v přízemí objektu s kabelovými kanály. Pro napájení přilehlého trolejbusového trakčního vedení bude do areálu měírny instalován monolitický betonový objekt, který bude obsahovat stejnosměrný rozváděč a rozváděče vlastní spotřeby. Okolo měírny se vybuduje nová zpevněná plocha pro auta s technologií a pro údržbu.

MR Střížkov – SO 702 - Navrhovaná stavba je novostavba trakční měírny s jedním nadzemním a jedním podzemním podlažím.

MR Veselská/Toužimská (Letňany) – SO 703 - Navrhovaná stavba je novostavba trakční měírny s jedním nadzemním a jedním podzemním podlažím. Okolo měírny se vybuduje nová zpevněná plocha pro auta s technologií a pro údržbu.

MR Černý Most – SO 704 - Navrhovaná stavba je novostavba trakční měnirny s jedním nadzemním a jedním podzemním podlažím. Okolo měnirny se vybuduje nová zpevněná plocha pro auta s technologií a pro údržbu navazující na stávající záliv sousední trafostanice.

MR Garáže Klíčov – SO 705 - Navrhovaná stavba je novostavba trakční měnirny s jedním nadzemním a jedním podzemním podlažím. Okolo měnirny zůstanou plochy stávající.

Garáže Klíčov – nabíjecí stání – Garáže Klíčov budou hlavním zázemím pro parciální trolejbusy a jejich nabíjení. Nabíjecí místa budou umístěná jednak v kryté hale parkování a dále na venkovní parkovací ploše – odstavná plocha sever. V kryté hale budou, vzhledem ke konfiguraci haly a její střechy umístěná nabíjecí místa (stříšky) u prostředních šikmých stání. Současně budou v maximální míře osazené natrolejovacími stříškami i šikmá venkovní stání.

V severovýchodním rohu areálu se v současné době nachází přístřešek pro odpadové hospodářství. Jedná se o jednoduchou ocelovou konstrukci cca 8 x 35 m se sedlovou střechou na sloupech, pod níž jsou kontejnery na odpad. Tento přístřešek bude snesen a nahrazen jiným v jiné části areálu DPP. Na místě po demolici bude vybudována nová trafostanice.

Černý most – Nabíjecí stání – na konečné na Černém mostě budou vybudovány 4 ks nabíjecích stání. Návrh umožňuje nabíjení kombinace dlouhých i krátkých parciálních trolejbusů.

Nádraží Holešovice – Nabíjecí stání (řešeno společně pro linku 112) - Na konečné na Nádraží Holešovice bude vybudováno 12 ks nabíjecích stání. Návrh umožňuje nabíjení kombinace dlouhých i krátkých parciálních trolejbusů a zároveň počítá s nabíjením pro elektrobus. Z důvodu požadavku na navýšení nabíjecích míst (z 6 na 12) ovšem navržená varianta ruší parkovací místa pro osobní vozy.

Stožáry a trolejové vedení – výška stožárů je navržena na 8,5 m až cca 10,5 m. Stožáry budou umístěny od sebe ve vzdálenosti do 30, v některých případech mohou být až 40 m (v přímých úsecích). V obloucích a v místě dělení napájecích úseků bude jejich rozmístění hustější. S ohledem na stávající inženýrské sítě, vjezdy, křižovatky, zeleň atd. může být rozmístění nepravidelné. Nové stožáry TV budou umístěny tak, aby nedocházelo ke kácení vzrostlých dřevin. V případě jednostranné soustavy stožárů je na stožáru osazen výložník pro uchycení trolejového drátu. V případě párové soustavy stožárů jsou stožáry umístěny na obou stranách komunikace a trolejový drát je uchycen na převěsných nerezových lanech. Trolejové dráty jsou ze slitiny mědi, o průřezu cca 120 mm², pro jeden směr dva (650 mm od sebe), zavěšeny ve výšce cca 5,7 m nad komunikací. Pro umístění stožárů trakčního vedení budou využity sdružené stožáry s VO. Jednotlivé prvky nové infrastruktury bezprostředně související se samotným trakčním vedením (trolej, stožáry, napájecí kabely, měnirny) budou umisťovány přednostně na stávajících pozemcích komunikací určených pro provoz motorových vozidel, případně do jejich těsné blízkosti.

Zastávky – ke změně délky nasazovaných vozidel nedochází. Zastávky na území hl. m. Prahy jsou zpravidla vyhovující, v některých případech i o délce cca 40 m (tj. pro dva kloubové autobusy).

Předpokládaný termín zahájení stavby bude v letech 2027–2029 s dobou výstavby cca 20 měsíců.

Odůvodnění:

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

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

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

Příslušný úřad na podkladě oznámení, vyjádření k němu obdržných, po ohledání místa samého a podle kritérií uvedených v příloze č. 2 k zákonu došel k následujícím závěrům:

Záměrem je elektrifikace autobusové linky č. 201. Řešený záměr je situován v severovýchodní části hlavního města, v městských částech Praha 7, Praha 8, Praha 9, Praha 14, Praha 18 a Praha-Satalice. Záměrem dojde k nahrazení stávajících naftových autobusů parciálními trolejbusy. Součástí záměru je výstavba příslušné nabíjecí a napájecí infrastruktury. Trasa trolejbusové linky je vedena po stávajících komunikacích.

Záměr prochází urbanizovanou městskou krajinou s nízkým podílem přírodních či přírodě blízkých biotopů a krajinných prvků. Trasa linky 201 je vedena v úseku Nádraží Holešovice – ul. V Holešovičkách – ul. Na Strži – ul. Na Pokraji – ul. Teplická – ul. Lovosická – Metro C Letňany – ul. Tupolevova – ul. Veselská – ul. Toužimská – Kbely – ul. Hornopočernická – Satalice – ul. Budovatelská – ul. Za Černým mostem – Rajská zahrada – Černý Most. Dochází k výměně stávajících naftových autobusů za bateriové trolejbusy. Stávající trasa a parametry linky zůstávají beze změny.

V rámci terminálu Nádraží Holešovice je řešeno nabíjecí stání a napájecí infrastruktura v MR Trojská. Nově je navržena měnirna MR Střížkov, MR Veselská/Toužimská, MR Černý Most a MR Garáže Klíčov.

Linka č. 201 je vedena po stávajících komunikacích. Využití trolejbusové infrastruktury nevyvolává potřebu nutných provozních změn ani změn linkového vedení oproti stávajícímu stavu. V této fázi přípravy se jako výchozí stav uvažuje se zachováním stejného provozu, jako mají stávající autobusy. Pro fázi výstavby bude záměr klást zvýšené nároky na dopravní infrastrukturu. Nárůst dopravy na stávajících komunikacích vyvolá především doprava materiálu na staveniště, případně lokální omezení v místech výstavby trakčních stožárů a měněnín.

Dle map klouzavých pětiletých průměrů imisních koncentrací znečišťujících látek za období 2019-2023, publikovaných Českým hydrometeorologickým ústavem (dále ČHMÚ) 11.11.2024, nejsou v zájmové oblasti

platné imisní limity pro průměrné roční imisní koncentrace sledovaných znečišťujících látek překračovány, a to včetně benzo(a)pyrenu (průměrná maxim. roční imisní koncentrace dosahuje 0,7 ng/m³, limit = 1 ng/m³). Z toho vyplývá, že se v rámci pražské aglomerace jedná z hlediska ochrany ovzduší o oblast s vyhovující kvalitou ovzduší.

Z hlediska vlivů na ovzduší se jako nejvýznamnější uvažuje fáze realizace záměru, kdy v rámci realizace záměru dojde ke krátkodobému zhoršení kvality ovzduší, a to především emisemi z automobilové dopravy převážející stavební materiál. Zdrojem prašnosti bude i vlastní plocha staveniště. Výraznější ovlivnění však vzhledem k rozsahu stavebních prací nelze očekávat. Jedná se o vlivy krátkodobé, vázané na samotnou stavbu, po ukončení prací dojde k plné reverzibilitě stavu ovzduší v dotčené lokalitě. V době realizace stavby budou dodržována ochranná opatření pro minimalizaci prašnosti a emisí ostatních znečišťujících látek.

Realizací záměru nevzniká v území žádný nový zdroj znečištění ovzduší. V důsledku náhrady autobusů s naftovými motory za bezemisní parciální trolejbusy naopak dojde k přímému poklesu emisí znečišťujících látek, a tím ke snížení imisního zatížení. Navýšení resuspendované prašnosti nelze v důsledku realizace záměru očekávat.

Na základě výše uvedeného příslušný úřad konstatuje, že předmětný záměr nemůže mít významně negativní vliv na kvalitu ovzduší v dotčené lokalitě.

Elektrifikace autobusové linky č. 201, konkrétně použití parciálních trolejbusů, představuje významný krok k dosažení cílů snižování emisí CO₂ a dalších škodlivin produkovaných spalováním fosilních paliv. Parciální trolejbusy kombinují výhody trolejbusů a elektrobuses, což umožňuje dynamické nabíjení během jízdy a snižuje potřebu vysokých jednorázových odběrů elektrické energie. Tímto způsobem se zvyšuje energetická účinnost a snižují emise. Realizace záměru přinese přímý dlouhodobý pozitivní vliv na snížení emisí z městské hromadné dopravy a na snížení imisního zatížení v daném území.

V případě posuzovaného záměru lze z hlediska dopadu klimatických změn uvažovat působení extrémních výkyvů teplot a mimořádných meteorologických jevů jako je námraza na trakčním vedení, kdy dochází k ochromení dopravy. S těmito podmínkami je již uvažováno v návrhu používaných materiálů. V případě nastalých mimořádných jevů jsou využívány záložní napájecí systémy.

Na základě výše uvedeného není předpokládán významný negativní vliv na klima.

Pro vyhodnocení vlivu předmětného záměru na akustickou situaci byla přílohou oznámení hluková studie (Ing. Lukáš Haluska, červen 2024).

V rámci výstavby záměru, která se skládá z přeložek sítí, výstavby měníren, vybavení a připojení měníren, tahání trakčních kabelů, výměny veřejného osvětlení, stavby stožárů a natažení trolejí. Pro fázi realizace záměru byla v hlukové studii posouzena etapa tahání trakčních kabelů, a to jakožto hlukově nejnáročnější etapa. Lze však předpokládat, že veškeré práce související s výstavbou záměru nebudou negativně ovlivňovat okolní obytnou zástavbu. Nebudou probíhat dlouhodobé zemní práce a nebude zasahováno do povrchů vozovek. Stavební práce nebudou probíhat v nočních hodinách.

Hygienické limity u měníren jsou splňovány již ve vzdálenosti 2 m od jejich obvodového pláště, tzn. že hygienické limity od měníren nebudou překračovány.

Z výsledků hlukové studie vyplývá, že v souvislosti s výstavbou záměru nebude docházet k překračování hygienických limitů pro denní ani noční dobu.

Z tabelárních výsledků výpočtového modelu imisí hluku vyplývá, že hluk z provozu samotné trolejbusové linky 201 dosahuje u nejbližší obytné zástavby hodnot do 56,6 dB v denní a 49,8 dB v noční době. Hygienický limit je v chráněném venkovním prostoru staveb (ve výši 60 dB pro denní dobu a 50 dB pro noční dobu) ve všech referenčních bodech, které charakterizují nejbližší obytnou zástavbu, splněn. Zároveň je patrný pokles úrovně hluku ve výhledovém stavu po realizaci elektrifikované linky 201, kdy pokles hodnot u nejbližší obytné zástavby dosahuje až 0,7 dB.

Na základě výše uvedeného příslušný úřad konstatuje, že předmětný záměr nemůže mít významně negativní vliv na akustickou situaci v dotčené lokalitě.

V průběhu výstavby záměru budou znečištěním ovzduší a hlukovou zátěží dočasně ovlivněni obyvatelé v blízkosti staveniště a v okolí přístupových komunikací. Výstavba bude probíhat pouze v denní době. Negativním vlivům bude předcházet harmonogram prací a dodržování režimu výstavby tak, aby tyto nepříznivé vlivy byly minimalizovány.

Provozem záměru dojde ke zlepšení kvality prostředí z hlediska ovzduší a hlukového zatížení. Bezemisní provoz trolejbusů přinese snížení stávající imisní zátěže podél dotčených komunikací a přispěje ke snížení negativních důsledků spalování fosilních paliv na zdraví obyvatel.

Výpočtový model tedy potvrdil, že při nahrazení dieselových autobusů za bateriové trolejbusy dojde ke zlepšení celkové hlukové situace a s tím související pozitivní vliv na obyvatele přilehlé obytné zástavby.

Na základě výše uvedeného příslušný úřad konstatuje, že předmětný záměr nemůže mít významně negativní vliv na veřejné zdraví obyvatelstva v dotčené lokalitě.

Záměr svým charakterem (náhrada stávající autobusové linky trolejbusem, který bude využívat stávající komunikace, včetně výstavby sloupů trakčního vedení a měníren) neovlivní geologické prostředí ani přírodní nerostné zdroje. V rámci posuzované stavby nebudou prováděny zemní práce a terénní úpravy, které by představovaly zásah do místní topografie. Změna místní topografie se neočekává.

Dle informačního systému ČGS se v okolí záměru nachází několik starých důlních děl a poddolovaná území. Jedná se o poddolované území (propadliny) Prosek – Libeň, Vysočany – Klíčov a Hloubětín (štěrkopísky, hnědé uhlí).

V trase záměru se nenachází ložiska, dobývací prostory ani chráněná ložisková území.

Dle Systému evidence kontaminovaných míst (SEKM) je v blízkosti trasy plánované trolejbusové linky (kabelového vedení a umístění nové měnírny) v lokalitě Garáže Klíčov evidována lokalita havárie ropných látek (kontaminanty NEL). Dále je v k. ú. Letňany evidována Skládka Toužimská (průmyslová skládka). Další staré ekologické zátěže v širším okolí trasy se nacházejí v k. ú. Satalice (Sklad PHM Satalice, Vrakoviště Satalice).

Vzhledem k charakteru záměru nebude mít realizace záměru negativní vliv na horninové prostředí a využívání horninových a nerostných zdrojů v širším okolí zájmové lokality.

Vlivem realizace záměru nemůže dojít k negativnímu vlivu na horninové prostředí a přírodní zdroje.

Jednotlivé prvky nové infrastruktury bezprostředně související se samotným trakčním vedením (trolej, stožáry, napájecí kabely, trafostanice) jsou přednostně uvažovány na pozemcích stávajících komunikací určených pro provoz motorových vozidel, případně pozemcích vedených v katastru nemovitostí jako ostatní plocha.

Realizací záměru může dojít k umístění stožárů trakčního vedení okrajově na pozemky určených pro plnění funkcí lesa (PUPFL) nebo na pozemky zemědělského půdního fondu (ZPF). Rozsah záborů bude upřesněn v rámci zpracování projektové dokumentace pro povolení záměru.

Na základě výše uvedeného příslušný úřad konstatuje, že předmětný záměr nemůže mít významně negativní vliv na půdu.

Při výstavbě bude docházet ke spotřebě technologické vody, a to zejména na kropení materiálu při hutnění, kropení betonu při betonářských pracích, čištění spár, resp. čištění techniky před výjezdem ze staveniště. Zásobování vodou bude řešeno ze stávajících veřejných vodovodních řadů a hydrantů. Další spotřebu vody lze předpokládat přímo na plochách zařízení stavenišť.

V období provozu není předpoklad výrazné spotřeby pitné ani technologické vody. V některém z nových objektů měření bude vybudováno sociální zázemí s napojením na stávající vodovodní řad. Další výrazné změny v odběrech a spotřebě vody ve srovnání se současným stavem nejsou předpokládány.

Během výstavby a provozu posuzovaného záměru budou vznikat především splaškové odpadní vody a technologické odpadní vody na staveništi. Srážkové vody budou vznikat jak v období výstavby, tak v době provozu. Srážkové vody budou přednostně přirozeně zasakovány, případně odváděny do stávající kanalizace.

Zájmové území leží mimo chráněnou oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV), neleží v ochranném pásmu vodních zdrojů.

Realizací záměru nedojde k dotčení vodních toků ani vodních ploch.

Úseky nového trolejového vedení se nachází mimo záplavová území ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů, pouze umístění rozšíření MR Trojská leží v záplavovém území pro Q_{100} vodního toku Vltava.

Pokud bude při výstavbě zacházeno s látkami závadnými vodám ve větším rozsahu, nebo bude-li zacházení s nimi spojeno se zvýšeným nebezpečím pro podzemní vody, je třeba pro období výstavby zpracovat plán opatření pro případ havárie (havarijní plán dle § 39 - § 43 zákona č. 254/2001 Sb.) a provádět záznamy o provedených opatřeních. V souvislosti s maximální možnou ochranou životního prostředí tak při realizaci stavby budou dodrženy podmínky, které budou převzaty do technického řešení projektové dokumentace (plán organizace výstavby, havarijní plán, povodňový plán apod.).

Vliv záměru na útvary podzemních a povrchových vod lze hodnotit jako nevýznamný. Je situován do stávající trasy.

Předmětným záměrem se nepředpokládá významné negativní ovlivnění povrchových a podzemních vod.

Záměr zasahuje do územního systému ekologické stability – nefunkčního biokoridoru L4, který záměr kříží na dvou místech (v k. ú. Kyje a k. ú. Černý Most). Realizací záměru nedojde ke změně v prostupnosti území, záměr nebude mít negativní vliv na funkčnost tohoto prvku ÚSES.

Záměrem může být dotčen významný krajinný prvek (VKP) les, a to při realizaci trolejového vedení. Z důvodu umístění trakčních stožárů, případně dotčení samotným trolejovým vedením může dojít k nezbytnému kácení nebo ořezu dřevin (lesního porostu) nacházejících se v blízkosti komunikace. Rozsah potřebného kácení bude upřesněn v navazujících fázích, při zpracování dalších stupňů projektové dokumentace. Vzhledem k charakteru záměru lze konstatovat, že rozsah kácených dřevin bude poměrně malý, kácení nelze vyloučit v místech umístění objektů nových měníren. V případě umístění sloupů trolejového vedení bude snahou u případně dotčených dřevin provést pouze jejich nezbytný ořez a dřeviny tak zachovat. Stožáry však budou umístovány v maximální míře s ohledem na stávající zeleň tak, aby byla zachována.

Památkově chráněné stromy se v lokalitě nenachází.

Dotčené území záměru nezasahuje ani není součástí žádného velkoplošného ani maloplošného zvláště chráněného území.

Orgán ochrany přírody ve svém stanovisku (č. j. MHMP 1042547/2024 ze dne 17.06.2024) uvedl, že předmětný záměr nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry nebo koncepcemi významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.

Dotčený prostor zahrnuje výhradně intravilán města. Vzhledem k charakteru dotčené lokality nepředstavuje plocha záměru vhodné úkrytové či potravní biotopy a vhodná stanoviště pro výskyt chráněných druhů.

Na základě výše uvedeného příslušný úřad konstatuje, že předmětný záměr nemůže mít významně negativní vliv na biologickou rozmanitost, faunu, flóru a ekosystémy v dotčené lokalitě.

Záměr je situován ve vysoce urbanizovaném území. Výhled na potenciálně dotčený krajinný prostor je díky souvislé městské zástavbě omezen především na ulice v okolí záměru. Více otevřený prostor se nachází v okolí koncových úseků. Převážná část dotčeného krajinného prostoru nevykazuje rysy harmonického měřítka a harmonických vztahů s přírodními prvky, neboť ty jsou zde značně omezeny na doprovodnou (nepůvodní) zeleň v ulicích nebo částečně v zahradách. Sloupy a samotné vedení bude částečně zapojeno v zeleni doprovázející trasu komunikace. Kácení bude provedeno pouze v rozsahu nezbytně nutném. Stožáry budou natřeny vhodnou barvou (dle stanoviska příslušného orgánu). Klíčovou snahou bude realizovat v maximální možné míře sdružené trakční stožáry s veřejným osvětlením nebo budou využity již realizované trakční stožáry v rámci jiných projektů elektrifikace v území, případně lokálně i stávající trakční stožáry tramvajové tratě (lokalita Bulovky).

Záměr není v prostorovém kontaktu s chráněným územím se statutem ochrany přírodní park.

Na základě výše uvedeného příslušný úřad konstatuje, že předmětný záměr nemůže mít významný negativní vliv na krajinu v dotčené lokalitě.

Záměr je zamýšlen na území s možnými archeologickými nálezy ve smyslu § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Stavebník je povinen umožnit Archeologickému ústavu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum.

Záměr přímo nekoliduje s žádnou kulturní památkou typu světového kulturního dědictví nebo nemovitou kulturní památkou. Zájmové území je součástí ochranného pásma městské památkové rezervace hl. m. Prahy, nárazníkové zóny statku světového kulturního dědictví „Historické centrum Prahy“, historické osady Libeňské Vinice, Nová Libeň, Střížkov, Letňany, Satalice.

Předmětný záměr nemůže mít významně negativní vliv na kulturní dědictví a hmotný majetek.

Záměr nespadá do režimu zákona č. 224/2015 Sb., o prevenci závažných havárií. Možnost vzniku havárie s negativním dopadem na životní prostředí i zdraví lidí je možné omezit na minimum technickými a organizačními opatřeními. Mezi rizika spojená s realizací stavby lze uvést únik pohonných či stavebních hmot do půdy, případně do vody a jejich kontaminace. Riziko havárií je vzhledem k charakteru předkládaného záměru spojeno zejména s provozem na veřejných komunikacích, kde nelze vyloučit riziko dopravních nehod. Při případné havárii je nutno operativně identifikovat zdroj a neodkladně provést zabezpečovací práce. Z pohledu trolejových vedení jsou jistá rizika spojena s extrémními hydrometeorologickými jevy. Instalace bezpečnostních opatření zajišťuje ochranu pro mimořádné případy např. zásahem blesku. Vlivem silného větru může dojít k pádu stromu a poškození trolejí, či v důsledku silné námrazy k pádu trolejí na vozovku. Jedná se o rizika běžně spojená s provozem trolejbusových linek, na která je provozovatel obecně připraven, a která jsou řešitelná dle stanovených provozních zásad provozovatele.

Předmětný záměr se nachází v dosahu havarijních projevů objektu Flaga s.r.o. – Plnírna Satalice, který je zařazený do skupiny B podle zákona č. 224/2024 Sb., o prevenci závažných havárií. Svým umístěním může trakční vedení v případě úniku LPG přesahujícího hranice uvedeného objektu způsobit závažnou havárii iniciací uniklého plynu. Technickoorganizační opatření k eliminaci rizika závažné havárie jsou uvedena v oznámení v kap. B.III.5. Přesné technické řešení i upřesnění a doplnění technickoorganizačních opatření bude rozpracováno v dokumentaci pro povolení záměru. Konkrétní podoba jednotlivých technickoorganizačních opatření bude v průběhu projekční přípravy konzultována s příslušnými odbory MHMP a HZS.

Z charakteru záměru vyplývá, že předložený záměr nepředstavuje významný rizikový faktor z pohledu vzniku havárií nebo nestandardních stavů.

V souvislosti s posuzovaným záměrem budou vznikat odpady zejména ve fázi výstavby nových stavebních objektů.

Nakládání s odpady se bude řídit platnými legislativními předpisy zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech, a navazujícími a upřesňujícími právními předpisy. Očekávat lze odpady kategorie O – ostatní i kategorie N – nebezpečné.

Produkce odpadů ve fázi provozu bude minimální, shodná se stávajícím stavem při provozu autobusů.

Stavba a provoz navrženého záměru nevyvolá neobvyklé nebo neřešitelné nároky z hlediska odpadů. Využití či odstranění odpadů v souladu s platnými právními předpisy bude zajištěno na smluvním základě u oprávněných firem.

Z výše uvedeného vyplývá, že z pohledu odpadového hospodářství nedojde k významnému negativnímu ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví.

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

Oznámení se podrobně věnuje opatřením k ochraně životního prostředí. Tato opatření jsou již zapracovaná do návrhu záměru a záměr je posuzován s jejich zohledněním.

Oznámení se dostatečně věnuje posouzení vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví a vlivů na životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, biologickou rozmanitost, půdu, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní dědictví a na jejich vzájemné působení a souvislosti. Z provedeného hodnocení vyplynulo, že vlivy předmětného záměru na jednotlivé složky životního prostředí budou nevýznamné, proto příslušný úřad rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku rozhodnutí.

Podle § 7 odst. 6 jsou součástí odůvodnění rozhodnutí rovněž doporučení pro zpracování podkladů k žádosti o jednotné environmentální stanovisko.

Z provedeného zjišťovacího řízení nevyplynula žádná doporučení pro zpracování podkladů k žádosti o jednotné environmentální stanovisko.

2. Úkony před vydáním rozhodnutí:

Dne 14.01.2025 obdržel OCP MHMP od společnosti SAGASTA s. r. o., která zastupuje oznamovatele, oznámení záměru. Z obsahu oznámení vyplynulo, že se jedná o záměr naplňující ust. § 4 odst. 1 písm. c) zákona, a to ve vztahu k bodu 46 kategorie II přílohy č. 1 k zákonu. Tyto záměry podléhají posouzení, pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení. Příslušným úřadem k provedení zjišťovacího řízení je v daném případě Magistrát hlavního města Prahy.

Oznámení splňovalo náležitosti podle § 6 odst. 5 zákona, příslušný úřad proto oznámil dne 21.01.2025 zahájení zjišťovacího řízení. Dále podle § 16 zákona zajistil zveřejnění informace o oznámení a o tom, kdy a kde je možno do něj nahlížet, na úředních deskách dotčených územních samosprávných celků a na internetu. Elektronická podoba oznámení byla zveřejněna na internetu v Informačním systému EIA na stránkách www.cenia.cz/eia pod kódem PHA1239. Současně zaslal příslušný úřad informaci o oznámení spolu s žádostí o vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům. Informace o oznámení byla na úřední desce Magistrátu hlavního města Prahy zveřejněna dne 21.01.2025

Veřejnost, dotčená veřejnost, dotčené orgány a dotčené územní samosprávné celky mohly zaslat písemné vyjádření k oznámení příslušnému úřadu do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o oznámení, v daném případě do 20.02.2025. Podle § 6 odst. 6 k vyjádřením zaslaným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží.

3. Podklady pro vydání rozhodnutí:

Oznámení záměru podle přílohy č. 3 k zákonu bylo zpracováno lednu roku 2025 společností SAGASTA s. r. o.

Oznámení se zabývá vymezením a posouzením předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí. K oznámení byly přiloženy následující podklady:

- Celková situace záměru a životní prostředí
- Hluková studie (06.06.2024, Akulab s. r. o.)
- Stanovisko Magistrátu hlavního města Prahy, Odbor ochrany prostředí (č. j. MHMP 1042547/2024, ze dne 17.06.2024),
- Orientační dendrologický průzkum, červen 2024
- Osvědčení o autorizaci (04.11.2021, č. j.: MZP/2021/710/5300)

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

Podkladem pro vydání rozhodnutí byla rovněž vyjádření dotčených orgánů, vyjádření veřejnosti a vyjádření dotčených územních samosprávných celků obdržená během zjišťovacího řízení.

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

- Magistrát hlavního města Prahy, odbor bezpečnosti (č. j. MHMP 63423/2025 ze dne 22.01.2025),
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravy (č. j. MHMP 106449/2025 ze dne 05.02.2025),
- Hygienická stanice hlavního města Prahy (č. j. HSHMP 03157/2025, ze dne 28.01.2025),
- Městská část Praha 20 – Úřad městské části, odbor životního prostředí (č. j. MCP20 005592/2025/OZP/Bie, ze dne 07.02.2025), Usnesení 86. schůze Rady městské části Praha 20 (RMC/86/17/0042/25 ze dne 06.02.2025),
- Městská část Praha 9, Radní pro dopravu (č. j. MCP09/052881/2025, 10.02.2025),
- Městská část Praha 18, Úřad městské části, odbor životního prostředí (č. j. MC18 21076/2025 OŽP, 18.02.2025, usnesení Rady MČ Praha 18 číslo 079/03/25 ze dne 12.02.2025,
- Holešovičky pro lidi, z. s., ze dne 19.02.2025
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí, (č. j. MHMP 154268/2025 ze dne 19.02.2025),
- Městská část Praha-Satalice, Úřad městské části (č. j. 58/2025 MČPSAT ze dne 19.02.2025),
- Vyjádření veřejnosti + podpisy 28 obyvatel, ze dne 15.02.2025,
- Petiční výbor Za zklidnění dopravy v ulici Na Pokraji, SVJ Václavka a spolek Na Pokraji Proseku z. s., ze dne 19.02.2025.

5. Vypořádání vyjádření obdržených v průběhu zjišťovacího řízení:

Příslušný úřad obdržel v průběhu zjišťovacího řízení celkem 11 vyjádření. Vypořádání příslušným úřadem je v textu odlišeno kurzívou.

Odbor bezpečnosti Magistrátu hlavního města Prahy nepožaduje z hlediska jím dotčených zájmů na úseku prevence závažných havárií doložit žádné další skutečnosti a podklady pro následné vyhodnocení vlivů záměru podle zákona o jednotném environmentálním stanovisku.

Bez komentáře.

Odbor bezpečnosti Magistrátu hlavního města Prahy nemá z dopravního hlediska žádné připomínky.

Bez komentáře.

Hygienická stanice hl. m. Prahy (dále jen „HS HMP“) nepožaduje podrobit záměr dalšímu posuzování dle zákona č. 100/2001 Sb. a konstatuje, že dokumentace k zahájení zjišťovacího řízení předmětného záměru

je zpracována v dostatečném rozsahu pro posouzení záměru na životní prostředí z hlediska ochrany veřejného zdraví. V rámci řešeného území není dle předložené dokumentace předpoklad negativního vlivu záměru na veřejné zdraví.

Bez komentáře.

Odbor životního prostředí Úřadu městské části Prahy 20 odkazuje na Usnesení RMC/86/17/0042/25 ze dne 06.02.2025, z čehož vyplývá, že Odbor životního prostředí Úřadu městské části Prahy 20 nemá k předkládanému záměru námítky.

Bez komentáře.

Městská část Praha 9, Radní pro dopravu požaduje v souvislosti s vybudováním MR Střížkov najít alternativní řešení s žádným nebo minimálním dopadem na zeleň. Dále požaduje všechny zásahy do ploch zeleně konzultovat na městské části s odborem životního prostředí, a to předem v rámci přípravy dalších stupňů projektové dokumentace. V dalších fázích příprav projektu požaduje městská část předložit ke schválení stavební podobu zastávek a umístění sloupů. Dle městské části předložené podklady neobsahují informace, které by posuzovaly záměr na základě toho, jak se záměr projeví ve veřejném prostoru – návaznosti zastávek na chodníky a prostupy v širším území, podoba chodníkových profilů, případné návazné zlepšení přechodů – volné úseky u přechodů, související s dopravním řešením a bezpečím pěších.

Rozsah potřebného kácení bude upřesněn v navazujících fázích při zpracování dalších stupňů projektové dokumentace. Technické řešení umístění nových stožárů trakčního vedení je však navrženo s ohledem na stávající zeleň tak, aby nedošlo k jejímu kácení. V případě, že vznikne potřeba zásahů do zeleně v nezbytně nutném a minimálním rozsahu, bude toto nejdříve projednáno s příslušnými orgány státní správy a samosprávy.

Podle příslušného úřadu z vyjádření nevyplývá nutnost záměr posuzovat, navíc toto ani není požadováno. Požadavky jsou směřovány do dalších fází projektové přípravy. Uvedení argumentů z hlediska urbanismu nemá ve vztahu k posuzování vlivů na životní prostředí žádný vztah. Záměr tak, jak je navržen, neovlivní významně negativně životní prostředí.

Odbor životního prostředí Úřadu městské části Prahy 18 odkazuje na příložené Usnesení Rady MČ Praha 18 č. 079/03/25 ze dne 12.02.2025, ve kterém je uvedeno, že Rada MČ bere na vědomí probíhající zjišťovací řízení a nemá k němu zásadní připomínky. Dále požaduje, aby záměr nezatížil intravilán Letňan, jmenovitě ul. Beranových, kde je vedení trakčního trolejového vedení nežádoucí. V další fázi přípravy projektové dokumentace k záměru byla do projektu zapracována též studie nové tramvajové trati mezi Ďáblicemi a Letňany, aby nedošlo ke kolizi obou záměrů v úseku Tupolevova – Veselská – Avia Letňany.

Podle příslušného úřadu z vyjádření nevyplývá nutnost záměr posuzovat, navíc toto ani není požadováno. Snižování podílů úseku s trolejovým vedením na nižší poměr nelze, a to z důvodu negativního ovlivnění provozní funkčnosti celého projektu. V záměru je upřednostňována minimalizace celkového počtu stožárů formou tzv. kompenzovaného vedení (dopínané trolejové vedení) a sdružení trakčních stožárů a stožárů veřejného osvětlení. V ulici Beranových jsou i dnes již stožáry veřejného osvětlení. Další požadavky jsou směřovány do následujících fází projektové přípravy.

Holešovičky pro lidi, z. s. sděluje, že nepožaduje další posouzení záměru. Žádá o zanesení níže uvedeného doporučení pro zpracování podkladů k žádosti o vyhodnocení vlivů podle zákona o jednotném environmentálním stanovisku:

- zavedení preferenčních opatření pro provoz trolejbusové linky,
- zřízení preferenčních opatření na všech světelných křižovatkách v rámci celé trasy trolejbusové linky,
- zřízení kontinuálního vyhrazeného „non-stop“ jízdního pruhu pro autobusy a IZS po celé délce v ulici V Holešovičkách, a to v obou směrech jak z centra, tak do centra,
- žádost, aby zřízení tohoto jízdního pruhu neprobíhalo na úkor stávajících parkovacích míst.

Podle příslušného úřadu z vyjádření nevyplývá nutnost záměr posuzovat, navíc toto ani není požadováno. Doporučení pro zpracování podkladů k žádosti o jednotné environmentální stanovisko se týká dotčených orgánů, kdy definice dotčeného orgánu uvedená v ust. § 3 písm. e) zákona stanoví jejich okruh ve zjišťovacích řízeních i v procesech EIA jako správní orgány, které hájí zájmy chráněné podle zvláštních právních předpisů a jejichž územně správní obvod alespoň z části tvoří dotčené území a dále jako správní orgány příslušné podle jiného právního předpisu k vydání správního aktu, namísto nějž se vydává jednotné environmentální stanovisko.

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (dále jen „OCP MHMP“) jako dotčený správní orgán nepožaduje posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle zákona.

Z hlediska myslivosti, z hlediska nakládání s odpady, z hlediska ochrany přírody a krajiny, z hlediska ochrany ovzduší a z hlediska ochrany vod nemá OCP MHMP připomínky.

Z hlediska lesů a lesního hospodářství a z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu požaduje OCP MHMP v další fázi projektové dokumentace blíže konkretizovat zábor PUPFL či případné dotčení ZPF.

Bez komentáře.

Městská část Praha-Satalice, Úřad městské části konstatuje, že se záměrem souhlasí. Požaduje při budování sloupů využití stávajícího veřejného osvětlení a v maximální možné míře zachovat vegetaci. Dále upozorňuje na akci „Modernizace trati v úseku výhybna Skály Praha-Čakovice (mimo)“ v rámci koordinace se záměrem.

Dotčený územní samosprávný celek nepožaduje posouzení záměru. Dle sdělení oznamovatele se se jedná o uvažovanou akci (v současné době ve fázi záměru projektu), která nemá termín a není jistá její realizace. Proto v současnosti záměr s touto akcí nebyl v oznámení koordinován. Upozornění jsou směřována do následujících fází projektové přípravy.

Veřejnost – vyjádření ze dne 15.02.2025 (+ 28 podpisů) sděluje, že záměrem dojde k zakonzervování dopravy (ul. Na Pokraji). Považují za alibistické řešení pouhou elektrifikaci záměru při zachování hustoty dopravy a upozorňují na zahuštění veřejného prostoru trolejovým vedením. Dále sdělují, že autobusy jezdící na lince 201 jsou součástí silniční dopravy, která zhoršuje dopravní zácpy a přetížení ulic V Holešovičkách, Na Stráži, Na Pokraji a Litoměřická. Veřejnost se domnívá, že záměr, který je souběžný s trasou metra C i s dopravou ul. Prosecká je neefektivní z hlediska životního prostředí i z hlediska veřejného zájmu. Dalším sdělením veřejnosti je poukázání na zvýšený hluk, znečištění a atraktivitu oblasti pro bydlení. Veřejnost požaduje předložení návrhu kombinace s využíváním zóny s klidovou dopravou v oblasti Střížkova, reorganizací veřejné dopravy, omezení provozu na linkách, investování trolejového vedení pro velkokapacitní trolejbusy, jezdících na – dle veřejnosti – odpovídajícím způsobem dimenzovaných silnicích.

Záměr počítá se zachováním stávající trasy současné autobusové linky včetně parametrů jízdního řádu. Trasa ani parametry linky se tedy nemění a dochází pouze k náhradě stávajících naftových autobusů za bateriové trolejbusy. Záměr tedy neuvažuje se změnou trasy ani se změnou či omezením provozu stávající linky.

Pro dosažení cílů zjišťovacího řízení je řešení záměru v oznámení popsáno a řešeno dostatečným způsobem. Oznámení se dostatečně věnuje posouzení vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví a vlivů na životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, biologickou rozmanitost, půdu, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní dědictví a na jejich vzájemné působení a souvislosti. Z provedeného hodnocení vyplynulo, že vlivy předmětného záměru na jednotlivé složky životního prostředí budou nevýznamné, proto OCP MHMP po provedeném zjišťovacím řízení dospěl k závěru, že oznámený záměr nemůže mít významný negativní vliv na životní prostředí, a proto nepodléhá posouzení podle zákona.

Dle příslušného úřadu z připomínky nevyplývá informace, že by záměr, tak, jak je v oznámení navržen, mohl významně negativně ovlivnit životní prostředí. Vliv dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví je vyhodnocen v oznámení a příloze oznámení – hlukové studii – kde je vliv záměru hodnocen se závěrem, že záměr je v daných místních podmínkách přijatelný a realizace záměru nevyvolá překročení imisního limitu pro sledované znečišťující látky a hygienického limitu ve smyslu nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

Vnímání lokality z úrovně měřítka krajiny se nijak nezmění, hlavní (základní) i vedlejší atributy městské krajiny budou zachovány, nedojde k potlačení žádného krajinného prvku v dotčeném území nad mez zcela běžnou.

Hlavním cílem schváleného Klimatického plánu Prahy do roku 2030 (usnesení Zastupitelstva hlavního města Prahy číslo 27/30 ze dne 27.05.2021 ke schválení Klimatického plánu hl. m. Prahy 2030) je snížení emisí CO₂ v hl. m. Praze o minimálně 45 % do roku 2030 (oproti roku 2010) a dosáhnout nulových emisí CO₂ nejpozději do roku 2050. Jedním z klíčových opatření k dosažení tohoto cíle je elektrifikace městské hromadné dopravy a postupné nahrazování především starých dieselových autobusů v rámci Priority 4 Klimatického plánu: Nahrazovat vozidla s konvenčními pohony za nízkoemisní a bezemisní. Konkrétně se jedná o opatření číslo 36 Klimatického plánu: „Nahrazení dieselových autobusů bezemisními elektrobusey nebo bateriovými trolejbusy.“ Ve schváleném usnesení zastupitelstva HMP č. 8/42 ze dne 20.06.2019 bylo schváleno opatření č. 9 přílohy tohoto usnesení: „Identifikovat a postupně začít realizovat obdobné kroky v oblasti automobilové dopravy na území města s cílem zajistit do roku 2030 více než poloviční snížení dopravních výkonů automobilů se spalovacími motory na konvenční paliva ve prospěch vozidel s nízkoemisním pohonem (zejména elektromobilů, automobilů na plynový a vodíkový pohon), a to včetně autobusové MHD.“

Realizace projektů elektrifikace autobusové dopravy je nezbytná pro dosažení těchto cílů. Záměr elektrifikace autobusové linky je v souladu se strategickými dokumenty a představuje potřebné klimatické opatření.

Petiční výbor Za zklidnění dopravy v ulici Na Pokraji, SVJ Václavka a spolek Na Pokraji Proseku z. s., sdělují následující:

- pouze jedna varianta oznámení – navrhuji variantní porovnání,
- nevyhovující hodnocení dopravní situace trasy linky 201,
- smysluplnost linky 201 v celé stávající podobě a délce od doby zprovoznění metra C na Proseckou plošinu,
- absence posudku na vibrace v domech způsobené provozem těžkých vozů MHD,
- absence urbanistického, architektonického a provozně technického řešení uličního prostoru, zejména v částech trasy, kde se nachází obytné domy v bezprostřední blízkosti vozovky,
- absence vyhodnocení dopadů na život v obytných domech, respektive rodinných domech jm. v ulici Na Pokraji a Na Stráži, zejména s ohledem na opravu a údržbu těchto domů pomocí jeřábu a nutnost alespoň dočasného stání vozidel při vykládání a nakládání.

Předložené oznámení v invariantním řešení není v rozporu se zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí.

Připomínky z hlediska urbanismu nemají ve vztahu k posuzování vlivů na životní prostředí žádný vztah.

Hlavním cílem schváleného Klimatického plánu Prahy do roku 2030 (usnesení Zastupitelstva hlavního města Prahy číslo 27/30 ze dne 27.05.2021 ke schválení Klimatického plánu hl. m. Prahy 2030) je snížení emisí CO₂ v hl. m. Praze o minimálně 45 % do roku 2030 (oproti roku 2010) a dosáhnout nulových emisí CO₂ nejpozději do roku 2050. Jedním z klíčových opatření k dosažení tohoto cíle je elektrifikace městské hromadné dopravy a postupné nahrazování především starých dieselových autobusů v rámci Priority 4 Klimatického plánu: Nahrazovat vozidla s konvenčními pohony za nízkoemisní a bezemisní. Konkrétně se jedná o opatření číslo 36 Klimatického plánu, které se zaměřuje na nahrazení dieselových autobusů bezemisními elektrobusey nebo bateriovými trolejbusy. Dále bylo schváleno opatření, které má za cíl do roku 2030 snížit dopravní výkony automobilů se spalovacími motory na konvenční paliva o více než polovinu ve prospěch vozidel s nízkoemisním pohonem, včetně autobusové MHD.

Pro dosažení tohoto cíle je nezbytné realizovat projekty typu elektrifikace autobusové dopravy v co největší míře. Předmětný záměr elektrifikace autobusové linky je tedy v souladu s těmito strategickými dokumenty a představuje typický příklad potřebného klimatického opatření.

Vzhledem k emisnímu cíli do roku 2030 není odůvodněné čekat např. na lepší bateriové technologie, které by vyřešily technologickou nutnost trolejového vedení na části trasy s převýšením a je nutné nahrazovat dieselové autobusy hybridními trolejbusy s menší kapacitou baterie, nabíjených za jízdy do kopce z elektrické trake.

Způsobená újma na odstranění existující vegetace ve stopě trakčního vedení a objektů potřebné infrastruktury je z pohledu těchto emisních cílů potřeba vážit ve smyslu bilance produkce a mitigace emisí CO₂. Tedy každoroční úspory v emisích CO₂ nevyprodukovaných elektrifikovanou linkou v daném úseku ve vztahu k mitigačnímu efektu dotčené vegetace.

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.

Z hlediska krajinného rázu je záměr umisťován do míst, kde se jedná o ráz městské krajiny, která je zcela běžně doplněna prvky technické a dopravní infrastruktury. Předmětné stavby nijak nezasahují do základních hodnot krajinného rázu. Stávající technické vertikály jsou zde již přítomné ve formě sloupů veřejného osvětlení a nové vedení nemůže ovlivnit městskou krajinu více než staro-novým prvkem městské krajiny, který je v širším území města běžným. O hmotovém řešení dílčích pozemních staveb také nemůže být v rámci silně zastavěného území řeč, že by snad mohlo dojít ke změně krajinného rázu. Vnímání lokality z úrovně měřítka krajiny se nijak nezmění, hlavní (základní) i vedlejší atributy městské krajiny budou zachovány, nedojde k potlačení žádného krajinného prvku v dotčeném území nad mez zcela běžnou. Připomínky jsou směřovány do dalších fází projektové přípravy spadající do problematiky stavebního řádu či památkové péče. Krajinný ráz ve smyslu § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, zde není dotčen.

Při realizaci záměru se nepředpokládá vznik vibrací, které by mohly negativně ovlivňovat okolí stavby. Výstavba předmětného záměru nezahrnuje zařízení ani technologické postupy, které mohou způsobovat vibrace o hodnotách a ve frekvencích překračující povolené limitní hodnoty, které jsou stanoveny z hlediska ochrany lidského zdraví nebo vlivů na stabilitu a trvanlivost stavebních objektů. V období provozu se, vzhledem k obdobné hmotnosti nově nasazených vozidel, předpokládá obdobné zatížení vozovky, a tedy i šíření vibrací jako ve stávajícím stavu. Ve srovnání s naftovými autobusy dojde po zavedení parciálních

trolejbusů ke zlepšení situace, neboť elektromotor na rozdíl od spalovacího motoru charakteristicky nevibruje, což se projeví zejména při jízdě do kopce a při nižších rychlostech.

V rámci vyjádření bylo příslušnému orgánu doručeno vyjádření dotčeného orgánu – Hygienické stanice hlavního města Prahy, ze kterého též vyplývá, že z hlediska zdravotních rizik lze konstatovat, že vlivem navrhovaného záměru nedojde ke zvýšení zdravotního rizika ve smyslu ohrožení zdraví, a to jak pro fázi výstavby, tak pro fázi provozu záměru.

Dle příslušného úřadu z připomínky nevyplývá informace, že by záměr, tak, jak je v oznámení navržen, mohl významně negativně ovlivnit životní prostředí. Vliv dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví je vyhodnocen v oznámení a příloze oznámení – hlukové studii – kde je vliv záměru hodnocen se závěrem, že záměr je v daných místních podmínkách přijatelný a realizace záměru nevyvolá překročení imisního limitu pro sledované znečišťující látky a hygienického limitu ve smyslu nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

Pro dosažení cílů zjišťovacího řízení je řešení záměru v oznámení popsáno a řešeno dostatečným způsobem. OCP MHMP po provedeném zjišťovacím řízení dospěl k závěru, že oznámený záměr nemůže mít významný negativní vliv na životní prostředí, a proto nepodléhá posouzení podle zákona.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí mohou oznamovatel, dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2 zákona a dotčené územní samosprávné celky podat odvolání k Ministerstvu životního prostředí, a to podáním učiněným u OCP MHMP. Odvolací lhůta činí 15 dnů ode dne oznámení rozhodnutí. Odvoláním lze napadnout výrokovou část rozhodnutí, odvolání jen proti odůvodnění rozhodnutí je nepřípustné. V odvolání musí být uvedeno, v jakém rozsahu se rozhodnutí napadá a v čem je spatřován rozpor s právními předpisy nebo nesprávnost rozhodnutí nebo řízení, jež mu předcházelo. Splnění podmínek podle § 3 písm. i) bodu 2 zákona doloží dotčená veřejnost v odvolání.

RNDr. Štěpán Kyjovský

ředitel odboru

podepsáno elektronicky

Rozdělovník:

- Oznamovatel (oprávněný zástupce)
SAGASTA s. r. o., IDDS: bkfcs9v
- Dotčená veřejnost veřejnou vyhláškou vyvěšením na úřední desce Magistrátu hlavního města Prahy po dobu 15 dnů, přičemž patnáctým dnem od vyvěšení se písemnost považuje za doručenou
První den zveřejnění:
Poslední den zveřejnění:
- Dotčené územní samosprávné celky ke zveřejnění na úřední desce pod dobu nejméně 15 dnů podle § 16 zákona (OCP MHMP žádá o zaslání dokladu o vyvěšení a sejmutí)
 - Městská část Praha 7, starosta, IDDS: r44b2x7
 - Městská část Praha 8, starosta, IDDS: g5ybpd2
 - Městská část Praha 9, starosta, IDDS: nddbppc
 - Městská část Praha 14, starosta, IDDS: pmabtfa
 - Městská část Praha 18, starosta, IDDS: 87ubtf2
 - Městská část Praha 19, starosta, IDDS: ji9buvp
 - Městská část Praha 20, starosta, IDDS: seibq29
 - Městská část Praha-Satalice, starostka, IDDS: r3taksc
- Na vědomí
 - Hlavní město Praha, náměstkyně primátora hl. města Prahy pro oblast životního prostředí a klimatického plánu, Mariánské náměstí 2/2, 110 01 Praha 1
 - Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze, IDDS: zpqai2i
 - Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí
 - Magistrát hlavního města Prahy, odbor památkové péče
 - Magistrát hlavního města Prahy, odbor bezpečnosti
 - Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravy
 - Magistrát hlavního města Prahy, odbor pozemních komunikací a drah
 - Magistrát hlavního města Prahy, odbor investiční
 - Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace, IDDS: c2zmahu
 - Úřad městské části Praha 7, odbor životního prostředí, IDDS: r44b2x7
 - Úřad městské části Praha 7, odbor stavební (vodoprávní úřad), IDDS: r44b2x7
 - Úřad městské části Praha 8, odbor životního prostředí, IDDS: g5ybpd2
 - Úřad městské části Praha 8, odbor územního rozvoje a výstavby (vodoprávní úřad), IDDS: g5ybpd2
 - Úřad městské části Praha 9, odbor životního prostředí, IDDS: nddbppc
 - Úřad městské části Praha 9, odbor výstavby a územního rozvoje (vodoprávní úřad), IDDS: nddbppc
 - Úřad městské části Praha 14, odbor životního prostředí, IDDS: pmabtfa
 - Úřad městské části Praha 14, odbor výstavby (vodoprávní úřad), IDDS: pmabtfa
 - Úřad městské části Praha 18, odbor životního prostředí, IDDS: 87ubtf2
 - Úřad městské části Praha 18, odbor stavební (vodoprávní úřad), IDDS: 87ubtf2
 - Úřad městské části Praha 19, odbor životního prostředí, dopravy a místního hospodářství, IDDS: ji9buvp
 - Úřad městské části Praha 20, odbor životního prostředí, IDDS: seibq29
- Spis