

SZn.	Vyřizuje/telefon/e-mail	Datum
S-MHMP-1166319/2013/OZP/VI/EIA/886-2/Vč	Mgr. Včislaková/236004490 kamila.vcislakova@praha.eu	7.2.2014

ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ

podle § 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v platném znění (dále jen zákon)

Identifikační údaje:

Název:

Polyfunkční bytový dům s podnoží hromadných garáží pro stávající rezidenty, ul. Choceradská, Praha 4 – Spořilov, k.ú. Záběhllice (září 2013)

Kód záměru:

PHA886 (Informační systém EIA - www.cenia.cz/eia)

Zařazení záměru dle zákona:

Bod 10.6, kategorie II, příloha č. 1 (Skladové nebo obchodní komplexy včetně nákupních středisek, o celkové výměře nad 3 000 m² zastavěné plochy; parkoviště nebo garáže s kapacitou nad 100 parkovacích stání v součtu pro celou stavbu).

Charakter a kapacita záměru:

Předmětem záměru je výstavba bytového domu (10 nadzemních podlaží a 2 podzemní podlaží, 68 bytů) a parkingu, který je dilatací rozdělen na dvě části – v podnoží polyfunkčního bytového domu je navrženo 90 parkovacích stání (PS) a pod bytovým domem 47 PS. Dalších 11 PS bude na povrchu. Celkem je tedy navrženo 148 parkovacích stání. V současné době se na dotčeném pozemku parc.č. 2848/826, k.ú. Záběhllice nachází povrchové parkoviště s kapacitou 90 PS, (záměrem tedy dojde k navýšení o 58 PS). Objekt bude dopravně napojen na ulici Choceradská. V parteru objektu budou umístěny prostory pro obchod a služby. Celková plocha řešeného území činí 3 634 m², zastavěná plocha činí 1 670 m² a plocha zeleně činí 1 430 m². Vytápění objektu je řešeno napojením na CZT.

Předpokládaný termín zahájení stavby: 04/2014
Předpokládaný termín dokončení stavby: 08/2015

Umístění:

kraj: Hlavní město Praha
obec: hlavní město Praha
městská část: Praha 4
katastrální území: Záběhlice

Oznamovatel:

REAL RENT s.r.o., Rejskova 948/5, 120 00 Praha 2
IČ: 27199649

Průběh zjišťovacího řízení:

Při zjišťovacím řízení se zjišťuje, zda a v jakém rozsahu může záměr vážně ovlivnit životní prostředí a veřejné zdraví. Používají se při tom kritéria, která jsou stanovena v příloze č. 2 k zákonu a která charakterizují na jedné straně vlastní záměr a příslušné zájmové území, na druhé straně z toho vyplývající významné potenciální vlivy na veřejné zdraví a životní prostředí. Při určování, zda záměr má významné vlivy, dále příslušný úřad přihlíží k obdrženým vyjádřením veřejnosti, dotčených správních úřadů a dotčených územních samosprávných celků.

Oznámení záměru (září 2013) podle přílohy č. 3 zákona zpracoval RNDr. Zbyněk Alinče, držitel autorizace dle zákona. Oznámení obsahuje popis současného stavu dotčeného území a jsou identifikovány očekávané vlivy při realizaci i provozu záměru. Podkladem pro identifikaci očekávaných vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví jsou součástí oznámení následující odborné studie:

- Rozptylová studie (RNDr. Marcela Zambojová, září 2013),
- Akustická studie (Akustika Praha s.r.o., září 2013),
- Posouzení vlivu na veřejné zdraví (RNDr. Marcela Zambojová, září 2013),
- Dopravně inženýrské podklady a posouzení (Atelier PROMIKA s.r.o., září 2013),
- Biologický průzkum (Ing. Aleš Friedrich, duben 2013),
- Posouzení vlivu navrhované stavby a využití území na krajinný ráz (Mgr. Lukáš Klouda, duben 2013),
- Studie oslunění a denního osvětlení (Ing. Jitka Ondráčková, duben 2013).

Podle příslušného orgánu ochrany přírody předložený záměr nemůže mít významný vliv na evropsky významné lokality ani na ptačí oblasti (SZn. S-MHMP-0243870/2013/1/OZP/VI ze dne 18.4.2013).

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

- Hlavní město Praha
(vyjádření č.j. 1389067/2013 ze dne 14.11.2013),

- Městská část Praha 4
(vyjádření č.j. P4/17R-748/13/OKAS/SYR ze dne 15.10.2013, Usnesení Rady MČ Praha 4 č. 17R-748/2013 ze dne 10.6.2013),
- Městská část Praha 11
(vyjádření č.j. MCP11/13/064740/STA ze dne 29.10.2013),
- Hygienická stanice hlavního města Prahy - pobočka Jih
(vyjádření č.j. HSHMP-48090/2013 Pol/2847 ze dne 1.11.2013),
- Česká inspekce životního prostředí - oblastní inspektorát Praha
(vyjádření č.j. ČIŽP/41/IPP/1317250.001/13/PPA ze dne 29.10.2013),
- odbor životního prostředí Magistrátu hl. m. Prahy
(vyjádření SZn. S-MHMP-1166319/2013/1/OZP/VI ze dne 15.11.2013),
- odbor městské zeleně a odpadového hospodářství Magistrátu hl. m. Prahy
(vyjádření SZn. S-MHMP/1214317/2013/MZO/III/494/Pe ze dne 11.11.2013),
- občanské sdružení Zelené Roztyly, o.s.
(vyjádření ze dne 30.10.2013).

Přímý požadavek na pokračování v procesu EIA byl uplatněn ve vyjádření občanského sdružení Zelené Roztyly, o.s.

Podstata jednotlivých vyjádření je shrnuta v následujícím textu.

Hlavní město Praha (HMP) uvádí, že záměr nelze v předložené podobě akceptovat, a to vzhledem k níže uvedeným skutečnostem, které doporučuje zařadit do závěru zjišťovacího řízení:

1. Objekt je situován do jižního, nejvýše položeného cípu stávající „rozvolněné struktury“ sídliště Spořilov II, do blízkosti ulice Spořilovské, do jihovýchodního kvadrantu křižovatky ulic Senohrabské a Choceradské. Od severu s ním sousedí šestipodlažní, od východu (na klesajícím svahu) jedenáctipodlažní bloky bytových domů. Dané území je nadlimitně zatížené hlukem generovaným automobilovou dopravou z přilehlých komunikací, zejména ulice Spořilovské. Ta zde neprochází zářezem, jak uvádí textová zpráva, ale probíhá ve stejné úrovni s předmětným pozemkem. Z tohoto důvodu je bytový dům dispozičně koncipován jako bariérový.
2. Z hlediska výškového začlenění do kontextu okolní zástavby je navrhovaný objekt příliš vysoký. Jeho atika je o 5,3 m nad úrovní střechy sousedního, stávajícího jedenáctipodlažního domu. Svoji hmotou by měl tvořit přechod mezi 6-ti a 11-ti podlažní frontou okolních budov. Navrhovaná stavba má tvořit (viz textová část oznámení) „z důvodu prostorové souvislosti a exponované nárožní polohy důležitý akcent“. Svoji výškou je stavba nadřazena celému okolí na místo toho, aby sousední objekty vizuálně spojovala jako jejich přirozený mezičlánek. Takto výrazná a vysoká hmota na nejvyšším a koncovém místě „rozvolněné

obytné struktury“ nemá odůvodnění. Nenachází se ani na významném uličním křížení, ani není součástí důležitého dominantního veřejného prostoru.

3. Z hlediska zastavěnosti pozemku návrh využívá v plné míře plochu parcely, ponechává pouze pás keřové zeleně podél ul. Senohrabské. Navrhované prostorové a objemové řešení posouvá zejména obytný dům, ale v kontextu s předloženým parkovištěm i garážový blok do téměř přímého kontaktu s chodníkem ulice Choceradské. Odstup navrhované stavby od ulice Choceradské je nedostatečný. Nerespektuje pomyslnou stavební čáru sousedních objektů, tím zamezuje vytvoření kvalitního veřejného prostoru, kterým disponuje téměř celá stávající ulice Choceradská. Jedná se tedy o odstup objektu od chodníku a tím o umožnění vytvoření dostatečně širokého distančního pásu s možností umístění vysoké stromové zeleně podél komunikace.
4. Jako problematické se jeví i umístění komunikačního napojení (vjezd i výjezd) do hromadných garáží bezprostředně pod východní, klidovou fasádu navrhovaného bariérového bytového bloku. Ten bude provozem automobilů hromadných garáží s kapacitou 148 PS negativně ovlivněn. Komunikační napojení by bylo vhodné uvažovat ze strany západní, již tak silně zasažené hlukem.

V dalších fázích projektové přípravy je třeba:

- doložit soulad záměru s platným ÚPn hl. m. Prahy,
- zajistit kontinuitu a komfortní parametry chodníku, resp. stezky pro chodce a cyklisty podél ulice Choceradská, a to v celé délce řešeného úseku, zkoordinovat záměr s připravovanou cyklotrasou A 222,
- doplnit stromořadí podél chodníku v ulici Senohrabská,
- projednat způsob odvedení a navýšení množství dešťových vod do Chodoveckého potoka se správcem Chodoveckého potoka (MHMP - odbor městské zeleně a odpadového hospodářství, oddělení péče o zeleň).

Podmínky plynoucí z celkového posouzení záměru HMP doporučuje zařadit do závěru zjišťovacího řízení. Dále doporučuje záměr koordinovat s okolními plánovanými či realizovanými záměry.

Přílohou vyjádření HMP bylo vyjádření ÚRM (nyní Institut plánování a rozvoje – IPR), ve kterém je dále uvedeno:

Posouzení záměru:

1. Z hlediska platného ÚPn hl. m. Prahy je předložený záměr situován do funkčních ploch OB (čistě obytné), OV (všeobecně obytné), S4 (ostatní dopravně významné komunikace), VOP (vodní toky a plochy plavební kanály) a ZMK (zeleň městská a krajinná). K předloženému záměru ÚRM konstatuje:
 - 1.1 V oznámení je doloženo vyjádření příslušného úřadu MČ Prahy 4 (odbor stavební) ze dne 10.5.2013 se závěrem, že stavba domu včetně komunikací, zpevněných i

parkovacích ploch a IS zasahujících do funkčních ploch OB, OV, S4 i systém odvodu dešťových vod v ZMK a VOP je v souladu s ÚPn. S tímto vyjádřením ÚRM nesouhlasí. Funkční plocha OB je stabilizovaným územím ve smyslu odstavce (3) oddílu 8 vyhlášky hlavního města Prahy č. 32/1999, o závazné části územního plánu, ve znění opatření obecné povahy č. 6/2009, pro něž platí: „Ve stabilizovaném území není stanovena míra využití území; z hlediska limitů rozvoje je možné pouze zachování, dotvoření a rehabilitace stávající urbanistické struktury bez možnosti další rozsáhlé stavební činnosti.“ Předložený záměr je v rozporu s platným ÚPn.

- 1.2 Dále ÚRM upozorňuje, že k předloženému záměru se HMP – ÚRM již vyjadřoval (červenec 2013), a to pro kód PHA860. Nově předložený záměr je v podstatě nezměněn, tedy i většina zásadních připomínek, upozornění a doporučení zůstává nezměněna.
2. Z hlediska dopravy k předloženému záměru ÚRM konstatuje:
 - 2.1 Jednou z příloh oznámení je situace s rozpracovaným návrhem nové tramvajové trati na Jižní Město. Záměr na výhledové prodloužení tramvajové trati na Jižní Město je zahrnut do pořizovaných změn platného ÚPn hl. m. Prahy. V oznámení doložené situační řešení tramvajové trati u zájmové lokality včetně výhledového uspořádání křižovatky Klapálkova - Senohrabská představuje jednu z variant, které se prověřují, a toto řešení nelze považovat za stabilizované. Návrh využití předmětné lokality musí být koordinován se stabilizovaným výhledovým celkovým řešením v přílehlém území, které se bude ještě upřesňovat. Kontaktní poloha bytového objektu vůči prověřované trase budoucí tramvajové trati na Jižní Město je nepříznivá. Objekt svoji polohou limituje (omezuje) další možná řešení.
 - 2.2 Navržené parametry některých garážových boxů v parkovacích podlažích objektu, jejichž volná šířka by byla 2,9 m, mohou být problematické pro střední a velké osobní automobily. ÚRM upozorňuje, že mezi pevnou překážkou (stěnou garáže) a bokem osobního vozidla na straně řidiče by měl být odstup 0,75 m, mezi pevnou překážkou (stěnou garáže) a bokem osobního vozidla na opačné straně řidiče by měl být odstup 0,40 m. Orientační normová šířka pro střední a velké osobní automobily je uváděna hodnotou 1,8 m.

MČ Praha 4 nepožaduje další posuzování záměru procesem EIA a požaduje do dokumentace pro územní a stavební řízení zapracovat projekt sadových úprav parteru a vlastní stavbu polyfunkčního bytového domu koordinovat s plánovanou stavbou „Cyklotrasa Roztyly – Záběhllice, Praha 4 – 10, č. akce 2950109“.

MČ Praha 11 uplatnila k záměru následující připomínky a z nich vyplývající požadavky:

- 1) V oznámení je uvedeno, že nenastane možnost kumulace záměru s jinými záměry. V příložených studiích je z hlediska dopravního uvažováno s nárůstem dopravy

v souvislosti s výstavbou dalších záměrů v okolí – obytný soubor Blažimská, areál Praha West Investment, k.s. a dostavba území vymezeného ulicemi Klapálkova – Milínská – Senohrabská. Uvedené záměry včetně záměru oznámeného požaduje MČ Praha 11 realizovat po zkapacitnění a vyřešení finální podoby křižovatky Senohrabská x Klapálkova. Stavba této křižovatky by měla být podmiňující investicí pro všechny výše uvedené záměry.

- 2) V současné době je ve fázi zatím neschváleného návrhu zadání celoměstsky významná změna IV č. Z 2798 – přivedení tramvaje na Jižní Město. MČ Praha 11 se obává, že území vymezené změnou může být v kolizi s územím navrhovaného záměru. Z dokumentace nevyplývá koordinace záměru s plánovanou stavbou tramvaje. MČ Praha 11 požaduje do dokumentace dle návrhu zadání (popř. dle podrobnějších podkladů, jsou-li k dispozici) změnu zakreslit a vše vzájemně posoudit. Mezi záměrem a Senohrabskou ulicí požaduje MČ Praha 11 zajištění dostatečné rezervy pro vybudování tramvajové tratě včetně zastávky.

Výše uvedené požadavky by MČ Praha 11 chtěla doplnit do dokumentace, popř. stanovit jako podmínky pro další přípravu záměru. Rozhodnutí, zda bude záměr dále posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb., ponechává MČ Praha 11 na příslušném správním úřadu.

Hygienická stanice hlavního města Prahy (HS HMP) ve svém stanovisku uvádí, že s předloženým záměrem je možno souhlasit za předpokladu splnění těchto podmínek:

Pro územní řízení:

- 1) Návrh ochrany před hlukem z hlediska vlastních vjezdů do hromadných garáží nových objektů ve venkovním i vnitřním chráněném prostoru novostavby.

Pro stavební řízení:

- 2) Projekt ochrany venkovního chráněného prostoru novostavby před hlukem z dopravy, včetně zajištění potřebného provětrání.
- 3) Podrobný výpočet hluku ze stavební činnosti včetně návrhu opatření a jejich zapracování do ZOV, kterým bude doloženo dodržení hygienických limitů ve venkovním chráněném prostoru a venkovním chráněném prostoru staveb.
- 4) Výpočet hluku ze stacionárních zdrojů pro již konkretizované zdroje, včetně návrhů účinných opatření.
- 5) Způsob využití nebytových prostor.

Pro kolaudaci stavby bude požadováno doložit měřením soulad s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, v platném znění.

Česká inspekce životního prostředí (ČIŽP) pouze upozorňuje, že v oznámení je opakovaně používán zavádějící termín odpadní vody v souvislosti s vodami srážkovými. Neznečištěné

srážkové vody nejsou vody odpadní. Pokud by tomu tak bylo, musel by vzniknout požadavek na nakládání s nimi v souladu s § 38 vodního zákona.

Závěrem ČIŽP uvádí, že nemá k oznámení zásadní připomínky a nepožaduje další posuzování dle zákona č. 100/2001 Sb.

Odbor životního prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (OZP MHMP) uplatnil k oznámení záměru následující připomínky:

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu bez připomínek.

Z hlediska lesů a lesního hospodářství bez připomínek.

Z hlediska nakládání s odpady bez připomínek.

Z hlediska ochrany ovzduší se uvádí, že předložené oznámení záměru navrhuje výstavbu bytového objektu s navazujícím objektem veřejných garáží pro stávající rezidenty okolní zástavby jako kompenzaci za zastavěnou parkovací plochu.

V současné době je zájmové území využíváno jako parkoviště pro rezidenty s kapacitou 90 parkovacích stání. V bytovém objektu je navrženo 68 samostatných bytových jednotek různé velikosti, komerční plocha o užitné ploše 58 m² a 47 garážových stání. V navazujícím objektu veřejných garáží je umístěno 90 parkovacích stání. Parkovací kapacitu doplňuje 11 parkovacích stání na terénu. Tím je splněn požadavek Úřadu městské části Prahy 4 na zajištění náhrady za zrušená parkovací stání. Počet parkovacích stání pro zajištění dopravy v klidu bytového objektu je v souladu s vyhláškou č. 26/1999 Sb. HMP.

Zdrojem tepla bude systém CZT prostřednictvím výměňkové stanice umístěné ve 2. PP.

Odvětrání garáží bytového objektu má být nucené s odvodem vzdušiny nad střechem objektu (nad 10. NP). Větrání veřejných garáží má být částečně přirozené otevřenou severní fasádou a částečně nucené s odvodem vzdušiny nad střechem. Dva výduchy tohoto odvětrání jsou navrženy při jižním okraji garáží ve vzdálenosti cca 16 a 32 m od bytového domu.

Podle celoplošného modelového výpočtu ATEM (aktualizace 2012) činí v dané lokalitě a nejbližším okolí průměrná roční koncentrace oxidu dusičitého (NO₂) 25,1 µg/m³ a maximální hodinová koncentrace NO₂ 240,6 µg/m³ s počtem překročení imisního limitu 0,40 % z ročního časového fondu, což je více (35 překročení), než je povolených 18 krát ročně. Průměrná roční koncentrace suspendovaných částic frakce PM₁₀ byla vyhodnocena na úrovni 25,8 µg/m³.

Dle map klouzavých pětiletých průměrů imisních koncentrací, publikovaných Českým hydrometeorologickým ústavem (pětiletý průměr 2007 – 2011), dosahují v této lokalitě průměrné roční koncentrace u NO₂ hodnoty 36,3 µg/m³, u PM₁₀ hodnoty 28,8 µg/m³, u benzenu hodnoty 1,5 µg/m³ a u B(a)P 1,26 ng/m³. U 24hodinových koncentrací PM₁₀ je 36. nejvyšší hodnota na úrovni 49,3 µg/m³.

Z uvedených údajů je patrné, že je v zájmové lokalitě překračován imisní limit max. hodinové koncentrace NO₂ a imisní limit pro průměrnou roční koncentraci B(a)P.

Realizace by měla probíhat po dobu 16 měsíců (4/2014 až 8/2015). Záměr byl předložen v jedné aktivní variantě a byla k němu vypracována rozptylová studie (RS), zabývající se obdobím výstavby a obdobím provozu záměru.

RS je vypracována v pravidelné síti 3087 referenčních bodů (RB) s krokem 8 m pro grafický výstup a zvláště pro 9 RB mimo tuto síť, přičemž je 7 RB umístěno na stávajících bytových objektech, RB č. 8 na navrhovaném bytovém objektu v místě nad vjezdem do garáže a RB č. 9 na fasádě navrhovaného bytového objektu proti výduchům z garáží. Výpočet byl proveden v pěti různých výškách nad terénem.

V období výstavby je max. vyvolaná doprava odhadnuta na 40 TNA denně, tj. 80 jízd denně a na pohyb 6 stavebních strojů. Vyvolaná doprava je dočasným příspěvkem k liniovým zdrojům a plocha staveniště dočasným plošným zdrojem znečišťování ovzduší. Z vyhodnocení vlivu stavebních činností vyplývá nutnost uplatňování opatření na minimalizaci prašnosti během výstavby (kropení, čištění vozidel a vozovek).

V období provozu záměru jsou výduchy z garáží hodnoceny jako bodové zdroje znečišťování ovzduší a vyvolaná doprava cca 302 pojezdů OA denně jako příspěvek k liniovým zdrojům. Do vyvolané dopravy je zahrnut i vliv provozu OA nahrazujících stávající parkoviště, přestože vliv jejich provozu je již zahrnut v imisním pozadí.

Příspěvky k ročním koncentracím hodnocených znečišťujících látek (NO₂, PM₁₀, benzen) se dají podle RS očekávat maximálně v řádu setin $\mu\text{g}/\text{m}^3$, u 24hodinové koncentrace PM₁₀ v řádu desetin $\mu\text{g}/\text{m}^3$ a u průměrné hodinové koncentrace NO₂ rovněž v desetinách $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Příspěvky k průměrné roční koncentraci B(a)P lze očekávat max. v řádu tisícín ng/m^3 .

Vzhledem k tomu, že součástí stavby není žádný vyjmenovaný stacionární zdroj znečišťování ovzduší, nelze uplatnit kompenzační opatření. Příspěvek provozu záměru k průměrné roční koncentraci NO₂ činí podle výsledků RS do 0,04 % imisního limitu a k průměrné roční koncentraci BaP do 0,28 % imisního limitu. Vypočítané přírůstky nepřekročí 1 % imisního limitu, tedy hraniční hodnotu pro uplatnění kompenzačních opatření. Provoz záměru bude z hlediska vlivu na kvalitu ovzduší v dané lokalitě zanedbatelný.

Po prostudování předložených podkladů orgán ochrany ovzduší konstatuje, že hodnocení vlivu záměru z hlediska jím chráněných zájmů bylo provedeno v dostatečné šíři a podrobnosti a proti jeho výsledkům nemá žádné zásadní připomínky.

Předložený záměr nevyžaduje z hlediska ochrany ovzduší komplexní posouzení v dalších stupních procesu EIA.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny se uvádí, že předmětem oznámení je novostavba polyfunkčního domu při ul. Choceradské na území MČ Praha 4. Dle ÚPn SÚ HMP jde o plochy OB (čistě obytná) bez regulativu a ZMK (zeleň městská a krajinná).

Zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů nebudou záměrem dotčeny, fauna a flóra zájmového území byla vyhodnocena (str. 33, 56 – 57). Samostatnou přílohou (H 10) je biologické posouzení, které obsahuje doporučení ohledně doby kácení dřevin - neprovádět jej v době hnízdění ptáků (tj. v období březen - červenec). Dojde ke kácení dřevin v ploše ZMK v souvislosti s vybudováním retenční nádrže a nového povrchového kamenného výtoku. Retence bude dále pokračovat kamenným povrchovým tokem do vodní nádrže (RN Chodovecká R5). Dojde tedy k zásahu do VKP a bude dotčen územní systém ekologické stability (I6/384), tato část zájmového území je též součástí celoměstského systému zeleně. V oznámení jsou postrádány větší podrobnosti týkající se kácených dřevin (dendrologický průzkum /součást přílohy H 10/ není vztažen na celé zájmové území, nejsou označeny dřeviny navržené ke kácení) a realizace zeleně nové. V této souvislosti OZP MHMP zmiňuje, že polyfunkční objekt bude realizován na samé hranici funkčních ploch, polyfunkčního území OB, které je stabilizované, a monofunkční plochy ZMK. Případná výsadba dřevin v ploše ZMK bude tedy prostorově limitována bezprostředně navazujícím polyfunkčním objektem. Oznámení obsahuje kapitoly týkající se krajiny a též samostatnou přílohu H 9, kde je vyhodnocen vliv navrhované stavby a využití území na krajinný ráz. Dle závěru tohoto vyhodnocení nebude výstavba polyfunkčního domu znamenat neúměrný zásah do přírodní charakteristiky území. Jde o silně urbanizované území s objekty obdobných výškových parametrů i charakteru (kompaktní bloky zástavby sídliště Spořilov II). Dle územně analytických podkladů Útvaru rozvoje hl.m.Prahy se řešené území nalézá v oblasti krajinného rázu Záběhlické údolí Botiče. Místo samé patří k méně hodnotným celkům se střední krajinnou hodnotou.

Z hlediska zájmů chráněných zákonem č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, není požadováno dále pokračovat v procesu EIA. Pouze je požadováno doplnit větší podrobnosti týkající se dřevin odstraňovaných, ponechávaných a nově vysazovaných, vč. srovnání stavu stávajícího a stavu po realizaci záměru (ks, m²), viz připomínka výše.

Z hlediska ochrany vod se uvádí, že oznámení předloženého záměru navrhuje na místě stávajícího parkoviště stavbu polyfunkčního bytového domu, s garážovou podnoží. Součástí navrhovaného záměru jsou přípojky na stávající síť technické infrastruktury, přeložky STL DN 400 a veřejného vodovodu DN 400, komunikace a zpevněné plochy.

V oznámení je uvedeno, že na lokalitě nejsou vhodné zasakovací podmínky a s ohledem na konfiguraci terénu je odtok srážkových vod z lokality navržen přes retenční nádrž (suchý poldr) o objemu 45 m³ s těsnicí folií a redukcí odtoku přes balvanitou kaskádu ukončenou skluzem napojeným do malé vodní nádrže na Chodoveckém potoce. K tomu OZP MHMP upozorňuje, že v navazujících řízeních je nutné navržený způsob odvádění srážkových vod s vyústěním do Chodoveckého potoka projednat s jeho správcem, kterým je odbor městské zeleně a odpadového hospodářství Magistrátu hl. m. Prahy.

Stavba vodních děl: přeložka veřejného vodovodu a retenční nádrž s napojením na Chodovecký potok podléhá předchozímu projednání ve vodoprávním řízení u příslušného vodoprávního úřadu Městské části Praha 4.

Realizaci navrženého záměru nedojde k významnému navýšení odtoku srážkových vod z předmětné lokality. Z hlediska zájmů chráněných zákonem o vodách lze považovat oznámení za postačující, a proto není požadováno dále pokračovat v procesu EIA.

Odbor městské zeleně a odpadového hospodářství Magistrátu hlavního města Prahy (MZO MHMP) jako správce Chodoveckého potoka uvádí, že vzhledem k tomu, že dešťové vody ze stavby natékají přes navrhovanou přírodní retenční nádrž přímo do stávající retenční nádrže R5 Chodovecký (dále jen RN) ve správě a provozu Lesů hl. m. Prahy, středisko vodní toky a až následně odtud do vodního toku ve správě MZO MHMP, je souhlasné stanovisko správce toku k předloženému oznámení záměru nutně podmíněno písemným souhlasem se stavbou od správce a provozovatele RN.

Občanské sdružení Zelené Roztyly (OS) nesouhlasí s předmětným záměrem a předloženým oznámením záměru zejména z toho důvodu, že se jedná o umístění záměru do problematického území v blízkosti Spořilovské ulice, ve kterém jsou již v současné době, díky navedení těžké tranzitní dopravy, překračovány limity pro hluk z dopravy a imisní limity pro znečišťující látky z dopravy (krátkodobé imisní hodnoty PM_{10} a NO_2 a roční průměrné hodnoty koncentrací BaP). K nesouhlasu OS vedou rovněž následující důvody:

Rozptylová studie, Vyhodnocení vlivů na ovzduší a na lidské zdraví

V předložené přepracované rozptylové studii, resp. v příslušných kapitolách oznámení se konstatuje, že stávající imisní příspěvky související se záměrem jsou přijatelné a imisní situaci v oblasti ovlivní tak, že nezpůsobí překročení platných limitů. Tento závěr, potažmo celou rozptylovou studii lze zpochybnit z řady důvodů:

- 1) OS upozorňuje, že v této části Prahy chybí reprezentativní monitorovací stanice, imisní zátěž je odhadována na základě modelu a je proto zatížena vysokou mírou nejistoty.

Odvození stávající imisní situace v zájmovém území na základě klouzavých průměrů za posledních 5 let (2007 – 2011) je značně podhodnocena, protože dostatečně nezohledňuje navedení těžké tranzitní dopravy na Spořilovskou od září 2010. Použití klouzavých průměrů imisních koncentrací proto v tomto případě není správné. Dle sdělení ČHMÚ tyto mapy rovněž nezahrnují lokální hot spoty, jako jsou např. hlavní komunikace s intenzivní automobilovou dopravou (např. ulice Spořilovská). Hodnoty imisních koncentrací znečišťujících látek benzo(a)pyrenu, PM_{10} a NO_2 odečtené z výše uvedených imisních map jsou tedy silně podhodnoceny.

Odvození stávající imisní situace v zájmovém území nelze rovněž opírat o výsledky imisního modelu ATEM pro území Prahy. V případě modelování imisní situace je model ATEM (a stejně tak SYMOS) zatížen značnou chybou a významným způsobem podhodnocuje reálně očekávatelné hodnoty škodlivin. Dle přílohy č. 1 k vyhlášce č. 330/2012 Sb. se nejistota uvedených referenčních modelů pohybuje od 30 % (pro stanovení ročních průměrů) až do 60 % (např. pro BaP).

Výsledky imisních modelů jsou proto nevěrohodné a na základě modelových výsledků nelze získat přesnou imisní charakteristiku předmětné lokality, natož rozhodovat o (ne)překračování zákonných imisních limitů znečišťujících látek, které představují významná rizika pro zdraví obyvatel. Dle oficiálního vyjádření na webu tvůrců modelu ATEM tento model dále neumožňuje stanovit hodnoty koncentrací za velmi nízkých rychlostí větru a bezvětří. Model tedy nelze použít v době špatných rozptylových podmínek. Z tohoto důvodu budou výsledné hodnoty imisních příspěvků v době špatných rozptylových podmínek vyšší, než jsou uvedené.

Následují tabulky, ve kterých jsou srovnávány hodnoty z imisního modelu ATEM pro rok 2010 a 2011 ve výpočtových referenčních bodech ležících v okolí měřicích stanic s výsledky naměřenými přímo na měřicích stanicích. Ukazuje se, že hodnoty uvedené v ATEM jsou vždy nižší. Rozdíl je od 15 až do 40 %. Dá se předpokládat, že hodnoty naměřené stanicemi odpovídají lépe skutečnosti než hodnoty zjištěné výpočtem v ATEM.

V místě záměru tak dochází k podstatnému překračování denních koncentrací PM_{10} a hodinových koncentrací NO_2 . Roční průměrné koncentrace NO_2 a PM_{10} se pohybují okolo limitu.

Stanice	Bod ATEM	NO_2 průměrné roční koncentrace v $\mu g/m^3$ v roce 2010			NO_2 průměrné roční koncentrace v $\mu g/m^3$ v roce 2011		
		Naměřená hodnota	ATEM	Rozdíl	Naměřená hodnota	ATEM	Rozdíl
Praha 4 - Libuš	4152	22,70	18,15	4,55	21,10	17,80	3,3
Praha 10 - Průmyslová	6507	37,70	25,16	12,54	33,60	27,91	5,69
Praha 10 - Vršovice	7041	35,80	28,99	6,81	32,30	21,55	10,75
K Dubu	053	41,50	35,44	6,06	39,18	33,8	5,78
ul. Vidimova	4616	33,22	20,02	13,20	36,91	19,19	17,72

Stanice	Bod ATEM	PM ₁₀ průměrné roční koncentrace v µg/m ³ v roce 2010			PM ₁₀ průměrné roční koncentrace v µg/m ³ v roce 2011		
		Naměřená hodnota	ATEM	Rozdíl	Naměřená hodnota	ATEM	Rozdíl
Praha 4 - Libuš	4152	27,40	20,38	7,02	27,50	17,65	9,85
Praha 10 - Průmyslová	6507	31,20	26,38	4,82	31,00	27,06	3,94
Praha 10 - Vršovice	7041	32,30	26,80	5,50	32,00	26,01	5,99

Stanice	Bod ATEM	PM _{2,5} průměrné roční koncentrace v µg/m ³ v roce 2010			PM _{2,5} průměrné roční koncentrace v µg/m ³ v roce 2011		
		Naměřená hodnota	ATEM	Rozdíl	Naměřená hodnota	ATEM	Rozdíl
Praha 4 - Libuš	4152	20,3	13,6	7,02	17,3	12,3	5

- 2) Autorka rozptylové studie sama konstatuje, že v současné době jsou v místě záměru překračovány nejvyšší denní imisní koncentrace částic PM₁₀ a nejvyšší hodinové imisní koncentrace NO₂ a dále průměrné roční imisní koncentrace benzo(a)pyrenu. Dodržování cílového imisního limitu BaP je na území Prahy vážným problémem. Konkrétně na území MČ Praha 11 byl cílový limit pro BaP překročen v roce 2009 na 74,4 % plochy území a v roce 2010 byl překročen na celém území Prahy 11, 100 % plochy (viz Věstník MŽP únor 2012). Průměrné roční koncentrace NO₂ se nyní pohybují v okolí limitu. Vzhledem k výše uvedenému lze v dané lokalitě očekávat výrazně horší kvalitu ovzduší, než uvádí oficiální zdroje. O Spořilovu se v poslední době píše, že se jedná o jednu z oblastí s nejvíce znečištěným ovzduším.

Překračování denních limitů pro prachové částice PM₁₀ za poslední tři roky je možné pozorovat i na nejbližších okolních stanicích automatického imisního monitoringu ČHMÚ (následuje tabulka s přehledem krátkodobých imisních koncentrací PM₁₀ a četnosti jejich překročení v letech 2009 – 2012 na měřicích stanicích Praha 4 – Libuš, Praha 10 – Vršovice, Praha 10 – Průmyslová; z tabulky vyplývá časté překračování limitních hodnot).

Rok	Měřicí stanice	Četnost překročení limitu (max. 35 x)	Maximální denní koncentrace ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) Limit $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$
2009	Praha 4 – Libuš	20	138
	Praha 10 – Vršovice	35	169,2
	Praha 10 – Průmyslová	32	196,4
2010	Praha 4 – Libuš	36	123,8
	Praha 10 – Vršovice	53	106,0
	Praha 10 – Průmyslová	48	132,7
2011	Praha 4 – Libuš	36	100,3
	Praha 10 – Vršovice	53	137,4
	Praha 10 – Průmyslová	53	120,6
2012	Praha 4 – Libuš	27	108,6
	Praha 10 – Vršovice	36	110,2
	Praha 10 – Průmyslová	43	117,4

OS konstatuje, že z hlediska výše uvedeného není posuzované území vhodné pro bydlení. V současné době je na území Prahy široká nabídka volných bytů.

Dále OS připojuje Komentář ke zveřejněným zprávám o měření imisí u Spořilovské spojky (vydáno dne 25.11.2010 na webu Spořilovské noviny – RNDr. Jana Růžičková, CSc., SOS Spořilov, o.s.):

„Měření kvality ovzduší v lokalitě Spořilovská proběhlo na podzim roku 2010 ve dvou termínech u Polikliniky Božkovská a dále na parkovišti Auto Palace Spořilov. V obou případech byly překročeny ve většině měření 24-hodinové imisní limity pro polévatý prach a s velkou pravděpodobností budou překračovány roční imisní limity oxidu dusičitého pro ochranu zdraví lidí a dále oxidů dusíku pro ochranu ekosystémů a vegetace. Při druhém měření došlo k výraznějšímu překročení limitů těchto znečišťujících látek, protože vybrané místo bylo více exponováno výfukovým plynům a nebyly zde žádné významné překážky.

Při prvním měření byla stanice monitorující ovzduší umístěna v zeleni, za asi desetimetrovým valem a dle větrné růžice převažovaly západní větry (tedy směr od polikliniky), případně bezvětří. Ve druhém případě pak dominovalo jihozápadní proudění a bezvětří. Tentokrát se měření více přiblížilo skutečné situaci, když vzhledem k přímé expozici pocházely škodliviny zejména z oblasti Spořilovské. Vzhledem k převažujícímu směru větru byl také významně omezen případný vliv dopravy z Jižní

spojky. Osobně jsem po několik dnů situaci sledovala a zaznamenala také častý vítr od východu, který přinášel vzduch ze sídliště a sadu. Při měření však byly čtyři dny volna, kdy byl kromě kamiónů značně omezený i provoz autobusů a lehké dopravy.

A nyní přímo k výsledkům – 1. měření překročilo limit ve 4 po sobě jdoucích pracovních dnech (Po-Čt), kdy hodnoty polévatého prachu dosahovaly 57, 67, 63 a 60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Spořilovskou tyto dny projíždělo 52-55 tisíc aut denně, z tohoto počtu asi 10 tisíc kamiónů. V sobotu se neměřilo. V neděli se doprava snížila asi o 20 tisíc aut (odpolední a večerní zákaz jízdy kamiónů) a limity nebyly překročeny, stejně jako ve čtvrtek a pátek na začátku měření, kdy sice byla doprava na svém maximu, ale stály zde po většinu dne kolony.

Ve 2. měření hodnoty polévatého prachu také přesáhly limit ve 4 dnech (So-Út), když bylo zaznamenáno 55, 78, 91 a 79 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Čtvrtek a pátek byly sváteční dny a doprava klesla asi o 10 tisíc aut, v pátek se ale neměřilo. Doprava o víkendu pak odpovídala běžné situaci, tedy snížení přibližně o 20 tisíc aut, ale vzhledem k větší expozici této lokality škodlivinám přesahoval polévatý prach limity. Poměrně nízké hodnoty ze středy a čtvrtka následujícího týdne pak mohou být důsledkem působení silného větru, který vanul z východního směru a většinu znečištění tak odnášel na Starý Spořilov. Opět se vytvářely kolony kamiónů po většinu dne. Koncentrace polévatého prachu mezi 80-90 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ můžeme považovat za hodnoty přibližně odpovídající skutečnému znečištění ze Spořilovské. Riziko pro zdraví obyvatel je velké, vzhledem k prokázaným vlivům této škodliviny na nemocnost a úmrtnost.

Kvalita ovzduší je zcela jistě nejhorší v centru Spořilova, kde je škodlivinami zasažena největší část populace. Převážná část obyvatel našeho sídliště navštěvuje obchodní středisko. V této oblasti se sčítají negativní vlivy průjezdu několika desítek tisíc aut (včetně kamiónů) na Spořilovské, dále na Hlavní a přiléhajících ulicích jezdí tisíce autobusových spojů a desetitisíce lehčích automobilů, často zde máme další dálnici. Popojíždění aut a autobusů v jednom jízdním pruhu, díky parkovišti před obchodním střediskem, vše ještě umocňuje. V této oblasti se tedy velice snadno můžeme dostat trvale na hodnoty polévatého prachu vyšší než 100 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Podstatné zvýšení se samozřejmě týká i ostatních škodlivin z dopravy.

Předběžné výsledky dotazníkového šetření, u zatím asi 250 obyvatel žijících v blízkosti Spořilovské, již totiž prokázaly u většiny zcela zásadní vliv poškození životního prostředí na zdravotní stav, respektive došlo ke zhoršení původních nemocí, výskytu některých nových onemocnění a také se objevilo mnoho alergických reakcí. Většinu respondentů trápí nadměrný hluk“.

- 3) Rozptylová studie hodnotí pouze imisní pozadí a imisní příspěvek benzo(a)pyrenu jako zástupce skupiny PAU. Tato skupina nicméně zahrnuje celou řadu dalších zástupců s prokazatelnými karcinogenními účinky na člověka. Jedná se např. o benz(a)antracen, chrysen, benzo(b)fluoranten, benzo(k)fluoranten, dibenzo(a,h)antracen, indeno(1,2,3-c,d)pyren. Např. během roku 2011 byla na měřicí stanici Libuš na Praze 4 zaznamenána celková koncentrace této skupiny karcinogenních PAU 7,54 ng/m³, zatímco na stanici Průmyslová na Praze 10 to bylo 8,1 ng/m³ (viz web SZÚ Praha) – v porovnání s limitem pro roční průměrné koncentrace BaP 1 ng/m³. Uvažování pouze BaP vede k výraznému podhodnocení rizika ohrožení lidského zdraví.
- 4) V rozptylové studii není uvedeno, jak autorka došla k emisní vydatnosti mechanizace během fáze výstavby, tj. např. jaké budou nasazeny mechanismy, jejich počet, fond pracovní doby, apod. Výsledky tak působí značně nevěrohodně.
- 5) V rozptylové studii není uvedeno, jaké úseky komunikací jsou uvažovány pro výpočet emisní vydatnosti, chybí zdrojová data k frekvencím dopravy na těchto komunikacích a dále není jasné, jaké výhledové stavy dopravy byly hodnoceny. Výsledky bez uvedení zdrojových dat působí značně nevěrohodně.
- 6) Autorka rozptylové studie uvádí, že do emisní vydatnosti komunikací z hlediska prašnosti jsou jak ve fázi výstavby, tak ve fázi provozu započítány i emise vznikající resuspenzí prachu. Tento příspěvek ale není nikde vyčíslen a nelze tak ověřit, zda a podle jaké metodiky byl odvozen.
- 7) Rozptylová studie neuvádí, zda byly z hlediska produkce emisí zohledněny časté dopravní zácpy v daném území. Spořilovská ulice je problematická nejen z frekventované kamionové dopravy, ale též častých dopravních kongescí. Kongesce vozidel během dopravní špičky v daném území vedou k podstatně vyšší produkci emisí, než tomu je při podmínkách plynulé jízdy. Jedná se až o řádové rozdíly v emisní produkci, překračující povinné emisní normy pro motorová vozidla (Zdroj: *V kolonách jsou emisní normy k ničemu, Česká pozice, Jan Charvát, 21.2.2013*).
- 8) Byly zohledněny kumulativní vlivy dalších záměrů plánovaných v okolí? Dle oznámení je v okolí plánována poměrně intenzivní zástavba – areál Praha West Investment, k.s. 922+107 parkovacích stání; Obytný soubor Blažimská 480 parkovacích stání; Výstavba a dostavba území vymezeného ulicemi Klapálkova – Milínská – Senohrabská 540 parkovacích stání. Celkem se tedy jedná minimálně o 4 100 jízd rozložené na okolní komunikace.
- 9) Studie rovněž nehodnotí imisní zátěž z výfukových plynů z dieselových motorů, které patří mezi prokázané lidské karcinogeny (zdroj: *IARC Press Release no. 213, 12.6.2012*).

Složky vylučované naftovými motory jsou převážně tvořené nanočásticemi, které mohou způsobovat rakovinu, ale i astma, chronická onemocnění dýchacích cest, infarkt, poruchy imunitního systému, kardiovaskulární, neurodegenerativní a další nemoci. Na rozdíl od větších částic, které se zachycují v horních cestách dýchacích, nemá proti nanočásticím lidský organismus účinné obranné mechanismy. Nanočástice pronikají hluboko do plicních sklípků, kde se jich až desítky procent zachycují. Odtud mohou pronikat buněčnou membránou, přes kterou větší částice neprojdou, do krevního oběhu a jsou roznášeny do dalších orgánů. Nanočástice navíc kvůli nízké váze vydrží ve vzduchu mnohem déle než částice o velikosti PM₁₀. Nejvíce jedovatých a karcinogenních látek se váže právě na jemnější nanočástice. Například polycyklické aromatické uhlovodíky (PAU) se vážou spíše na částice o velmi malém průměru než na větší. A to dokonce na nanočástice o průměru od jednoho do sta nanometrů, které běžné přístroje vůbec nejsou schopné zachytit. Skutečný stav ovzduší v okolí dopravních tepen je tak podle vědců mnohem vážnější, než se jeví. Při tvorbě dopravních koncepcí a reálných opatření by tak podle Topinky měli politici a experti zohledňovat nejen kvantitu, ale i kvalitu částic, především však jejich zdravotní rizika. (Zdroj: *V kolonách jsou emisní normy k ničemu, Česká pozice, Jan Charvát, 21.2.2013*).

Z porovnání výsledků orientačních měření imisních koncentrací nanočástic ze Spořilova s naměřenými hodnotami na trase Liberec – Praha vyplývá: naměřené koncentrace na trase Liberec – Praha se pohybovaly kolem 10 000 částic na krychlový centimetr, zatímco na pražském Městském okruhu to může být kolem 100 000 a ve Spořilovském kopci jsme naměřili dokonce až 1 000 000 částic na krychlový centimetr. A to už je srovnatelné s koncentracemi částic v neřaděných výfukových plynech modernějších motorů. (Zdroj: *Čtvrť, kde vědci naměřili tisíckrát víc emisí než na dálnici, Česká pozice, Jan Charvát 29.4.2013*).

- 10) Ve vyhlášce hlavního města Prahy č. 16/2010 z 16.11.2010 se uvádí: „*V rámci ÚP je nutno nastavit takové meze pro objemy nové dopravy, které umožní alespoň v návrhovém horizontu dosáhnout splnění cílových imisních limitů na celém území HMP s dostatečnou rezervou.*“ Tato skutečnost rozhodně neplatí pro oblast Spořilova.

Vyhláška dále uvádí: „*V silně imisně zatížených lokalitách je nutné důsledně omezovat umístění nových zdrojů emisí i nových cílů individuální dopravy a nepřipustit zvyšování míry využití.*“

Navrhovaný záměr je ve zjevném rozporu s výše uvedenou schválenou politikou hlavního města Prahy, neboť vytváří nové zdroje či cíle pro automobilovou dopravu.

Z výše uvedených důvodů předloženou rozptylovou studii a na ni navazující hodnocení vlivů na veřejné zdraví, resp. oznámení proto OS považuje za neobjektivní a požaduje jejich

záměru existuje nadlimitní zátěž životního prostředí (hluk z dopravy, imise znečišťujících látek). Předkládaný záměr nesníží zátěž, ani jeho příspěvek nebude nulový. Takový záměr nemůže být v dané lokalitě podle zákona tedy realizován.

Předložené oznámení o vlivu záměru na životní prostředí je založeno na neobjektivních podkladech, zejména rozptylové studii, a OS jej proto považuje též za neobjektivní a nedostatečné. Výše uvedené skutečnosti jsou zásadního charakteru a OS proto žádá, aby byl záměr dále posuzován dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění, případně v dané lokalitě a předložené podobě zcela zamítnut.

Příslušný úřad na podkladě oznámení, vyjádření k němu obdržených, zpřesňujících informací od oznamovatele a podle hledisek a měřítek uvedených v příloze č. 2 k zákonu došel k následujícím závěrům, přičemž je věnována pozornost především těm připomínkám, které se dotýkají hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Připomínkové oblasti jsou shrnuté do níže uvedených tematických okruhů.

Umístění záměru a urbanismus

Zájmové území o velikosti 3 634 m² se nachází při jihozápadním okraji sídliště Spořilov II, u křižovatky Choceradská – Senohrabská, v blízkosti čtyřproudé komunikace Spořilovská. V současné době je plocha využívána jako parkoviště pro rezidenty s kapacitou 90 parkovacích stání.

V bytovém domě o deseti nadzemních a dvou podzemních podlažích je navrženo 68 samostatných bytových jednotek různé velikosti, komerční plocha o velikosti 58 m² a 47 garážových stání. V objektu navazujících garáží je umístěno 90 parkovacích stání. Parkovací kapacitu doplňuje 11 parkovacích stání na terénu. Garáže v obou objektech budou dopravně napojené na ulici Choceradská.

Posuzovaná stavba je navržena na pozemku parc.č. 2848/826, k.ú. Záběhlíce. Řešené území se dle ÚPn hl. m. Prahy nachází ve funkční ploše OB (bez stanovení kódu míry využití území) a ZMK.

Přílohou oznámení je stanovisko příslušného stavebního úřadu - odboru stavebního ÚMČ Praha 4 spis. zn.: P4/038605/13/OST/JARY, č.j.: P4/040477/13/OST/JARY ze dne 10.5.2013, ve kterém je konstatováno, že navržený záměr je v souladu s územním plánem.

K připomínkám hl. m. Prahy k souladu záměru s platným ÚPn, výškovému začlenění do kontextu okolní zástavby, zastavěnosti pozemku, odstupu navrhované stavby od ulice Choceradské, vytvoření kvalitního veřejného prostoru, umístění komunikačního napojení, zajištění kontinuity a komfortních parametrů chodníku a koordinaci záměru s připravovanou cyklotrasou příslušný úřad uvádí, že posouzení souladu záměru s vydanou územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, koordinace změn v území, výstavby a jiných

činností ovlivňujících rozvoj území, posouzení souladu s požadavky na veřejnou dopravu, technickou infrastrukturu a s požadavky zvláštních právních předpisů je předmětem řízení podle stavebního zákona, které provádí stavební úřad.

Vlivy na hlukovou situaci

Přílohou oznámení byla samostatná akustická studie (Akustika Praha s.r.o., září 2013), jejímž předmětem bylo posouzení hlukové zátěže v dotčené lokalitě vlivem výstavby a provozu navrhovaného záměru.

Hodnocen byl hluk z výstavby, ze stacionárních zdrojů a ze silniční a tramvajové dopravy (informace o dopravě byly převzaty ze studie „Dopravně inženýrské podklady a posouzení“ - Atelier PROMIKA s.r.o., září 2013).

Z provedeného hodnocení vyplývá, že hluk ze stavební činnosti včetně obslužné dopravy nepřekročí v celém průběhu výstavby v nejbližším chráněném venkovním prostoru staveb limit $L_{Aeq} = 65$ dB platný pro denní dobu od 7 do 21 hodin.

Hluk šířený ze stacionárních zdrojů navrhovaného záměru nepřekročí v chráněném venkovním prostoru staveb limity $L_{Aeq} = 50$ dB v denní době a $L_{Aeq} = 40$ dB v noční době.

Hluk šířený ze silniční a tramvajové dopravy nepřekračuje v bodech výpočtu v chráněném venkovním prostoru staveb posuzovaného záměru limity $L_{Aeq} = 60$ dB v denní době a $L_{Aeq} = 50$ dB v noční době (vzhledem k nutnosti dodržení hygienických limitů hluku z dopravy byl objekt navržen s protihlukovými opatřeními).

Hluk šířený ze silniční dopravy překročí sice ve stávajícím stavu u okolní obytné zástavby v některých referenčních bodech platný hygienický limit, ale vlivem odclonění projektovaným objektem, který tvoří protihlukovou bariéru, od komunikace Spořilovská dochází ve většině referenčních bodů ke snížení hlukové zátěže (a to až o 6,5 dB). Pouze v jednom výpočtovém bodě dochází ke zvýšení hladiny hluku, a to maximálně o 0,3 dB. Nárůst hluku vlivem záměru je tedy možné hodnotit jako nevýznamný a v reálné situaci neprokazatelný.

Na základě výše uvedeného a za předpokladu splnění podmínek HS HMP lze konstatovat, že vliv záměru na hlukovou situaci bude nevýznamný.

Vlivy na ovzduší a klima

Přílohou oznámení byla samostatná rozptylová studie (RNDr. Marcela Zambojová, září 2013), jejímž předmětem bylo posouzení míry vlivu navrhovaných zdrojů znečištění na kvalitu ovzduší. Zdrojem znečišťování ovzduší v rámci posuzovaného záměru bude pouze navazující vyvolaná automobilová doprava.

Rozptylová studie počítá imisní příspěvek posuzovaného záměru a hodnoty imisních příspěvků porovnává v rámci studie kumulativně se stávající úrovní znečištění ovzduší. Hodnocení vlivu

škodlivin je řešeno programem SYMOS 97v2006, disperzním modelem s Gaussovým rozložením koncentrací škodlivin, který umožňuje posoudit kumulativní působení více zdrojů na okolí. Pomocí tohoto programu jsou hodnoceny přírůstky k maximálním krátkodobým i průměrným ročním imisím ze zdrojů znečišťování ovzduší vždy ve vztahu řešených škodlivin k platným imisním limitům.

Při hodnocení stávající úrovně znečištění v zájmové lokalitě se vychází z map úrovní znečištění konstruovaných v síti 1 x 1 km, zveřejněných na stránkách ČHMÚ. Tyto mapy obsahují v každém čtverci hodnotu klouzavého průměru koncentrace za předchozích 5 kalendářních let pro ty znečišťující látky, které mají stanoven roční imisní limit. Z krátkodobých imisí je zhodnocena dále 36. nejvyšší denní imise PM_{10} a maximální denní imise SO_2 .

Pro zhodnocení imisního pozadí v řešené lokalitě lze využít dále výsledky modelového hodnocení kvality ovzduší hl. m. Prahy (model ATEM, aktualizace 2012).

K nejvýznamnějším škodlivinám, které byly v rozptylové studii hodnoceny, patří oxid dusičitý (NO_2), suspendované částice PM_{10} a $PM_{2,5}$, benzen a benzo-a-pyren.

Na základě mapy znečištění ovzduší i na základě výsledků modelového hodnocení kvality ovzduší v hlavní město Praze (model ATEM) lze v řešené lokalitě očekávat plnění platných imisních limitů pro roční průměr NO_2 , částic PM_{10} i $PM_{2,5}$ a benzenu. Maximální hodinové imisní koncentrace NO_2 jsou v řešené lokalitě hraniční (dle výsledků programu ATEM aktualizace 2012 je limit překračován, v předcházejícím zpracování 2010 byl plněn). Nejkritičtějším parametrem imisního pozadí jsou stejně jako na značné části území ČR maximální denní koncentrace PM_{10} a průměrné roční koncentrace benzo-a-pyrenu. Dle mapy znečištění ovzduší je denní limit pro PM_{10} v průměru za 5 let 2007 až 2011 plněn. Dle celoplošného modelového výpočtu ATEM aktualizace 2012 je imisní limit denní pro PM_{10} v řešené lokalitě překračován. V případě benzo-a-pyrenu je limit překračován dle mapy klouzavých průměrů ČHMÚ, model ATEM se touto škodlivinou nezabývá.

Na základě výsledků rozptylové studie lze konstatovat, že imisní příspěvky řešeného záměru k průměrným ročním koncentracím NO_2 , částic PM_{10} i $PM_{2,5}$ a benzenu nezpůsobí v řešené lokalitě překročení příslušných platných imisních limitů pro roční průměr těchto škodlivin.

Problematictější je hodnocení maximálních hodinových imisí NO_2 a maximálních denních imisí PM_{10} vzhledem k hraničnímu pozadí. Hodnoty imisních příspěvků ke krátkodobým maximům na úrovni nejvýše desetin mikrogramu však lze označit za nevýznamné.

Problematické je též hodnocení imisního příspěvku k průměrným ročním koncentracím benzo-a-pyrenu vzhledem k tomu, že v imisním pozadí je tento limit překračován. Příspěvek posuzovaného záměru se však pohybuje v řádu tisícín ng/m^3 (max. $0,0028 ng/m^3$). Jedná se o nevýznamný imisní příspěvek pod úrovní jednoho procenta imisního limitu.

Hodnocení imisních příspěvků vypočítaných z vyvolané dopravy celou posuzovanou stavbou včetně podnože na úrovni příjezdu a odjezdu 151 vozidel je postaveno na straně rezervy vzhledem k tomu, že realizací záměru dojde k nárůstu vyvolané dopravy pouze o 58 vozidel. Vliv provozu původního parkoviště s kapacitou cca 90 stání se již ve stávající imisní situaci zobrazuje. Reálný imisní příspěvek tak bude ani ne poloviční.

Poznámka: Celé hodnocení je dále postaveno na straně rezervy i vzhledem k tomu, že v předmětné rozptylové studii není uvažováno s odklonem těžkých nákladních vozidel z ulice Spořilovská na Jižní spojku směrem k dálnici D1 (*více o této problematice dále v textu*).

Z provedeného posouzení vyplývá, že příspěvky ke koncentracím jednotlivých znečišťujících látek budou minimální a provoz záměru tak bude z hlediska vlivu na kvalitu ovzduší v dané lokalitě zanedbatelný.

Na základě připomínek ke zpracované rozptylové studii, uplatněných ve vyjádření občanského sdružení Zelené Roztyly, byly příslušnému úřadu předloženy zpřesňující informace týkající se způsobu a rozsahu provedeného hodnocení:

V řešené lokalitě skutečně není měřicí stanice, která by kontinuálně monitorovala kvalitu ovzduší. Pro hodnocení imisního pozadí byly tedy využity standardně používané dostupné podklady – mapa znečištění ovzduší zpracovaná ČHMÚ pro pětileté klouzavé průměry a dále výsledky celoplošného modelu ATEM (aktualizace 2012).

Použití mapy znečištění ovzduší konstruované pro pětileté klouzavé průměry jako zdroje informací o imisním pozadí je zakotveno v platné legislativě (vyhláška č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší, příloha č. 15 k vyhlášce „Obsahové náležitosti rozptylové studie“). Jak již bylo uvedeno výše, tyto mapy obsahují v každém čtverci hodnotu klouzavého průměru koncentrace za předchozích 5 kalendářních let pro ty znečišťující látky, které mají stanoven roční imisní limit. Z krátkodobých imisí je zhodnocena dále 36. nejvyšší denní imise PM_{10} a 4. nejvyšší denní imise SO_2 . Poslední zpracovaná verze se týká let 2007 až 2011 a novější zpracování nebylo a dosud není odborné veřejnosti k dispozici.

Pro posouzení imisního pozadí lze dále na území hl. m. Prahy využít modelové zpracování imisních koncentrací modelem ATEM, které je aktualizováno každé dva roky (mj. zahrnutím aktuálních intenzit dopravy). V rámci předložené rozptylové studie bylo pro hodnocení imisního pozadí využito tedy také výsledků tohoto modelu ATEM (aktualizace 2012).

V rozptylové studii se uvádí, že jednou z nejistot jsou hodnoty imisního pozadí vzhledem k tomu, že v řešené lokalitě není umístěna imisní stanice, která by kontinuálně měřila imisní koncentrace. Na základě těchto měření pak lze stanovit nejen roční průměr, pro který je stanoven imisní limit, ale také maximální hodinový průměr či maximální denní průměr. V této souvislosti

je třeba si uvědomit, že rozptylová studie si klade za cíl zhodnotit imisní příspěvky ve vztahu k platným imisním limitům, které jsou stanoveny pro tyto průměry. Hodinový (či denní) limit se vztahuje skutečně na hodinový (či denní) průměr a nelze s ním srovnávat píkovou hodnotu naměřenou během řádově vteřin např. při průjezdu měřícím vozem atp.

Mapu znečištění ovzduší a výsledky modelu ATEM lze pro posouzení pozadřové imisní situace považovat za dostatečné, jedná se o zcela standardní přístup. Jistě by bylo pozitivní pro hodnocení imisního pozadí, kdyby byla hustota sítě měřících stanic zvýšena, avšak stávající hustota plně vyhovuje požadavkům obsaženým v příloze č. 2 (minimální počty měřících lokalit pro stacionární měření) k vyhlášce č. 330/2012 Sb., o způsobu posuzování a vyhodnocení úrovně znečištění, rozsahu informování veřejnosti o úrovni znečištění a při smogových situacích.

Na tomto místě je možné upozornit, že v nedávné době proběhla v blízkosti dotčené lokality měření kvality venkovního ovzduší (místo měření: Praha, v blízkosti polikliniky Spořilov, cca uprostřed prostoru mezi uvedenou poliklinikou a ulicí Lešanská). Monitoring prováděl Státní zdravotní ústav, Národní referenční laboratoř pro venkovní ovzduší. Konkrétní měřící místo bylo optimalizováno na základě jednání pracovníků Státního zdravotního ústavu a zástupců odboru životního prostředí MHMP tak, aby se jednalo o otevřené prostranství mezi obytnými domy, aby měření neprobíhalo v chráněné poloze nebo naopak na hraně emisního prostoru komunikace Spořilovská a aby bylo možno v závěru provést odhad reálné střední úrovně expozice obyvatel dané lokality škodlivinám v ovzduší. V současné době jsou k dispozici zprávy s výsledky za první dvě etapy měření (27. května – 24. června 2013 a 1. – 29. srpna 2013). Sledovány byly imisní koncentrace znečišťujících látek NO₂, PM₁₀ a BaP.

Výsledky jsou obsaženy v následující tabulce. Pro srovnání jsou uvedeny hodnoty z mapy znečištění ovzduší ČHMÚ zpracované pro pětileté klouzavé průměry a hodnoty celoplošného modelu ATEM, které byly použity pro hodnocení imisního pozadí v rámci rozptylové studie:

škodlivina	interval	imisní koncentrace			
		květen/červen 2013	srpen 2013	mapa zneč. ČHMÚ	ATEM 2012
NO ₂ (µg/m ³)	max. 30 minut	142	140	-	
	max. 1 hodina	-	-	-	240,55 (doba překročení 0,45 %)
	průměr	17,6	36,7	-	-
	roční průměr	-	-	36,3	25,101
PM ₁₀ (µg/m ³)	max. denní	49,6	50	49,3 (36MV)	304,475 (doba překročení 13,68 %)
	průměr	23,2	36		
	roční průměr	-	-	28,8	25,847
BaP (ng/m ³)	denní průměr	0,07 až 0,14	0,01 až 0,10	-	-
	roční průměr	—		1,26	-

Z výsledků měření (která probíhala v době, kdy po Spořilovské ulici jezdily kamiony) vyplývá, že v těchto dvou obdobích nedošlo k překročení platného imisního limitu pro hodinové maximum NO₂. Srovnání třicetiminutových intervalů je navíc postaveno na straně rezervy, vzhledem k tomu, že hodinové maximum by bylo jistě ještě nižší. Je si ale třeba uvědomit, že výsledky měření jsou zde uvedeny pouze pro orientaci - měření jsou relativně krátkodobá a navíc mimo topnou sezónu. Pro seriózní srovnání by měření musela probíhat kontinuálně po celý rok.

Mapa znečištění ovzduší ČHMÚ zpracovaná pro klouzavé pětileté průměry maximální hodinové koncentrace NO₂ nezahrnuje. Výsledné maximální hodinové imise oxidu dusičitého v modelování imisních koncentrací znečišťujících látek na území hlavního města Prahy modelem ATEM (aktualizace rok 2012) se pohybují v řešené lokalitě na úrovni 240,55 µg/m³. Příspěvek řešeného záměru k maximálním hodinovým imisím oxidu dusičitého spočítaný pro podmínky dopravní špičky se u obytné zástavby pohybuje na nevýznamné úrovni desetin mikrogramu (v rozmezí 0,10 až 0,27 µg/m³). Vzhledem k tomu, že maximální hodinové imisní příspěvky nelze jednoduše sčítat s maximálními hodinovými imisemi očekávanými v pozadí, lze očekávat, že imisní příspěvek k maximálním hodinovým imisím nezpůsobí v řešené lokalitě překročení koncentrace 400 µg/m³ spojené s nepříznivým ovlivněním plicních funkcí a reaktivity dýchacích cest, ale pravděpodobně ani překročení 1 hodinové limitní koncentrace 200 µg/m³.

Zjištěné průměrné hodnoty koncentrací NO₂ (17,6 v květnu/červnu a 36,7 µg/m³ v srpnu) lze s jistým omezením porovnat s roční koncentrací 36,3 µg/m³ (mapa ČHMÚ) a 25,1 µg/m³ (ATEM 2012).

Zjištěné průměrné hodnoty koncentrací PM₁₀ (23,2 v květnu/červnu a 36,0 µg/m³ v srpnu) lze s jistým omezením porovnat s roční koncentrací 28,8 µg/m³ (mapa ČHMÚ) a 25,8 µg/m³ (ATEM 2012). Jedná se o relativně srovnatelné hodnoty.

Pro posouzení vlivů na veřejné zdraví je vhodnější použití ročních průměrných koncentrací oproti krátkodobým maximům. Studie dlouhodobých chronických účinků částic PM₁₀ a PM_{2,5} v ovzduší prokazují daleko významnější ovlivnění nemocnosti a úmrtnosti především na onemocnění respiračního a kardiovaskulárního systému. Riziko zde narůstá s expozicí a projevuje se i při velmi nízkých koncentracích. Zásadnější je, v jakém ovzduší člověk pobývá dlouhodobě, než to, zda např. navštíví zatíženou lokalitu na krátkou dobu. Roční průměrné koncentrace v sobě navíc logicky zahrnují denní minima i maxima.

Ze závěru posouzení vlivů na veřejné zdraví zpracovaného pro řešený záměr vyplývá, že realizací řešeného záměru nedojde k takovému navýšení ročních imisí, které by způsobilo u exponované populace zvýšení hospitalizací v rámci celého roku či incidenci nových případů bronchitidy.

V případě průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu, která je zjišťována jako průměrná hodnota vypočítaná z denních průměrů za celý rok, byly Státním zdravotnickým ústavem

naměřené denní průměry řádově nižší oproti výsledku mapy znečištění ovzduší ČHMÚ (ATEM hodnoty BaP neřeší).

Příslušný úřad dále požádal kompetentního pracovníka ČHMÚ, který je zodpovědný za tvorbu map znečištění ovzduší, o vysvětlení problematiky týkající se zahrnutí lokálních hot-spotů do těchto map: Mapy pětiletých klouzavých průměrů jsou konstruovány v prostorovém rozlišení 1x1 km. Z tohoto prostorového rozlišení nutně plyne, že nemohou poskytovat detailní odhad koncentrací na úrovni hot-spotů (v případě PM₁₀ i NO₂ koncentrace klesají již ve vzdálenosti několika desítek metrů od dopravních komunikací). Podrobnou představu o imisní situaci mohou poskytovat rozptylové modely s jemnějším prostorovým rozlišením (které ovšem příslušnou mapu pětiletých klouzavých průměrů mohou využívat jako podklad). Nicméně i v případě mapy pětiletých klouzavých průměrů ve výše uvedeném rozlišení 1x1 km jsou dopravní komunikace do jisté míry zohledněny. Mapy jsou konstruovány sloučením vrstvy venkovské, pozad'ové městské a dopravní. Pro výpočet dopravní vrstvy jsou použity hodnoty koncentrací naměřené na dopravních stanicích. Pozad'ová městská vrstva je sloučena s vrstvou dopravní pomocí gridu emisí z dopravy. Tyto emise z dopravy jsou odhadnuty na základě sčítání dopravy. Při tvorbě map se vždy pracuje s aktuálními daty, které jsou k dispozici. Co se týče Spořilovské ulice (kde narostla doprava po zprovoznění Pražského okruhu v druhé polovině roku 2010), tak je pravdou, že při konstrukci mapy za rok 2011, která byla pro konstrukci pětiletého průměru využita, ještě příslušná aktualizovaná data nebyla k dispozici – tudíž k jistému podhodnocení dojít mohlo. Při konstrukci výsledné mapy však hrálo výrazně větší roli výše zmíněné plošné shlazení na úroveň 1x1 km.

V souvislosti s výše uvedeným je třeba zmínit, že v minulých dnech došlo k pozitivním změnám v organizaci dopravy na Spořilovské ulici, v rámci které byla těžká nákladní vozidla odkloněna přímo po Jižní spojce (zákaz sjíždění do Spořilovské, kde vozidla byla vedena stoupáním do kopce) až do MÚK na Kačerově, kde se vratnou rampou a po novém mostě v ulici Ke Garážím (otevřen 27.11.2013) dostávají na ulici 5. května a dále na dálnici D1. Původní plán počítal s odklonem pouze v noci, ale ve snaze vyhovět občanům Spořilova je odklon nakonec realizován celodenně.

Jak již bylo uvedeno výše, byly pro odvození stávající imisní situace v zájmovém území v rámci rozptylové studie použity v souladu s požadavkem zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, mapy znečištění ovzduší ČHMÚ konstruované na základě výsledků imisních měření pro klouzavé pětileté průměry a pro celoplošné zpracování kvality ovzduší byl dále použit model ATEM. Imisní pozadí tedy bylo hodnoceno na základě obou těchto informačních zdrojů.

Hodnoty imisních příspěvků jsou v rozptylové studii počítány pomocí modelu SYMOS, nikoli pomocí modelu ATEM. Model SYMOS'97 je referenční metodou pro modelování uvedenou ve vyhlášce č. 330/2012 Sb., Příloha 6. Jako nejdůležitější klimatický vstupní údaj se zadává větrná růžice rozlišená podle rychlosti větru (3 rychlosti větru) a teplotní stability atmosféry (5 tříd

stability). Ne všechny třídy stability atmosféry se vyskytují za všech rychlostí větru. V praxi dochází k výskytu 11 kombinací tříd stability a tříd rychlosti větru. Větrná růžice, která je vstupem pro výpočet znečištění ovzduší, obsahuje relativní četnosti směru větru z 8 základních směrů pro těchto 11 různých rozptylových podmínek a kromě toho četnost bezvětří pro každou třídu stability atmosféry. V rozptylové studii je uvedena větrná růžice, ve které je znázorněna četnost bezvětří (označeného CALM). Z výše uvedeného vyplývá, že vypočtené imisní příspěvky zahrnují i bezvětří.

Je pravda, že na výsledky výpočtů pomocí modelů je třeba pohlížet jako na pouze výsledky modelových výpočtů, nikoli jako na výsledky naměřených hodnot. Tyto modely jsou jistě zatíženy nejistotou, která je také v příloze vyhlášky uvedena, ale je třeba si uvědomit, že tato nejistota je myšlena jako +/- . Nelze říci, že výsledky podhodnocuje. Je možné, že jsou výsledky stejnou měrou nadhodnoceny. Jedná se pouze o výsledky modelových výpočtů, a tak je třeba na ně pohlížet. Nicméně metoda modelování je standardně používána, rozptylové studie jsou obecně na modelových výpočtech založeny a nelze je objektivním měřením u projektovaných záměrů nahradit.

K připomínce týkající se srovnání naměřených imisních koncentrací na vybraných měřicích stanicích s výsledky modelu ATEM autorka rozptylové studie uvádí, že u ročních průměrů se v různých lokalitách lze setkat s faktem, že hodnoty dle modelu ATEM jsou nižší. Naopak však např. denní maxima PM_{10} dle poslední aktualizace 2012 bývají naopak vyšší. Vyšší korelaci s naměřenými hodnotami vykazuje mapa ČHMÚ zpracovaná pro pětileté klouzavé průměry právě na základě výsledků imisních měření. Jak již bylo několikrát uvedeno, hodnocení imisního pozadí je v rámci rozptylové studie provedeno i pomocí výsledků této mapy, na základě které jsou průměrné roční koncentrace posuzovaných škodlivin NO_2 , PM_{10} , $PM_{2,5}$ i benzenu významně vyšší oproti výsledkům celoplošného modelu ATEM 2012, avšak zároveň podlimitní. Hodnoty imisních příspěvků spočítané pomocí programu SYMOS v rámci rozptylové studie spolu s imisním pozadím dle mapy ČHMÚ jsou taktéž podlimitní.

Ze srovnání imisních koncentrací vypočítaných v imisním pozadí celoplošným modelem ATEM s naměřenými imisními koncentracemi na měřicích stanicích opravdu vyplývá, že požadové průměrné roční imisní koncentrace mohou být dle tohoto modelu podhodnocené. Z výše uvedeného ale vyplývá, že pro posouzení imisního pozadí byly v rámci rozptylové studie dále použity mapy znečištění ovzduší ČHMÚ, které vycházejí právě z údajů na měřicích stanicích a hodnoty imisního pozadí dle těchto map velice dobře korelují s naměřenými koncentracemi na měřicích stanicích. Hodnoty z předmětných map lze tedy považovat za dostatečně reprezentativní pro posuzovanou oblast.

K problematice překračování imisního limitu pro benzo(a)pyren zpracovatelka rozptylové studie uvádí, že dle zákona o ochraně ovzduší se v případě benzo(a)pyrenu již nejedná o cílový imisní

limit, ale o platný imisní limit. Překračování tohoto imisního limitu je realitou na území nejen téměř celé Prahy, ale též dalších velkých měst.

Dle výsledků výše uvedených imisních měření provedených Státním zdravotním ústavem ve dvou obdobích (květen/červen a srpen) lze konstatovat, že výsledky imisních měření nepotvrzují, že by v dané lokalitě byla výrazně horší kvalita ovzduší, než uvádí oficiální zdroje (naměřené koncentrace BaP se pohybují v rozmezí 0,01 až 0,14 ng/m³).

Překračování krátkodobých maxim NO₂ a PM₁₀ se jeví z hlediska vlivu na veřejné zdraví jako méně významné. Z hlediska účinků kvality ovzduší na zdraví lidí je významné, jakým koncentracím je člověk exponován dlouhodobě, nikoli po krátkou dobu (a jak již bylo uvedeno výše, průměrné roční koncentrace v sobě výkyvy již zahrnují).

Rozptylová studie si klade za cíl posoudit dodržování platných imisních limitů pro jednotlivé škodliviny v lokalitě před a po realizaci posuzovaného záměru. Imisní limity jsou stanoveny v příloze č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve které je stanoven imisní limit pro benzo(a)pyren, nikoli pro sumu PAU. Databáze MEFA13, která se používá k výpočtu emisních toků, obsahuje také emisní faktor pro benzo(a)pyren.

Podle § 11 odst. 9 zákona č. 201/2012 Sb. se rozptylová studie zpracovává pro ty znečišťující látky, které mají stanoven imisní limit v bodech 1 a 3 přílohy č. 1 k tomuto zákonu. Z uvedených polyaromatických uhlovodíků je imisní limit v zákoně stanoven pouze pro benzo(a)pyren. V této souvislosti je třeba si dále uvědomit, že předmětem posouzení je záměr, jehož jediným zdrojem znečišťování ovzduší je vyvolaná doprava s intenzitou 58 osobních aut za den.

Stanovení imisního limitu pro benzo(a)pyren vyplývá zřejmě i z faktu, že karcinogenní potenciál tohoto zástupce je ze sumy PAU nejvyšší. Benzo(a)pyren je jako jediný z celé sumy zařazen mezi prokázané lidské karcinogeny (Mezinárodní agentura pro výzkum rakoviny IARC „International Agency for Research on Cancer“). Ostatní uvedení zástupci (benzo(a)antracen, chrysen, benzo(b)fluoranten, benzo(k)fluoranten, dibenzo(a,h)antracen, indeno(1,2,3-c,d)pyren) jsou zařazení jmenovanou mezinárodní agenturou mezi pravděpodobné či možné karcinogeny, ale nikoli prokázané.

Dle výsledků rozptylové studie činí nejvyšší imisní příspěvek BaP vlivem posuzovaného záměru 0,0028 ng/m³. Ve studii vlivů na veřejné zdraví je vypočtena míra populačního rizika, tj. odpovídající průměrný počet případů nádorových onemocnění v dané populaci za jeden rok odpovídající imisnímu pozadí BaP v nulové i aktivní variantě. Realizací záměru dojde k zanedbatelnému navýšení této hodnoty z teoretické úrovně 0,000783 na 0,000785 případu za rok. Jedná se tedy o teoreticky vypočítaný údaj, který nelze exaktně evidovat. Navýšení imisí benzo(a)pyrenu realizací posuzovaného záměru lze z hlediska vlivu na veřejné zdraví označit za nevýznamné.

Údaje o emisní vydatnosti mechanizace během fáze výstavby byly převzaty z hlukové studie zpracované pro posuzovaný záměr. V hlukové studii je seznam strojů podrobně vypsán.

Vzhledem k tomu, že obě studie jsou součástí jednoho oznámení, nebyly stejné údaje vypsány i v rozptylové studii z důvodu snahy o přehlednost a vyhnutí se duplicitám v rámci jednoho oznámení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí.

Modelované komunikace i s intenzitami dopravy jsou zobrazeny na obrázku na straně 11 rozptylové studie. Emise na veřejných komunikacích jsou z veškeré navazující dopravy vyčísleny v tabulce 6 rozptylové studie na straně 12 po přepočtu na úsek dlouhý 1 km. Tento souhrnný emisní tok je rozložen na okolní komunikace přesně podle poměrů udaných na obrázku na straně 11. Informace o dopravě byly převzaty ze studie „Dopravně inženýrské podklady a posouzení“ (Atelier PROMIKA s.r.o., září 2013).

Pro výpočet emisního toku jsou využity emisní faktory z databáze MEFA (primární emise z dopravy) a dále emisní faktory pro sekundární prašnost vyvolanou pojezdem nákladních automobilů po nezpevněné ploše staveniště (13.2.2 Unpaved Roads, www.epa.org). Předpokládaná délka jedné jízdy každého vozidla v areálu staveniště činí 200 m, hmotnost nákladního vozidla je uvažována 25 t). Pro výpočet imisí z navazující dopravy v době výstavby jsou dále použity emise z navazující nákladní dopravy po veřejných komunikacích. Výpočet emise znovuzvřených prachových částic na zpevněných komunikacích je proveden dle kapitoly 13.2.1 Paved Roads (www.epa.org).

Pro výpočet emisního toku z navazující dopravy jsou použity emisní faktory z databáze MEFA13. Pro plynulost dopravy je tato databáze zpracována pro deset stupňů od 1 do 10, přičemž číslo 1 je plynulý provoz v extravilánu, číslo 2 a 3 je plynulý provoz ve městě na ulicích se semaforem, stupeň 8 a 9, výjimečně 10 je popojíždění v koloně. Pro výpočet emisního toku rozptylové studie byly použity emisní faktory odpovídající stupni 5. Vzhledem k tomu, že tento stupeň je vztažen na celodenní intenzity vyvolané dopravy zahrnuté do výpočtu rozptylové studie (tedy i jízdy v noci, během víkendu, během dne mimo dopravní špičku), lze konstatovat, že použití tohoto stupně hodnoty imisního příspěvku záměru spíše nadhodnocuje. V této souvislosti je třeba si dále uvědomit, že rozptylová studie počítá imisní příspěvek posuzovaného záměru v mapované lokalitě znázorněné na grafických výstupech rozptylové studie. Při volbě velikosti mapovaného území se vyšlo především z faktu, že jediným zdrojem emisí bude vyvolaná doprava, tj. příjezd a odjezd 58 osobních vozidel za den, jejichž koncentrace bude nejvyšší v bezprostředním okolí záměru, se vzdáleností roste rozptyl dopravy na jednotlivé komunikace. Nejvyšší imisní příspěvky jsou tedy dosahovány na ulicích Choceradská a Senohrabská, což odpovídá nejvyšším intenzitám vyvolané dopravy právě na těchto komunikacích. Na těchto dvou ulicích je použit stupeň 5 nadhodnocující, provoz je zde plynulý. Z posuzovaných frekventovaných komunikací, na kterých připadají kongesce v úvahu, je imisní příspěvek modelován na přilehlé části Spořilovské ulice, na kterou je navedeno pouze 18 % vyvolané dopravy. Nejvyšší imisní příspěvky vyšly u projektovaného bytového domu v referenčním bodě umístěném směrem k výduchu garáží umístěných v parkovací podnoži. Na

tomto příspěvku se podílejí parkující vozidla, u nichž bylo použito popojíždění na stupni 10 rychlostí 10 km/h.

Imisní příspěvek byl v rámci rozptylové studie počítán pro veškerou dopravu navazující na parkovací stání v řešeném objektu, ve kterém bude 90 parkovacích stání pouze nahrazovat stávající stání. Hodnocení imisních příspěvků vypočítaných z vyvolané dopravy celou posuzovanou stavbou (cca 150 vozidel) je postaveno na straně rezervy vzhledem k tomu, že realizací záměru dojde k nárůstu vyvolané dopravy o 58 vozidel. Vliv provozu původního parkoviště s kapacitou cca 90 stání se již ve stávající imisní situaci zobrazuje. Reálný imisní příspěvek tak navíc bude ani ne poloviční oproti vypočítanému.

Výpočet emisních toků z automobilové dopravy je proveden pomocí emisních faktorů z databáze MEFA. Konkrétně byly použity emisní faktory MEFA13, které jsou stanoveny pro benzinové i dieselové automobily. V rámci výpočtu rozptylové studie byl uvažován podíl dieselových vozidel na úrovni 25 %. Rozptylová studie si klade za cíl v souladu požadavky na ní kladené dle zákona o ochraně ovzduší posoudit imisní příspěvky ve vztahu k platným imisním limitům. Pro nanočástice vylučované naftovými motory není v současnosti legislativně stanoven imisní limit. Tyto částice jsou součástí posuzovaného polétavého prachu – částice do velikosti 10, resp. 2,5 μm . Pro takto definované částice frakce PM_{10} a $\text{PM}_{2,5}$ byla situace v rámci rozptylové studie zhodnocena.

Rozptylová studie vychází z „Dopravně inženýrských podkladů a posouzení“ (Atelier PROMIKA s.r.o., září 2013), kde jsou zohledněny dopravní intenzity pro výhledové období v horizontu naplnění kapacit ve smyslu schváleného územního plánu hl. m. Prahy. V modelovém výpočtu byly uvažovány rozvojové záměry v dotčené oblasti, např. okolí metra Roztyly, OC Chodov, OS Blažimská, BS Chodovec, Chodovec City apod. Uvedené záměry (resp. nárůst dopravy související s výstavbou a provozem těchto záměrů) jsou tedy zohledněny v imisním pozadí.

Na základě výše uvedeného a s ohledem na vyjádření orgánu ochrany ovzduší OZP MHMP lze konstatovat, že vliv záměru na kvalitu ovzduší bude nevýznamný.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Záměr významně neovlivní režim podzemních ani povrchových vod. Splaškové odpadní vody budou svedeny do kanalizace novou přípojkou napojenou na městskou kanalizaci a následně odvedeny na ÚČOV Praha. Dešťové vody ze střech a zpevněných ploch budou svedeny do přírodní retenční nádrže v jižní části pozemku s přepadem do retenční nádrže na parc.č. 2322/3, k.ú. Chodov (RN Chodovecká R5). Realizací záměru nedojde k významnému navýšení odtoku srážkových vod z předmětné lokality.

Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že vliv záměru na povrchové a podzemní vody bude nevýznamný.

Vlivy na faunu, flóru, ekosystémy a krajinu

Dotčená lokalita je charakteristická urbanizací okolního prostředí. Životní prostředí v zájmové lokalitě lze v současné době považovat za intenzivně antropicky ovlivněné.

Zájmová lokalita není součástí žádného zvláště chráněného území, v dotčeném území se nenacházejí žádné významné přírodní ekosystémy ani památné stromy, žádné evropsky významné lokality ani ptačí oblasti. Dotčený pozemek nepatří ani do kategorie zemědělského půdního fondu ani k pozemkům určeným k plnění funkcí lesa.

Přílohou oznámení bylo „Posouzení vlivu navrhované stavby a využití území na krajinný ráz“ (Mgr. Lukáš Klouda, duben 2013), jehož cílem bylo vyhodnocení míry vlivu stavby a využití území z hlediska zásahu do krajinného rázu. Ze závěrů provedeného hodnocení významnosti zásahů do jednotlivých znaků (hodnot) krajinného rázu území vyplývá, že snížení hodnot krajinného rázu nedosáhne takové velikosti, která by bránila uskutečnění záměru. Změny vyvolané realizací záměru významně nesníží současnou kvalitu území v dotčeném krajinném prostoru. Na základě výše uvedených skutečností lze uvažovaný záměr z hlediska vlivů na krajinný ráz podle § 12 zákona č. 114/1992 Sb. považovat za akceptovatelný.

Přílohou oznámení byl dále „Biologický průzkum“ (Ing. Aleš Friedrich, duben 2013) obsahující floristický, dendrologický a zoologický průzkum. Provedenými průzkumy byla zjištěna ochuzená, degradovaná biocenóza odpovídající urbanizované lokalitě a nebyl zjištěn výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů dle zákona č. 114/1992 Sb. Negativní vliv stavby v navrženém rozsahu na rostliny a živočichy byl označen za málo významný.

Příslušnému úřadu byly doloženy zpřesňující údaje týkající se stávajících dřevin: Na pozemku dotčeném výstavbou posuzovaného záměru dojde v předběžně uvažovaném nezbytně nutném rozsahu k vykácení stávajících dřevin a porostu. Jedná se o cca 40 stromů jak na veřejné části pozemku (funkční plocha OB), tak v části bývalé zahrádkářské kolonie (funkční plocha ZMK) a dále veškeré stávající keřovité porosty tvořící předěl mezi plochami OB a ZMK. Jedná se o dřeviny, které jsou v převážné většině v zanedbaném stavu, jsou značně poškozené, deformované, vysoko vyvětvené, málo vitální nebo výrazně prosychající, s omezeným předpokladem dalšího vývoje a bez perspektivy dlouhodobějšího zachování.

V řešeném území bude vysazena nová keřová a stromová zeleň dle projektu sadových úprav, který bude společně s celkovým finálním rozsahem kácení upřesněn a projednán v rámci dalších podrobnějších stupňů projektové dokumentace. Projekt sadových úprav bude průběžně konzultován a odsouhlasen příslušným orgánem ochrany přírody (odbor životního prostředí a

dopravy ÚMČ Praha 4), který je kompetentní pro vydání rozhodnutí o povolení kácení dřevin a k uložení případné náhradní výsadby.

Orgán ochrany přírody (OZP MHMP) konstatuje, že část zájmového území se dotýká územního systému ekologické stability (I6/384). V této souvislosti upozorňuje, že projekt týkající se realizace části zeleně v ÚSES bude muset zpracovat osoba s autorizací pro ÚSES (tato část plochy je též celoměstským systémem zeleně). K záměru již nemá žádné další připomínky.

Na základě výše uvedeného a za předpokladu splnění podmínky OZP MHMP lze konstatovat, že vliv záměru na faunu, flóru, ekosystémy a krajinu bude nevýznamný.

Vlivy na obyvatelstvo

Přílohou oznámení bylo „Posouzení vlivu na veřejné zdraví“ (RNDr. Marcela Zambojová, září 2013). V rámci této studie byla posouzena výsledná imisní a hluková situace v řešené lokalitě. Posouzení vlivů na veřejné zdraví v rámci posuzování vlivů na životní prostředí EIA je kombinace postupů a metod, kterými mohou být posouzeny dopady předkládaných záměrů na zdraví populace. Vlastní hodnocení zdravotního rizika obecně zahrnuje čtyři základní kroky: *Identifikace nebezpečnosti* (popis nepříznivých účinků sledovaného faktoru na zdraví), *Charakterizace nebezpečnosti* (charakterizace vztahu dávky a účinku), *Hodnocení expozice* (popis velikosti, četnosti a doby trvání expozice, cesty vstupu do organismu, odhad velikosti a složení exponované populace) a *Charakterizace rizika* (kvantitativní či kvalitativní vyhodnocení velikosti rizika vlivu na zdraví na základě dat z předchozích kroků).

Z provedeného hodnocení vyplývá, že vliv záměru na veřejné zdraví bude nevýznamný a že vlivem výstavby a provozu posuzovaného záměru nedojde k ohrožení zdraví obyvatelstva.

Vlivy na dopravní situaci

Posuzovaný záměr je situován na místě stávajícího povrchového parkoviště s kapacitou cca 90 parkovacích stání (PS). V rámci výstavby předmětného bytového domu je navrženo celkem 148 PS (90 v podnoží polyfunkčního bytového domu, 47 pod bytovým domem, 11 na povrchu). Objekt bude dopravně napojen na ulici Choceradská stávajícím vjezdem na současné parkoviště.

Celková denní intenzita osobních automobilů (OA) vyvolaná předmětným záměrem bude cca 151 jednosměrných jízd OA za 24 hodin. Vzhledem ke skutečnosti, že 90 PS je stávajících, bude reálné přetížení cca 58 jednosměrných jízd OA za 24 hodin.

Přílohou oznámení byla dopravní studie „Dopravně inženýrské podklady a posouzení“ (Atelier PROMIKA s.r.o., září 2013), jejímž cílem bylo vypracování dopravně inženýrských podkladů pro potřeby ověření dopadů vyvolaných provozem navrhovaného bytového domu na přílehlou komunikační síť.

Dopravně inženýrské podklady byly zajištěny u autorizovaného odborného pracoviště Útvaru rozvoje hl. m. Prahy pro výhledové období v horizontu naplnění kapacit ve smyslu schváleného územního plánu hl. m. Prahy a pro současný stav a etapové období na pracovišti Technické správy komunikací hl. m. Prahy – Úseku dopravního inženýrství. V přílohových částech studie jsou doloženy podkladové materiály v grafických výstupech formou kartogramů pro současné i očekávané budoucí zatížení komunikací, rozpady zdrojové a cílové dopravy.

Útvar rozvoje města ve svém modelu počítá s naplněním rozvojových ploch a dostavbou komunikačního systému města podle platného ÚP SÚ hl. m. Prahy.

V roce 2017 byly v modelovém výpočtu zohledněny rozvojové záměry v dotčené oblasti, např. okolí metra Roztyly, OC Chodov, OS Blažimská, BS Chodovec, Chodovec City apod. Dále byl v roce 2017 uvažován odklon těžkých nákladních vozidel v nočním období z ulice Spořilovské směrem k dálnici D1 ulicemi Jižní spojka a 5. května (pokles intenzity těžkých nákladních vozidel ulicí Spořilovská je předpokládán 800 vozidel/za 24 hodin). Plánované prodloužení tramvajové trati ze Spořilova na Jižní Město bylo zpracováno zatím jenom ve studijní formě, kdy byla trať vedena mimostředně mezi ulicemi Senohrabskou a Spořilovskou (varianta 1). Pro potřeby dopravně inženýrských podkladů bylo uvažováno s touto variantou 1. Zvažují se i jiné varianty vedení trati a v současné době není rozhodnuto, kterou stopou tramvajová trať bude vedena. Nicméně východní hranu ulice Choceradské, s ohledem na stávající zástavbu, je možné považovat za stabilizovanou. Vzdálenost hrany je cca 14 m od stávajících objektů a rovněž nejbližší hrany navrhovaného objektu. Posuzovaná stavba tedy není v kolizi s uvažovanou tramvajovou tratí dle této varianty 1.

Na základě provedeného dopravně inženýrského posouzení lze konstatovat, že i po výstavbě navrhovaného obytného domu přilehlá uliční síť a sledovaná (nejbližší) křižovatka Choceradská x Senohrabská kapacitně plně vyhoví ve výhledovém období dle ÚP SÚ hl. m. Prahy s úrovní kvality dopravy na vedlejší komunikaci A (doba zdržení je velmi malá, střední doba zdržení je do 10 s) a v období dokončení stavby (etapa 2017) s úrovní kvality dopravy na vedlejší komunikaci B (zdržení ještě bez front, střední doba zdržení je do 20 s).

K požadavku MČ Praha 11 ohledně realizace záměru až po zkapacitnění a vyřešení finální podoby křižovatky Senohrabská x Klapálkova příslušný úřad uvádí následující:

Jak již bylo uvedeno výše, navržený bytový dům bude dopravně napojen na ulici Choceradskou. Ke křižovatce Senohrabská x Klapálkova bude dle kartogramu, který znázorňuje rozpad zdrojové a cílové dopravy, ke zmíněné křižovatce směřovat cca 87 jednosměrných jízd osobních automobilů (OA) za 24 hodin. Vzhledem ke skutečnosti, že výpočet intenzity dopravy zahrnoval vyvolanou dopravu všech 151 jednosměrných jízd OA za 24 hodin a reálné přetížení projektovaným záměrem bude pouze cca 58 jednosměrných jízd OA za 24 hodin, bude po procentuálním přepočtu směřovat ke křižovatce Senohrabská x Klapálkova cca 33

jednosměrných jízd OA za 24 hodin. Z porovnání s kartogramem, který znázorňuje modelové zatížení okolních komunikací, vyplývá, že nárůst bude činit cca 1 % z celkového počtu aut.

Na základě výše uvedeného došel příslušný úřad k závěru, že se bude jednat o nevýznamné přetížení a že provozem posuzovaného bytového domu nelze očekávat významné ovlivnění křižovatky Senohrabská x Klapálkova. Rozhodnutí o tom, zda může být záměr realizován před zkapacitněním předmětné křižovatky, je v kompetenci příslušného dopravního správního úřadu.

Příslušný úřad dále uvádí, že dne 27.11.2013 byl zprovozněn nový most přes Jižní spojku v ulici Ke Garážím a došlo ke změně v organizaci dopravy spočívající v odklonu těžké kamionové dopravy ze Spořilovské ulice ve směru k dálnici D1. Ve směru od Štěrbohol tedy platí zákaz odbočení kamionů z Jižní spojky do ulice Spořilovská ve směru k D1 a kamiony jsou převedeny dále po Jižní spojnici až ke křižovatce u Kačerova na zmíněné nově vybudované přemostění a dále na komunikaci 5. května a dálnici D1. Po Spořilovské ulici je tak ponechána pouze jízda nákladních vozidel od D1 na Jižní spojku ve směru na Štěrboholy. Oproti původním předpokladům, kdy byl plánován odklon těžkých nákladních vozidel pouze v noci, platí nakonec výše uvedené dopravní opatření celodenně.

Dle sdělení oznamovatele je jiné dopravní napojení objektu než vjezdem na stávající parkoviště neproveditelné nejen z hlediska křížení se zastávkou autobusu MHD a budoucího křížení s navrhovanou tramvajovou tratí, ale také vzhledem k blízkosti uliční křižovatky. Z těchto skutečností vyplývají rozhledové poměry, odstupové vzdálenosti a další technické parametry.

S ohledem na výše uvedené lze konstatovat, že provozem posuzovaného záměru nedojde k významnému ovlivnění dopravní situace v zájmové oblasti.

Shrnutí

Příslušný úřad při svém hodnocení vycházel zejména ze závěru zpracovatele oznámení RNDr. Zbyňka Alinče, držitele autorizace pro posuzování vlivů na životní prostředí, ze závěrů přiložených odborných studií (Rozptylová studie, Akustická studie, Dopravně inženýrské podklady a posouzení, Biologický průzkum, Posouzení vlivu navrhované stavby a využití území na krajinný ráz, Studie oslunění a denního osvětlení, Posouzení vlivu na veřejné zdraví) a doplňujících informací od oznamovatele záměru.

Podle příslušného úřadu byl v průběhu zjišťovacího řízení popsán a zhodnocen stávající stav území a identifikovány vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, které byly zváženy ve vztahu k charakteru záměru a jeho umístění s ohledem na jejich rozsah, velikost a složitost, pravděpodobnost, dobu trvání, frekvenci a vratnost. Při aplikaci opatření k prevenci, vyloučení, snížení a kompenzaci nepříznivých vlivů, které jsou podrobně rozvedeny v oznámení a které vyplývají z provedeného zjišťovacího řízení, lze konstatovat, že realizací záměru nedojde

z hlediska základních environmentálních charakteristik území k významnému navýšení stávající zátěže území.

V průběhu zjišťovacího řízení byly uplatněny připomínky, které jsou řešitelné v návazných správních řízeních a měly by být posouzeny příslušnými dotčenými správními úřady. Z tohoto důvodu předal příslušný úřad kopie vyjádření oznamovateli záměru.

Příslušný úřad dále konstatuje, že stávající úroveň hlukové zátěže a znečištění ovzduší v území je daností, která je v oznámení uvedena a zahrnuta dostatečným způsobem do hodnocení. V oznámení byl použit standardní postup hodnocení vlivu záměru na hlukovou a imisní situaci, kdy je pro posouzení velikosti a významnosti vlivů vyhodnocen stávající stav, příspěvek záměru a výsledná zátěž. Další posouzení v rámci dokumentace EIA by výše uvedenou skutečnost nemohlo změnit.

Příslušný úřad došel k závěru, že záměr nemůže významně ovlivnit životní prostředí a veřejné zdraví a že uplatněné připomínky nezakládají důvod k tomu, aby bylo nutné přistoupit ke zpracování dokumentace ve smyslu § 8 zákona.

Závěr:

Záměr „Polyfunkční bytový dům s podnoží hromadných garáží pro stávající rezidenty, ul. Choceradská, Praha 4 – Spořilov, k.ú. Záběhlice (září 2013)“ naplňuje dikci bodu 10.6, kategorie II, přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v platném znění. Proto bylo dle § 7 citovaného zákona provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjištění, zda záměr bude posuzován podle citovaného zákona.

Na základě provedeného zjišťovacího řízení dospěl příslušný úřad k závěru, že záměr

**„Polyfunkční bytový dům s podnoží hromadných garáží pro stávající rezidenty,
ul. Choceradská, Praha 4 – Spořilov, k.ú. Záběhlice (září 2013)“**

nemá významný vliv na životní prostředí a obyvatelstvo,

a proto nebude posuzován

podle citovaného zákona.

V dalších stupních projektové přípravy je nutné splnit zejména následující podmínky:

1. Dodržet opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů navržených v kapitole D.IV oznámení (RNDr. Zbyněk Alinče., září 2013) a zohlednit relevantní připomínky z vyjádření k oznámení záměru.
2. Projednat způsob odvedení dešťových vod se správcem Chodoveckého potoka (odbor městské zeleně a odpadového hospodářství MHMP, oddělení péče o zeleně) a správcem retenční nádrže Chodovecká R5 (Lesy hl. m. Prahy, středisko vodní toky).
3. Zpracovat projekt sadových úprav, přičemž projekt týkající se realizace části zeleně v ÚSES bude zpracován osobou s autorizací pro ÚSES.
4. Doplnit větší podrobnosti o odstraňovaných, ponechávaných a nově vysazovaných dřevinách (včetně srovnání stavu stávajícího a stavu po realizaci záměru) a upřesnit rozsah kácení.
5. Kácení stromů a sanaci porostů křovin neprovádět v době hnízdění ptáků.
6. Koordinovat záměr s připravovanou cyklotrasou Roztyly – Záběhllice, Praha 4 – 10 (č. akce 2950109), s okolními plánovanými či realizovanými záměry a s plánovanou tramvajovou tratí.
7. Zajistit kontinuitu a komfortní parametry chodníku, resp. stezky pro chodce a cyklisty podél ulice Choceradská, a to v celé délce řešeného úseku.
8. Uplatňovat opatření na minimalizaci prašnosti během výstavby (kropení, čištění vozidel a vozovek).
9. Ve fázi územního řízení zpracovat návrh ochrany před hlukem z hlediska vlastních vjezdů do hromadných garáží nových objektů ve venkovním i vnitřním chráněném prostoru novostavby.
10. Ve fázi stavebního řízení zpracovat projekt ochrany venkovního chráněného prostoru novostavby před hlukem z dopravy, včetně zajištění potřebného provětrání.
11. Ve fázi stavebního řízení doložit podrobný výpočet hluku ze stavební činnosti, včetně návrhu opatření a jejich zpracování do Zásad organizace výstavby, kterým bude doloženo dodržení hygienických limitů ve venkovním chráněném prostoru a venkovním chráněném prostoru staveb.
12. Ve fázi stavebního řízení doložit výpočet hluku ze stacionárních zdrojů pro již konkretizované zdroje, včetně návrhů účinných opatření.
13. Ve fázi stavebního řízení konkretizovat způsob využití nebytových prostor.

14. Pro kolaudaci stavby doložit měřením soulad s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, v platném znění.

Závěr zjišťovacího řízení nenahrazuje vyjádření dotčených orgánů státní správy, ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.

Magistrát hl. m. Prahy
odbor životního prostředí
Mariánské nám. 2
110 01 Praha 1 /9/

Ing. Veronika **Miláčková**, Ph.D.
ředitelka odboru

