

- dle rozdělovníku -

Váš dopis zn.	Č. j.	Vyřizuje/linka	Datum
	MHMP 464179/2016/EIA/996/Nov	Ing. Novotný/4278	21.03.2016
	Sp. zn.	Počet listů/příloh	
	S-MHMP 2168797/2015 OCP	10/0	

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 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:

Změna záměru „Prodloužení trasy A metra v Praze – provozní úsek V.A Dejvická (mimo) – Motol“ nebude posuzována podle zákona.

Název změny záměru

Prodloužení trasy A metra v Praze – provozní úsek V.A Dejvická (mimo) – Motol

Oznamovatel:

Dopravní podnik hl.m. Prahy ,akciová společnost; IČO: 00005886; sídlo: Sokolovská 217/42, Praha 9, PSČ 190 22

Oznámení:

zpracovatel – SUDOP PRAHA a.s. – Ing. Kateřina Hladká, Ph.D.; datum zpracování: 18. 12. 2015; datum předložení: 21. 12. 2015

Zařazení záměru dle přílohy č. 1 zákona:

Záměr naplňuje ust. § 4 odst. 1 písm. c) zákona, a to jako změna záměru ve vztahu k bodu 9.3 kategorie II přílohy č. 1 k zákonu (Tramvajové, podzemní nebo speciální dráhy včetně lanovek).

Kapacita (rozsah) záměru:

Prodloužení trasy A metra ze stanice Dejvická přes stanice Bořislavka, Nádraží Veleslavín, Petřiny do stanice Nemocnice Motol (provozní úsek V.A) je řešena ve dvou etapách (provozních úsecích).

Provozní úsek V.A1 Dejvická – Petřiny je dlouhý 4,47 km a jeho nejvyšší zatížení je 6 100 cestujících za hodinu.

Provozní úsek V.A2 Petřiny – Nemocnice Motol je dlouhý 1,5 km a jeho nejvyšší zatížení je 4 450 cestujících za hodinu.

Umístění:

kraj:	Hlavní město Praha
obec:	hlavní město Praha
městská část:	Praha 5, Praha 6, Praha 7
katastrální území:	Břevnov, Bubeneč, Dejvice, Holešovice, Motol, Smíchov, Veleslavín, Vokovice

Stanice Bořislavka (dříve Červený vrch) je umístěna v sídlišti Červený vrch mezi křižovatkami ulic Evropská s Arabskou a Evropská s Horoměřickou a Liberijskou (podélná osa stanice přitom probíhá pod Evropskou ulicí).

Stanice Nádraží Veleslavín (dříve Veleslavín) je umístěna pod Evropskou ulicí s výstupy v křižovatce s ulicemi Vokovická a Veleslavínská.

Stanice Petřiny je umístěna v sídlišti Petřiny mezi křižovatkami ulic Na Petřinách s Brunclíkovou a ulic Brunclíkova s Ankarskou (podélná osa stanice přitom probíhá pod ulicí Brunclíkova).

Stanice Nemocnice Motol (dříve Motol) je umístěna ve svahu severně od Fakultní nemocnice v Motole s přimknutím k ulici Kukulova.

Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Záměr lze charakterizovat jako novostavbu podzemní speciální dráhy s nezbytnými provozními a inženýrskými celky a s objekty jak pod povrchem, tak vystupujícími na povrch.

V oznámení je soupis staveb, které jsou souvisejícími investicemi pro prodloužení metra. S těmito stavbami byl záměr koordinován. Původně se předpokládalo, že prodloužení metra bude předcházet modernizace trati Praha – Kladno spolu s výstavbou autobusového terminálu a parkoviště P+R na Dlouhé Míli. Záměr prodloužení metra byl technicky připravován tak, aby na tyto stavby v prostoru stanice Nádraží Veleslavín navazoval. K jejich realizaci však bohužel nedošlo, proto byl záměr upraven. Tyto změny jsou posouzeny v jednotlivých studiích oznámení.

Stručný popis technického a technologického řešení:

Stavba navazuje na trasu A ve stanici Dejvická a je ukončena v Motole. Oznámení se zabývá změnami záměru oproti původnímu řešení, pro které bylo vydáno stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí SZn. S-MHMP-460936/2007/OOP/VI/EIA/495-8/Nov ze dne 26. 11. 2008 (dále též Stanovisko). Přehled hodnocených změn je uveden na str. 12 – 15 oznámení. Zkráceně se jedná o následující změny:

SO 02 úsek Dejvická – Bořislavka

Nemožnost využití původně plánovaného zařízení staveniště DEJ-P pro předražbu jednokolejných tunelů pomocí technologie ražby NRTM (nová rakouská tunelovací metoda) do stanice Dejvická a demontáž razících štítů TBM (zeminový razící štít) v demontážní komoře v blízkosti tohoto zařízení staveniště si vynutilo změnu. Byla provedena doražba traťových tunelů TBM až do stanice Dejvická. Oba štíty byly postupně demontovány v části odstavných kolejí. Byly provedeny stavební úpravy, které si vynutily změny a úpravy veškerých technologií v dotčených a návazných prostorech, využití i pro nové umístění tlakových uzávěrů ochranného systému metra. Podzemní objekt „Kanadská“ byl prostorově upraven a technologicky rozšířen. Původně šlo pouze o větrací objekt s trakční měnícírou zajišťující napájení přilehlé části trasy metra A mezi stanicemi Dejvická a Bořislavka. Napájení bylo původně uvažováno z rozvodny 22 kV stanice Bořislavka. Měnírna měla původně prostor pouze pro jednu malou rozvodnu 22 kV, trakční transformátory a blok trakce. Nové stavební řešení umožnilo vybudovat plnohodnotnou měnícírou a distribuční transformovnu. Ta nově obsahuje dvě plnohodnotné místnosti rozvaděčů 22 kV, plnohodnotnou distribuční transformovnu včetně náhradního zdroje bezvýpadkového napájení (akumulátorovny). Technologické rozšíření objektu „Kanadská“ umožnilo odstranit rizika spojená s transportem energie na úrovni nízkého napětí ze stanice Bořislavka.

SO 03 stanice Bořislavka

Byla provedena opatření proti vnikání výfukových plynů z obratiště Horoměřická do sousední budovy. Pro výstavbu podchodu a vestibulu byla zrušena tramvajová splítka, která byla nahrazena dvojkolejnou poježděnou tratí. Ve vestibulu byly změněny dispozice z důvodů doplnění výstupu do ulice Liberijská a potřeby koordinace s Centrem Bořislavka. Křižovatka Evropská x Liberijská byla upravena na stav bez Centra Bořislavka a připravena na jeho budoucí výstavbu.

SO 05 stanice Nádraží Veleslavín

V důsledku nerealizace autobusového terminálu v prostoru Dlouhá Míle a rychlodráhy Praha – Kladno došlo ke změně dopravního významu terminálu ve Veleslavíně. Tím došlo k navýšení dopravních intenzit v tomto místě. Nová situace si vyžádala úpravu křižovatky Veleslavínská x Kladenská.

SO 07 stanice Petřiny

Došlo ke změně umístění výtahu. Nově je v ose stanice a komunikace na povrchu. Toto řešení si vyžádalo umístění horní stanice výtahu pod komunikaci a vznikl podzemní výstup s nutností dalších výstupů na povrch mimo komunikaci vč. výtahu z úrovně vestibulu na povrch. Dále došlo k posunu šachty a nadzemního větracího objektu. Spolu s tím byla přesunuta strojovna a provedeny související úpravy. Byla změněna dispozice nástupiště technologického tunelu v úrovních pod a nad nástupištěm. Byl zrušen přechod pod ul. Na Petřinách. Do měnirny stanice Petřiny byl doplněn třetí trakční transformátor.

SO 08 úsek Petřiny – Nemocnice Motol

Nově je řešena autobusová zastávka v Kukulově ulici u křižovatky s Ankarskou ulicí včetně přilehlého chodníku. Zastávka je navržena v místě stávajícího připojovacího pruhu. Šířka zastávky je proměnná v šířce 3,36 m – 3,88 m. Délka nástupní hrany je 39,0 m.

SO 09 stanice Nemocnice Motol

Obě zastávky u chodníku Kukulova byly prodlouženy na délku 38 m. O 2 m byly prodlouženy i délky rozšířených tunelů obrátů na obou kolejích. Pro možnost přidání dalšího výstupu ze stanice Nemocnice Motol (zejména do oblasti Vypichu), byl dispozičně přidán do úrovně nad terénem druhý přepravní manipulát, avšak bez technologického vybavení.

Odůvodnění:

Dne 21. 12. 2015 obdržel OCP MHMP od společnosti Dopravní podnik hl.m. Prahy „akciová společnost oznámení změny záměru „Prodloužení trasy A metra v Praze – provozní úsek V.A Dejvická (mimo) – Motol“ zpracované podle přílohy č. 3 k zákonu. Z obsahu oznámení vyplynulo, že se jedná o změnu záměru podle § 4 odst. 1 písm. c) zákona. Tyto záměry podléhají posuzování, pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení. Příslušným úřadem k provedení zjišťovacího řízení je v daném případě Magistrát hlavního města Prahy.

Protože oznámení splňovalo náležitosti podle § 6 odst. 4 zákona, oznánil příslušný úřad dne 4. 1. 2016 zahájení zjišťovacího řízení. Informace o oznámení byla zveřejněna způsoby podle § 16 zákona. Elektronická podoba oznámení byla zveřejněna na internetu v Informačním systému EIA (www.cenia.cz/eia) pod kódem PHA996. Současně zaslal příslušný úřad kopii oznámení spolu s žádostí o vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a správním úřadům.

Podle § 7 odst. 2 zákona je cílem zjišťovacího řízení u záměrů a jejich změn uvedených v § 4 odst. 1 písm. b) až f) zjištění, zda mohou mít významný vliv na životní prostředí, případně zda mohou samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významně ovlivnit území evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti a zda budou posuzovány podle zákona. Zjišťovací řízení se zahajuje na podkladě oznámení a provádí se podle zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu. Při určování, zda záměr nebo jeho změna může mít významné vlivy na životní prostředí, přihlíží příslušný úřad vždy k povaze a rozsahu záměru, k jeho umístění, k obdržným vyjádřením a k okolnosti, zda záměr nebo jeho změna dosahuje svou kapacitou limitních hodnot uvedených v příloze č. 1 k zákonu u záměrů příslušného druhu kategorie II.

Oznámení záměru podle přílohy č. 3 k zákonu bylo zpracováno 18. 12. 2015 společností SUDOP PRAHA a.s. pod vedením Ing. Kateřiny Hladké, Ph.D. Ta je držitelem platné autorizace pro oblast posuzování vlivů na životní prostředí. Oznámení se zabývá vymezením a posouzením předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo. K oznámení jsou kromě povinných příloh a výkresové části přiloženy hluková studie (Ing. Michaela Vrdlovcová, říjen 2015) a modelové hodnocení kvality ovzduší (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o.; listopad 2015).

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

- hlavní město Praha
(vyjádření č. j. MHMP 126567/2016 ze dne 28. 1. 2016),

- městská část Praha 6
(vyjádření č. j. 000371/2016 ze dne 25. 1. 2016),
- Hygienická stanice hlavního města Prahy
(vyjádření č. j. HSHMP 00118/2016 ze dne 15. 1. 2016),
- Česká inspekce životního prostředí – oblastní inspektorát Praha
(vyjádření č. j. ČIŽP/41/IPP/1600383.001/16/PVZ ze dne 13. 1. 2016),
- Magistrát hlavního města Prahy – odbor ochrany prostředí
(vyjádření č. j. MHMP 110972/2016 ze dne 25. 1. 2016),
- Magistrát hlavního města Prahy – odbor památkové péče
(vyjádření č. j. MHMP 101445/2016 ze dne 20. 1. 2016),
- Úřad městské části Praha 5 – odbor ochrany životního prostředí
(vyjádření č. j. MC05 2763/2016 ze dne 13. 1. 2016),
- pan Josef Jůza
(vyjádření ze dne 16. 1. 2016, doplněné vyjádřením ze dne 3. 2. 2016).

V souladu s § 6 odst. 6 zákona zaslal příslušný úřad oznámení záměru s žádostí o vyjádření taktéž městským částem Praha 5 a Praha 7, jakožto dotčeným územním samosprávným celkům. Jejich vyjádření však nebyla v průběhu zjišťovacího řízení příslušnému úřadu doručena.

Přestože lhůta k vyjádření byla podle § 6 odst. 6 a 7 zákona od 4. 1. 2016 do 25. 1. 2016, příslušný úřad přihlížel i k vyjádřením doručeným po této lhůtě (poslední doručeno 3. 2. 2016).

Kopie všech vyjádření jsou spolu s tímto závěrem zjišťovacího řízení zveřejněny v Informačním systému EIA (www.cenia.cz/eia) pod kódem záměru PHA996.

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

Metro tvoří hlavní pátevní systém dopravního skeletu Prahy. V současné době je tvořeno třemi trasami (A, B, C). Záměrem oznamovatele je prodloužit trasu A ze stávající stanice metra Dejvická do Motola. Prodlužovaný provozní úsek V.A tvoří stanice Bořislavka, Nádraží Veleslavín, Petřiny a Nemocnice Motol. Účelem záměru je zajistit kvalitní dopravní obsluhu severozápadní části města.

Nové stanice jsou lokalizovány na území městských částí Praha 6 a Praha 5, kabely 22 kV stavba zasahuje i na území městské části Praha 7. Jedná se o silně urbanizované části hlavního města Prahy s různým podílem přírodních a přírodě blízkých prvků.

Trasa provozního úseku V.A je v souladu s platným územním plánem sídelního útvaru hlavního města Prahy, je součástí závazné koncepce dopravní infrastruktury a je současně veřejně prospěšnou stavbou.

Záměr byl již dříve předmětem posuzování podle zákona. Výsledkem tohoto procesu bylo souhlasné Stanovisko. Následně proběhla navazující řízení, v rámci kterých bylo rozhodnuto o umístění záměru a byla povolena jeho stavba. V současné době je záměr ve zkušebním provozu.

V průběhu přípravy a realizace záměru však došlo k jeho změnám oproti variantě, pro kterou bylo vydáno Stanovisko. Jejich stručný přehled je uveden výše. Proto bylo zahájeno nové zjišťovací řízení s cílem posoudit velikost a významnost změn. Výsledky posouzení jsou shrnuty v tomto závěru.

Přínosem záměru je zlepšení dopravní obsluhy přilehlých oblastí. Jedná se o kvalitní, kapacitní, spolehlivý, bezpečný a pohodlný dopravní prostředek. U všech stanic vznikají přestupní uzly mezi metrem a povrchovou dopravou. Jsou vytvořeny vazby na tramvajovou, železniční a autobusovou dopravu, zahrnující jak městské, tak i regionální spoje. Lepší organizací dopravy, kterou nově vzniklá situace umožňuje, lze dosáhnout snížení zátěže životního prostředí. Celkově dochází k zatraktivnění městské hromadné dopravy, které je obecně žádoucí. Díky realizaci autobusového terminálu u stanice metra Nádraží Veveřské došlo ke zkrácení spojů od Kladna a Slaného, které kdysi zajížděly až na Vítězné náměstí. Metro je z urbanistického hlediska klíčovým městotvorným prvkem. Stanice se stávají přirozenými těžišti života obyvatel, vedou k regeneraci území v okolí stanic a generují další rozvoj. To v důsledku přináší i zhodnocení nemovitostí.

Z hlediska sociálně ekonomických vlivů působí záměr pozitivně, a to i po svých změnách.

Z hlediska vlivů na životní prostředí a obyvatelstva je třeba věnovat pozornost především změně dopravního významu terminálu ve Vevěřské. Stanovisko bylo vydáno na podkladě dokumentace, kterou 27. 6. 2008 zpracovala společnost SUDOP PRAHA a.s. pod vedením Ing. Kateřiny Hladké, Ph.D. Dle této dokumentace byla stanice Nádraží Veveřské uvažována s přímou vazbou na nový autobusový terminál pro linky městské hromadné dopravy a s přestupy na rychlodráhu Praha – Kladno a tramvaj. Terminál měl umožnit odsun autobusové dopravy ze stanice Dejvická dále od centra. Regionální autobusové linky měly být ukončeny na terminálu Dlouhá Míle, kde byl taktéž uvažován přestup na rychlodráhu Praha – Kladno a parkoviště P+R.

Z tohoto stavu vycházely jednotlivé studie dokumentace, přičemž stavby v lokalitě Dlouhá Míle nikdy nebyly součástí záměru. V průběhu procesu posuzování upozornil orgán ochrany ovzduší na možný stav, kdy nebude terminál na Dlouhé Míli realizován a kdy dojde ke zpoždění výstavby rychlodráhy Praha – Kladno. Z důvodu vyloučení takové situace, která nebyla v dokumentaci hodnocena, byla na návrh zpracovatele posudku ve Stanovisku vymezena podmínka: „Další přípravu záměru orientovat tak, aby uvedení provozního úseku V.A trasy A metra do provozu bylo provedeno až po zprovoznění autobusového terminálu a parkoviště P+R na Dlouhé Míli a rychlodráhy Praha – Kladno“. V průběhu povolování záměru však skutečně nastala situace, kdy nedošlo ke zprovoznění zmiňovaných staveb na Dlouhé Míli. Proto byl přehodnocen význam terminálu na Nádraží Veveř a regionální linky jsou ukončovány v tomto prostoru. Tato změna je pak předmětem aktuálně předloženého oznámení.

Jak rozptylová, tak hluková studie vychází z posledního publikovaného celopražského sčítání dopravy (2014), které provedla Technická správa komunikací hl.m.Prahy. Tyto informace byly doplněny o pojezdy autobusů podle aktuálních jízdních řádů Pražské integrované dopravy i linek soukromých dopravců. Dále bylo v průběhu 24hodinového měření hluku provedeno sčítání dopravy (14. – 15. 10. 2015), které zachycuje stav po zprovoznění terminálu.

Dle posledních map pětiletých klouzavých průměrů imisních koncentrací pro roky 2010 – 2014, vyhodnocovaných Českým hydrometeorologickým ústavem, lze lokalitu charakterizovat jako mírně až středně zatíženou. V dlouhodobém průměru jsou dle tohoto podkladu plněny všechny imisní limity znečišťujících látek, z nichž se vychází při hodnocení kvality ovzduší, kromě denních koncentrací suspendovaných prachových částic frakce PM_{10} . Protože se jedná o průměrné pětileté průměry, projevuje se zde i období se zvýšenou prašností v době výstavby metra. Limit však byl překročen pouze o 0,2 % imisního limitu. Průběh imisní zátěže zaznamenané na stanici imisního monitoringu Praha 6 – Veveř (AVEXA) dokládá, že v současné době je imisní zátěž pod hranicí imisního limitu.

V lokalitě je překročen imisní limit pro roční průměrné koncentrace benzo[a]pyrenu, k jehož imisní situaci se podle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění, pouze přihlíží. Imisní limit podle uvedených hodnot byl v průměru z let 2010 – 2014 překročen o 46 %. Imisní příspěvky z dopravy dosahují u benzo[a]pyrenu v prostoru terminálu nejvýše $0,07 \text{ ngm}^{-3}$. Celkové koncentrace benzo[a]pyrenu jsou ve vnějším ovzduší ovlivňovány zejména vytápěním. Celkový imisní příspěvek z dopravy (na Evropské ulici přes 35 000 vozidel) nepřevyšuje desetinu ngm^{-3} (tj. desetinu imisního limitu), změny vlivem záměru se pohybují na hranici setin až tisícín ngm^{-3} . Vliv záměru na imisní situaci benzo[a]pyrenu u obytné zástavby tak není významný a v celkové imisní situaci se prakticky nezmění.

Při realizaci terminálu byla na jeho ploše a v jeho bezprostřední blízkosti provedena výsadba zeleně, která zachycuje emitované škodliviny. Tato výsadba podle provedených výpočtů poměrně s významnou rezervou kompenzuje emitované částice benzo[a]pyrenu i částic PM_{10} z terminálu. Je však třeba vzít v úvahu, že v důsledku realizace prodloužení metra došlo v prostoru staveniště VE (Veleslavín) ke kácení dřevin přibližně stejného rozsahu jako u nové výsadby. Na druhou stranu použité mapy pětiletých klouzavých průměrů imisních koncentrací pro roky 2010 – 2014 zachycují období výstavby po vykácení dřevin, tedy bez zachytu částic na nich. Rozhodující však je, jak se uvádí v rozptylové studii, že záměr celkovou imisní situaci prakticky nezmění.

Dominantním zdrojem hluku v území je doprava na komunikaci Evropská a na ni navazujících místních komunikacích. Podle akustické studie jsou ve stavu před i po zprovoznění autobusového terminálu překračovány hygienické limity pro hluk z automobilové dopravy u 2 výpočtových bodů – u Základní školy Vokovice (Na Luzích; VB6) a u panelového domu Vokovická 679/10 (VB11). Nejvyšší hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku byly zaznamenány u výpočtového bodu VB6 66,8 dB (den), resp. 62,2 dB (noc), u bodu VB11 65,5 dB (den), resp. 61,1 dB (noc). Hygienický limit s korekcí pro starou hlukovou zátěž je v tomto případě pro den $L_{Aeq,16\text{ hod}} = 70$ dB, pro noc $L_{Aeq,8\text{ hod}} = 60$ dB. Základní škola není v noční době provozována. Hygienický limit je tak překračován max. o 1,1 dB (VB11). Porovnáním akustické situace před a po uvedení autobusového terminálu do provozu nedošlo ke změnám (rozdíl 0,0 dB) nebo došlo ke snížení zátěže (rozdíl - 0,1 dB). Hluk z provozu autobusového terminálu Nádraží Veleslavín nepřekračuje ekvivalentní hladiny akustického tlaku v chráněném venkovním prostoru staveb vyvolané příslušné hygienické limity $L_{Aeq,8\text{ hod}} = 50$ dB (den) a $L_{Aeq,1\text{ hod}} = 40$ dB (noc). Provoz autobusového terminálu tak celkovou akustickou situaci v území nijak významně neovlivňuje.

Ostatní změny záměru nejsou ve vztahu k akustické situaci a kvalitě ovzduší (klimatu) nijak významné.

Vlivy záměru, resp. jeho změn na uvedené složky a charakteristiky životního prostředí se tak promítají i do nevýznamného ovlivnění veřejného zdraví.

Jak orgán ochrany ovzduší, tak orgán ochrany veřejného zdraví nevznesly v průběhu zjišťovacího řízení žádné závažné připomínky k provedeným hodnocením a nepožadují záměr posuzovat.

Je třeba připomenout, že oznamovatel již dříve reagoval na novou situaci s opožděnou přípravou rychlodráhy Praha – Kladno a terminálu s P+R na Dlouhé Míli. Dne 20. 7. 2011 předložil příslušnému úřadu oznámení záměru „Prodloužení trasy A metra v Praze ze stanice Dejvická

– Provozní úsek V.A – Dejvická (mimo)-Motol, SOD 40 Patrový terminál BUS u stanice Veleslavín“. Podle tohoto oznámení měl být realizován v prostoru dnešní stanice Nádraží Veleslavín autobusový terminál pro linky městské hromadné dopravy, Pražské integrované dopravy a pro regionální i dálkové spoje. Součástí terminálu mělo být i parkoviště P+R s kapacitou až 600 stání. Na základě provedeného zjišťovacího řízení došel příslušný úřad k závěru, že tento záměr, resp. změna původně posouzeného záměru nemůže mít významný vliv na životní prostředí a obyvatelstvo. Je nutno zdůraznit, že dopravní intenzity spojené s takovým záměrem byly vyšší, než jsou u aktuálně předložené změny záměru. K realizaci patrového terminálu a P+R však nakonec nedošlo (viz též usnesení Rady hlavního města Prahy č. 299 ze dne 5. 3. 2013 a jeho důvodová zpráva, dostupné na portálu hlavního města Prahy www.praha.eu).

Je zřejmé, že v případě provedení zmiňovaných staveb v prostoru Dlouhá Míle by došlo ke zlepšení situace v severozápadní části Prahy. Platný územní plán sídelního útvaru hlavního města Prahy s nimi nadále počítá. Jejich výstavbu však nemůže oznamovatel nijak ovlivnit.

Jak vyplývá z oznámení, změny záměru nemohou mít významné negativní vlivy na obyvatelstvo (veřejné zdraví), ovzduší, klima, hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky, povrchové a podzemní vody, půdu, horninové prostředí a přírodní zdroje, faunu, flóru a ekosystémy, krajinu, hmotný majetek a kulturní památky.

Příslušný úřad zvážil i možné kumulace vlivů s vlivy jiných záměrů. Jde především o vlivy z dopravy. Ty byly vyhodnoceny prostřednictvím dopravně-inženýrských údajů v jednotlivých studiích s tím, že významné negativní vlivy nejsou očekávány (viz výše).

Podle příslušného orgánu ochrany přírody záměr nemůže mít významný vliv na evropsky významné lokality ani na ptačí oblasti (viz stanovisko OCP MHMP č. j. MHMP 2012632/2015 ze dne 20. 11. 2015).

V průběhu zjišťovacího řízení byla příslušnému úřadu doručena vyjádření jak dotčených územních samosprávných celků a správních úřadů, tak i veřejnosti. Posuzovat změnu záměru požaduje pouze pan Josef Jůza.

Hlavní město Praha doporučuje urychlit přípravu terminálu veřejné dopravy a parkoviště P+R v lokalitě Dlouhá Míle.

Podle příslušného úřadu se jedná o doporučení, ze kterého nevyplývá nutnost změny záměru posuzovat. Terminál s parkovištěm P+R na Dlouhé Míli nejsou záměrem oznamovatele a jejich výstavbu nemůže ovlivnit. Tyto stavby jsou podle oznámení, které 15. 12. 2007 vypracoval RNDr. Tomáš Bajer, součástí záměru „Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště

Ruzyně – I. etapa“. Oznamovatelem tohoto záměru je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (viz http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP219). Aktuálně předložené oznámení hodnotí změny záměru při zohlednění aktuální situace v území (nerealizace staveb na Dlouhé Míli) s tím, že nebyly zjištěny významné negativní vlivy na životní prostředí.

Městská část Praha 6 souhlasí se záměrem podle předloženého oznámení.

Požaduje naplnění předpokladů a podmínek Stanoviska např. formou kompenzace zohledňující potřeby autobusového terminálu a parkování v návaznosti na nově vybudovanou stanici metra A – Nádraží Veleslavín.

Požaduje přednostně řešit opožděnou realizaci železnice včetně zařízení Dlouhá Míle.

Do doby realizace výše uvedeného požaduje provedení patrového autobusového terminálu předpolí stanice nádraží Veleslavín s vyřešenými přímými přestupy metro – autobus v kapacitě prověřované oznámením záměru „Prodloužení trasy A metra v Praze ze stanice Dejvická Provozní úsek V.A Dejvická (mimo) – Motol SOD 40 Patrový terminál BUS u stanice Veleslavín“ (tj. zařízení o denní kapacitě 220 autobusů Pražské integrované dopravy a 235 ostatních autobusů, tj. 910 obousměrných autobusů). Instalace tohoto zařízení má zajistit odsun veškerých uvažovaných autobusových linek městské hromadné dopravy i příměstské dopravy z Vítězného náměstí a odstranit tak duplicitní poježdění autobusů v trase nově zbudovaného prodloužení trasy A.

Dále požaduje realizaci parkovacího domu v návaznosti na stanici Nádraží Veleslavín, řešící nově vzniklou skutečnost absence parkování v tomto prostoru. Za minimální kapacitu parkovacího domu považuje 200 míst. Toto zařízení nemá suplovat zařízení P+R uvažované na Dlouhé Míli s původní kapacitou 630 míst. Takto kapacitní parkoviště bylo již v tomto místě prověřováno z hlediska vlivů na životní prostředí. Podle městské části Praha 6 toto místo však není vhodné pro zařízení P+R. Strategii městské části Praha 6 je, vedle vyřešených přestupních vazeb mezi metrem a ostatními prostředky městské hromadné dopravy, i zajistit jistou kapacitu ambulantního parkování v místě stanice.

Z hlediska územního rozvoje městská Praha 6 odkazuje na usnesení Rady městské části Praha 6 č. 1622/08 ze dne 28. 8. 2008. Tímto usnesením se vyjádřila k dokumentaci (SUDOP PRAHA a.s.; 27. 6. 2008), která byla podkladem k vydání Stanoviska. Dále shrnuje důvody, které vedly k zahájení aktuálního zjišťovacího řízení.

Konstatuje, že v loňském roce byl otevřen tunelový komplex Blanka, který se významnou měrou propal do organizace individuální automobilové dopravy celé čtvrti. Z hlediska dopravních

zátěží Evropské v tomto místě však tunelový komplex Blanka nemá významný dopad. Domnívá se proto, že tato stavba probíhající zjišťovací řízení zásadně neovlivnila.

Namítá, že projekt prodloužení metra A nenaplnil zcela očekávání, zejména z hlediska organizace příměstské dopravy i městské hromadné dopravy. Vstupní požadavek do celého projektu, tj. vymístění autobusové dopravy z prostoru Evropské u Vítězného náměstí, nebyl naplněn a tím i zůstalo duplicitní pojiždění autobusů po trase metra v úseku Veleslavín – Dejvická. Tato skutečnost se samozřejmě negativně propisuje z hlediska životního prostředí do území při tomto úseku, a tak lze konstatovat, že vedle nenaplněných politických proklamací nedošlo ani k tak výraznému zlepšení životního prostředí, jak bylo projektem avizováno.

Důvody nerealizace zařízení P+R na Dlouhé Míli (neprovedení modernizace železniční trati a zejména odbočky do předprostoru Letiště Václava Havla Praha) městská část Praha 6 chápe. Tento stav však neakceptuje. Území Dlouhé Míle bylo územním plánem sídelního útvaru hlavního města Prahy předurčeno k realizaci významného dopravního uzlu (křížení dvou až tří prvků hromadné kolejové dopravy) se záchytnými parkovišti osobních aut s terminálem autobusů. Nerealizací tohoto dopravně integrovaného uzlu dochází k průběžnému přetěžování centrální části městské části Praha 6 příměstskou dopravou. Její těžiště se nyní z Vítězného náměstí posunulo i do prostoru Nádraží Veleslavín.

Podle městské části Praha 6 má opoždění modernizace železniční trati bývalé Buštěhradské dráhy negativní dopady na přilehlé území, mj. na jeho rozvoj.

Dále městská část Praha 6 upozorňuje na usnesení Rady městské části Praha 6 č. 753/11 ze dne 11. 8. 2011. Tím se vyjádřila k záměru „Prodloužení trasy A metra v Praze ze stanice Dejvická – Provozní úsek V.A – Dejvická (mimo)-Motol, SOD 40 Patrový terminál BUS u stanice Veleslavín“. Tento záměr, který reagoval na opožděnou výstavu staveb v prostoru Dlouhé Míle, však nebyl realizován. Nebyla tak provedena žádná kompenzace zohledňující nenaplnění podmínek ze Stanoviska.

Městská část Praha 6 konstatuje, že z hlediska dopadů provozu stavby na životní prostředí nemají změny zásadní význam na blízké okolí. Provedená akustická měření nezjistila po zprovoznění terminálu takovou změnu akustické situace v chráněném venkovním prostoru, která by vyžadovala okamžitý zásah. Jako dominující zdroj hluku v místě je označena doprava na Evropské třídě. V nočních hodinách dochází k překročení povoleného hygienického limitu z automobilového provozu pouze u dvou objektů, přičemž jedním z objektů je Vokovická škola, která ale není v nočních hodinách v provozu. Dle aktuálních zjištění nevedl provoz autobusového terminálu ke změně akustické situace v dotčeném území. Lze předpokládat, že v případě původně zamýšleného vybudování patrového terminálu by došlo ještě k dalšímu

snížení hlukového příspěvku autobusové dopravy k celkové zátěži, z výsledků měření ale nevyplývá, že tento krok by byl v této chvíli nezbytný.

Imisní zátěž po zprovoznění terminálu je rovněž hodnocena jako příznivá, pouze s občasnými drobnými excesy. Vliv záměru na obytnou výstavbu je hodnocen jako nevýznamný. Zde však je nutno si uvědomit, že hodnocení vycházelo i z měření na AIM stanici ve Veleslavíně, která byla umístěna v těsné blízkosti staveniště a tím i byly silně ovlivněny měřené hodnoty především PM_{10} a $PM_{2,5}$. Zprovozněním podpovrchové dopravy by spíše mělo dojít k zlepšení imisní i hlukové situace. Dle předložených materiálů má příznivý vliv na dosažení přijatelných výsledků rovněž významné ozelenění prostoru terminálu (keřové a stromové patro). Po předpokládaném dalším vzrůstu stromů a keřů lze očekávat v příštích letech při zachytu emitovaných částic některých škodlivin dosažení ještě lepších výsledků (v době olistění). Opominuta však byla skutečnost, že v této lokalitě musela být kvůli výstavbě metra vykácena vzrostlá zeleň v nemalém rozsahu.

Zcela zásadní dopad má ale odklad modernizace Buštěhradské dráhy (vč. odbočky na Letiště Václava Havla Praha), jejíž dokončení mělo předcházet vlastní výstavbu (zprovoznění) nové trasy metra. Z toho důvodu nedošlo k vybudování plánovaného přestupního terminálu Dlouhá Míle, určeného pro zachyt automobilové i autobusové dopravy z širšího regionu a pro přestup na kapacitní kolejové systémy (původně metro, následně pouze železnice a tramvaj). Neexistence terminálu vyvolala nutnost výstavby terminálu menšího rozsahu u stanice metra Nádraží Veleslavín, určeného ale výhradně pro autobusovou dopravu (městská hromadná doprava a část regionálních spojů). Pro individuální automobilovou dopravu přestupní terminál (zachytne parkoviště) dosud neexistuje, což pravděpodobně vyvolá obtížně řešitelné problémy po plánovaném zavedení zóny placeného stání na území městské části. I zde je nutno si uvědomit, že v průběhu výstavby metra byla posuzována výstavba patrového terminálu jak pro autobusovou dopravu, tak i pro individuální automobilovou dopravu. Z finančních důvodů a pro odpor některých občanských iniciativ bylo od záměru upuštěno a došlo tak ke zřízení pouze autobusového nádraží o omezené kapacitě. Dále v současné době je připravováno zahrnutí autobusové dopravy Kladenska do systému Pražské integrované dopravy. To může vyvolat změny v počtu linek, ukončovaných toho času v terminálu Nádraží Veleslavín a tím i odchylku od textové části oznámení. Otázkou rovněž zůstává, zda se na počtu spojů neprojeví (negativně) připravované zavedení zóny placeného stání (možný tlak na zvýšení počtu spojů). V souvislosti s rozvolněním přípravy výstavby tramvajové trati na Dědinu nelze v nejbližší době očekávat snížení počtu autobusových spojů z uvedeného směru.

S ohledem na uvedené skutečnosti proto městská část Praha 6 považuje za nezbytné předpokládat u stanice Nádraží Veleslavín další provoz autobusového terminálu minimálně ve stávajícím rozsahu i v příštích letech.

Opakovaně zdůrazňuje, že absence parkoviště typu P+R v celé severozápadní části hlavního města Prahy velmi negativně ovlivňuje životní prostředí a dopravní situaci v prostoru širšího centra Prahy 6 (zejména oblasti Dejvic, Hradčan, Bubenče, Střešovic a části Břevnova). Proto městská část Praha 6 považuje za nanejvýš žádoucí, aby hlavní město Praha urychleně připravilo a zprovoznilo záchytné parkoviště tohoto typu.

K vyjádření městské části Praha 6 příslušný úřad konstatuje následující:

Městská část Praha 6 souhlasí se záměrem podle oznámení a ve svém vyjádření nepožaduje záměr posuzovat.

Oznamovatelem záměru je Dopravní podnik hl.m. Prahy ,akciová společnost. Ten zajišťuje dopravní obslužnost hlavního města Prahy a příměstských oblastí v systému Pražské integrované dopravy.

Terminál s parkovištěm P+R na Dlouhé Mili není záměrem oznamovatele a jejich výstavbu nemůže ovlivnit. Podle oznámení, které 15. 12. 2007 vypracoval RNDr. Tomáš Bajer, jsou součástí záměru „Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – I. etapa“. Oznamovatelem tohoto záměru je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.

Součástí prodloužení trasy A metra nebyly tyto stavby ani v roce 2008, kdy bylo vydáno Stanovisko. Podle dokumentace (SUDOP PRAHA a.s.; 27. 6. 2008), která byla podkladem k vydání Stanoviska, měly být stavby na Dlouhé Mili v době zprovoznění prodloužení metra zrealizovány. Tento předpoklad byl zohledněn v jednotlivých studiích (rozptylová, akustická, zdravotních rizik). V průběhu procesu posuzování vlivů na životní prostředí byla zmíněna varianta nerealizace těchto staveb, přičemž tato alternativa nebyla podrobně hodnocena. Proto příslušný úřad akceptoval připomínku orgánu ochrany ovzduší, aby uvedení záměru prodloužení trasy A metra do provozu bylo provedeno až po zprovoznění autobusového terminálu a parkoviště P+R na Dlouhé Mili a modernizaci trati Praha – Kladno (viz podmínka a) 1. Stanoviska). Tímto bylo sledováno především zachování předpokladů uvedených v jednotlivých studiích.

Jelikož se v průběhu další přípravy záměru ukázalo, že je nereálné dosáhnout jeho uvedení do provozu až po zprovoznění autobusového terminálu a parkoviště P+R na Dlouhé Mili a modernizaci trati Praha – Kladno, bylo navrženo řešení s umístěním terminálu a parkoviště P+R u plánované stanice metra Nádraží Veveř (600 parkovacích stání, 20 odstavných stání pro solo autobusy, 6 odstavných stání pro kloubové autobusy a rezerva dalších 8 autobusů v otočkách). Samotný fakt, že nedošlo k včasnému zprovoznění staveb na Dlouhé Mili a modernizované trati Praha – Kladno, nevnímá příslušný úřad jako změnu záměru prodloužení trasy A metra, ale jako změnu daností v území.

Záměr patrového terminálu a P+R ve Veleslavíně vycházel z platného územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, který dané řešení umožňuje. V dokumentaci, která byla podkladem pro vydání Stanoviska, se v této lokalitě uvažovalo se zřízením obdobného terminálu (7 odstavných stání pro solo autobusy, 7 odstavných stání pro kloubové autobusy), který by sloužil k vymístění městských autobusových linek z vnitřní části města (Vítězné náměstí). Dočasné ukončení linek dálkové i regionální dopravy ve Veleslavíně ve vazbě na metro a železniční trať do doby realizace terminálu na Dlouhé Míli se tak jevilo jako logické řešení. V průběhu zjišťovacího řízení bylo na základě oznámení a všech odborných studií prokázáno, že záměr patrového terminálu a P+R na Veleslavíně nemůže významně ovlivnit životní prostředí a veřejné zdraví. K realizaci patrového terminálu a P+R však nakonec nedošlo (viz též usnesení Rady hlavního města Prahy č. 299 ze dne 5. 3. 2013 a jeho důvodová zpráva, dostupné na portálu hlavního města Prahy www.praha.eu).

Aktuálně předložené oznámení hodnotí změny záměru při zohlednění aktuální situace v území (nerealizace staveb na Dlouhé Míli) s tím, že nebyly zjištěny významné negativní vlivy na životní prostředí. Tento stav potvrzuje i městská část Praha 6 tím, když tvrdí, že z hlediska dopadů provozu stavby na životní prostředí nemají změny zásadní význam.

Požadavek na realizaci patrového autobusového terminálu v prostoru stanice Nádraží Veleslavín je odůvodňován potřebou vymístit autobusovou dopravu z Vítězného náměstí. Dle zjištění příslušného úřadu však došlo k zlepšení situace tím, že linky od Kladna a Slaného, které dříve končily na Vítězném náměstí, jsou nyní ukončovány ve Veleslavíně. Stejně tak došlo k omezení, resp. vyloučení autobusových linek městské hromadné dopravy a Pražské integrované dopravy z úseku Nádraží Veleslavín – Dejvická. Požadavek městské části Praha 6 příslušný úřad dává do souvislosti s nerealizací terminálu na Dlouhé Míli, který je součástí jiné stavby jiného oznamovatele. Oznámení prokazuje, že změna záměru prodloužení trasy A metra, která mj. spočívá ve změně dopravního významu terminálu u Nádraží Veleslavín, nepůsobí významné negativní vlivy na životní prostředí. Proto se příslušný úřad domnívá, že nelze podmiňovat zprovoznění prodloužení metra vybudováním patrového autobusového terminálu. Jedná se o samostatný záměr, jehož případná realizace by byla předmětem samostatného hodnocení vlivů na životní prostředí.

Řešení nedostatku parkovacích míst v blízkosti stanic metra není v kompetenci oznamovatele. To přísluší především orgánům samosprávy. Požadavek na vybudování parkoviště P+R městská část Praha 6 správně uplatňuje po hlavním městě Praze, nikoliv po oznamovateli záměru.

Hygienická stanice hlavního města Prahy konstatuje, že z hlediska jí chráněných zájmů nebude mít změna záměru prakticky žádný vliv. Dále sděluje, že stavba je již uvedena ve zkušebním

provozu a bude orgánem ochrany veřejného zdraví posuzována v souladu s jeho stanoviskem č. j. HSHMP 12413/2015 ze dne 31. 3. 2015.

Podle příslušného úřadu z vyjádření Hygienické stanice hlavního města Prahy neplyne, že by záměr mohl významně negativně ovlivnit životní prostředí či veřejné zdraví.

Česká inspekce životního prostředí nemá k oznámení žádné připomínky.

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy jako dotčený správní úřad nemá z hledisek ochrany zemědělského půdního fondu, ochrany přírody a krajiny, myslivosti a z hlediska ochrany vod žádné připomínky.

Z hlediska nakládání s odpady upozorňuje na obecné povinnosti vyplývající z platných právních předpisů.

Z hlediska lesů a lesního hospodářství upozorňuje na nejednoznačnost informací o velikosti záborů pozemků určených k plnění funkcí lesa s tím, že tyto informace sám bez dalších připomínek vyjasňuje. Odkazuje přitom na svá pravomocná rozhodnutí o odnětí ze dne 7. 4. 2010 a 30. 3. 2011.

Z hlediska ochrany ovzduší shrnuje výsledky provedených hodnocení. Změnu záměru oproti původně navrhovanému a projednanému stavu (řešení ukončení regionálních linek namísto terminálu Dlouhá Míle na terminálu Veleslavín) považuje za přijatelnou. Konstatuje, že oznámení bylo z hlediska ochrany ovzduší vypracováno v dostatečné kvalitě a podrobnosti, proto nepožaduje záměr, resp. jeho změny posuzovat.

Podle příslušného úřadu z vyjádření odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy neplyne, že by záměr mohl významně negativně ovlivnit životní prostředí či veřejné zdraví.

Odbor památkové péče Magistrátu hlavního města Prahy ve svém vyjádření konstatuje, že stavba se nachází v památkové zóně Dejvice, Bubeneč, horní Holešovice a v ochranném pásmu památkové rezervace v hlavním městě Praze. Dále sděluje, že nemá žádné připomínky.

Podle příslušného úřadu z vyjádření odboru památkové péče Magistrátu hlavního města Prahy neplyne, že by záměr mohl významně negativně ovlivnit životní prostředí či veřejné zdraví.

Odbor ochrany životního prostředí Úřadu městské části Praha 5 z hlediska ochrany zemědělského fondu konstatuje, že jím chráněné zájmy nejsou dotčeny.

Pan Josef Jůza ve svém vyjádření ze dne 16. 1. 2016 požaduje záměr posuzovat.

Upozorňuje na příliv automobilové dopravy z mimopražských oblastí v okolí nových stanic metra. Konstatuje, že je třeba zajistit odpovídající parkovací kapacity tak, aby nedocházelo k zahlcení přilehlých ulic.

Požaduje řešit návaznost meziměstských autobusů přijíždějících po rychlostní silnici R7 (nyní dálnici D7) na městskou hromadnou dopravu ještě mimo širší centrum města, a to nejlépe nalezením způsobu, jak umožnit zastavovat v uzlu Veleslavín všem autobusovým linkám. V tomto smyslu má několik návrhů, které doplňuje svým vyjádřením ze dne 3. 2. 2016.

Pan Jůza dříve požadoval zřízení druhých plnohodnotných výstupů ze stanic Petřiny a Bořislavka. V průběhu procesu posuzování vlivů na životní prostředí, jehož výsledkem je Stanovisko, bylo upřesněno, že v těchto stanicích jsou kapacitní výtahy pro všechny cestující. V rozporu s tím jsou některá prohlášení dopravce, podle kterých jsou výtahy určeny pouze pro cestující s kočárky a se sníženou pohyblivostí. Je tedy nutné tuto věc vyjasnit a zjištěný stav posoudit s ohledem na text podmínky a) 31. Stanoviska.

Domnívá se, že nejsou plněny podmínky a) 30. a c) 2. Stanoviska, které požadují ve vztahu ke zprovoznění metra precizovat (optimalizovat) řešení povrchové dopravy s ohledem na relevantní kritéria přepravní poptávky. Podle dokumentace, která byla podkladem pro vydání Stanoviska, mělo dojít k snížení četnosti spojů tramvají na Evropské a na Petřiny o 15 %. Ve skutečnosti doposud došlo k poklesu o 33 %, což představuje zhoršení obslužnosti území. Tato změna není v aktuálním oznámení zmíněna.

Je přesvědčen, že není plněna podmínka a) 36. Stanoviska. Podle této podmínky mělo být u stanic metra řešena alespoň část výstupů s přístřešky (k zabránění namrzání nekrytých schodů v zimním období). Porušení této podmínky sleduje u stanic Bořislavka, Nádraží Veleslavín a Nemocnice Motol. Trvá na splnění této podmínky.

Dále trvá na splnění podmínky a) 20. Stanoviska, podle které měl být řešen přístup ke stanicí metra Nemocnice Motol od Malého Břevnova a z Vypichu.

Ve svém vyjádření pan Jůza poznamenává, že v tabulce č. 1 oznámení (Seznam dopravců zajišťujících provoz linek ukončených na terminálu nádraží Veleslavín) je uvedena linka 220090, ta však v terminálu nekončí a ani jí zde „nebylo umožněno nezastavovat“, ač by to bylo žádoucí. U jednoho páru spojů týdně mimo největší špičku je odmítnutí z kapacitních důvodů absurdní. Místo linky 119 je v tabulce uvedena chybně linka 190. Na straně 24 oznámení je u linky 119 uveden počet spojů v méně zatíženém směru.

Na straně 59 oznámení je u objektu Břevnov č.p. 40 uvedeno chybně orientační číslo (místo 1 opět 40). V daném případě považuje pan Jůza uvádění této památky i dalších památek

vzdálenějších od stavby za zbytečné. Vlivy záměru na tyto památky byl zhodnocen již v dokumentaci z roku 2008. Místo toho se oznámení mělo spíše věnovat opomenutým vlivům změn oproti projednané původní podobě stavby.

Na straně 66 oznámení se píše: „Realizací metra stoupla kvalita, atraktivita i kapacita MHD.“ Podle pana Jůzy bylo na místě místo tohoto ne úplně pravdivého hodnocení spíše vymezit oblasti a počet osob, pro které toto tvrzení platí, vymezit území, kde došlo k opaku, a doložit, že první skupina je výrazně větší.

Proto pan Jůza požaduje posuzovat změny záměru, a to zejména se zaměřením na dopady automobilové dopravy, která byla vtažena do obytných oblastí u nových stanic metra, a s návrhy na způsob řešení. Vzhledem k neustálému odkládání zavedení zón placeného stání, ale blížícímu se termínu, kdy snad budou opravdu spuštěny, by bylo účelné je vypracovat již za stavu s provozem zón placeného stání u nových stanic metra.

K vyjádření pana Josefa Jůzy příslušný úřad konstatuje následující:

Řešení nedostatku parkovacích míst v blízkosti stanic metra není v kompetenci oznamovatele. To přísluší především orgánům samosprávy hlavního města Prahy a příslušných městských částí.

Připomínky pana Jůzy se týkají především organizace navazující dopravy. Vzniklá situace způsobu užívání terminálu na Nádraží Veleslavín je dána nikoliv v důsledku nečinnosti oznamovatele záměru, ale z důvodu nerealizace autobusového terminálu s vazbou na rychlodráhu a parkoviště P+R v prostoru Dlouhá Mile. Oznamovatelem těchto staveb je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Příslušný úřad v daném případě sleduje pouze účel zjišťovacího řízení, jímž je zjištění, zda změny záměru mohou mít významný negativní vliv na životní prostředí. Jak vyplývá z předložených studií, změny záměru nemají významný negativní vliv na životní prostředí, tudíž není nutné záměr posuzovat. Podmínka stanoviska pro fázi vlastního provozu záměru, kdy má být optimalizováno řešení povrchové dopravy s ohledem na provozní zkušenosti a relevantní kritéria přepravní poptávky, zůstává nadále v platnosti. Tato podmínka je v zásadě naplňována tím, že dochází k pravidelným jednáním mezi zástupci samospráv, oznamovatele, Regionálního organizátora Pražské integrované dopravy (ROPID) a dalších subjektů. Na základě těchto jednání dochází v různých intervalech k úpravám organizace dopravy, které řeší aktuální problémy. Příslušný úřad považuje za vhodné zabývat se návrhy pana Jůzy v rámci těchto jednání. S ohledem na provedená hodnocení však nepovažuje za nutné stanovovat nové podmínky pro umístění a povolení záměru v rámci procesu hodnocení vlivů na životní prostředí.

K dalším námitkám pana Jůzy příslušný úřad sděluje, že ani tyto nepovažuje za důvod změny záměru posuzovat. Jednotlivé stanice metra jsou vybaveny kapacitními výstupy, a to

i bezbariérovými. Z užívání výtahů není žádná skupina osob vyloučena. Uspořádání všech veřejných prostorů bylo vedeno snahou podle možností konkrétní situace umožnit průnik denního světla a současně vytvořit předpoklady pro jejich nenásilné a příznivé propojení s okolním městským prostředím současným i budoucím. Zásadním hlediskem při návrhu výstupních objektů bylo nenarušení dopravně rozhledových křivek jednotlivých křižovatek a dopravních komunikací. Bezpečnost provozu na nekrytých výstupech je plně zajištěna použitými materiály (opalovaná žula) a doplňkovými opatřeními (protiskluzné pásy).

Poznámky k oznámení, které se týkají linek 220090 a 119 či chybného označení nemovité památky větrný mlýn Větrník se zahradou, nepovažuje příslušný úřad z hlediska hodnocení vlivů na životní prostředí za zásadní. Nemovitá památka je skutečně umístěna na adrese U Větrníku 40/1. V případě linky č. 119, která je označena jako linka č. 190, se jedná pouze o písařskou chybu. Linka č. 220090 již není v dostupných jízdních řádech vůbec uváděna. Žádná z těchto skutečností nemůže mít dopad na závěry hodnocení.

Řešení pěších vazeb ze stanice Nemocnice Motol do oblasti Malého Břevnova a Vypichu je limitováno přítomností lesního pozemku a územního systému ekologické stability. Les je mj. významným krajinným prvkem. Příslušnému úřadu je známa skutečnost, že orgány ochrany přírody a státní správy lesů již dříve nesouhlasily s dotčením těchto prvků. Proto je záměr v souladu s podmínkou Stanoviska výškově upraven tak, aby navazoval na přirozené pěší tahy, ale samotné přístupové trasy nebyly pro nesouhlas dotčených správních úřadů realizovány.

Prodloužení trasy A metra ze stanice Dejvická k Nemocnici Motol zcela jistě představuje zkvalitnění městské hromadné dopravy v této části Prahy. Jak je uvedeno výše, metro představuje kapacitní, spolehlivý, bezpečný a pohodlný druh dopravy. Jeho provoz je z hlediska vlivů na životní prostředí (hluk, kvalita ovzduší) pozitivnější, než v případě povrchové dopravy. Přínosy stavby převažují nad jejími negativy.

S přihlédnutím k dostupným informacím o dotčeném území, o vlastním záměru a k obdržným vyjádřením, lze konstatovat, že změna záměru nemá významný vliv na životní prostředí.

Na základě výše uvedených zjištění proto příslušný úřad rozhodl tak, jak je uvedeno ve výrokové části.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí mohou oznamovatel a dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2 zákona 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 nepřipustné. 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 **K y j o v s k ý**

ředitel odboru

Odbor ochrany prostředí

- otisk úředního razítka -

Rozdělovník:

- Oznamovatel do vlastních rukou
 - Dopravní podnik hl.m. Prahy ,akciová společnost, IDDS: fhidrk6
- Dotčená veřejnost veřejnou vyhláškou vyvěšením na úřední desce Magistrátu hlavního města Prahy po dobu 15 dnů, přičemž patnáctým dnem od vyvěšení se písemnost považuje za doručenou
- Dotčené územní samosprávné celky ke zveřejnění na úřední desce pod dobu nejméně 15 dnů podle § 16 zákona (OCP MHMP žádá o zaslání dokladu o vyvěšení a sejmutí)
 - městská část Praha 5, MUDr. Radek Klíma – starosta, IDDS: yctbyzq
 - městská část Praha 6, Mgr. Ondřej Kolář – starosta, IDDS: bmzbv7c
 - městská část Praha 7, Mgr. Jan Čížinský – starosta, IDDS: r44b2x7
- Ministerstvo životního prostředí k souhrnné evidenci
 - Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, IDDS: 9gsaax4
- Na vědomí
 - Ministerstvo životního prostředí, odbor mezinárodních vztahů, IDDS: 9gsaax4
- Spis