



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
ODBOR OCHRANY PROSTŘEDÍ

Váš dopis zn.

Č.j.

MHMP-123405/2005/OZP/VI/EIA/143-2/Be

Vyřizuje/ linka

Ing. Beranová/4443

Datum

9.8.2005

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), ve znění zákona č. 93/2004 Sb. (dále jen zákon)

Identifikační údaje:

Název: Zkapacitnění parkoviště P + R Skalka I, Praha 10

Zařazení záměru dle zákona: Bod 10.6, kategorie II, příloha č. 1

Skladové nebo obchodní komplexy včetně nákupních středisek, o celkové výměře 3 000 m² zastavěné plochy; parkoviště nebo garáže s kapacitou nad 100 parkovacích stání v součtu pro celou stavbu.

Charakter záměru: Dvoupodlažní parkoviště vznikne přebudováním stávajícího pozemního záchytného plošného parkoviště P + R. Bude sloužit k odstavení pouze osobních automobilů. Provozní doba bude záviset na době provozu metra, podle návrhu bude otevřeno od 5.00 do 0.30 hod.

Kapacita (rozsah) záměru: Objekt nového parkoviště bude mít dvě podlaží nad půdorysem cca 64 x 44 m, počet parkovacích míst vzroste ze stávajících 112 míst na 212 parkovacích míst. Plocha trvalého záboru bude mít výměru 1264,5 m².

Umístění: kraj: Praha
obec: Praha
městská část: Praha 10
katastrální území: Strašnice

Zahájení stavby: 1/2006

Ukončení stavby: 6/2006

Oznamovatel: Skanska Program Industry, s.r.o.
Ing. Holancová
Jeremiášova 947
155 00 Praha 5
IČ: 61247600

Souhrnné vypořádání připomínek:

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

- hlavní město Praha,
- městská část Praha 10,
- Hygienická stanice hlavního města Prahy,
- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha,
- odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy
- odbor dopravy Magistrátu hlavního města Prahy.

Jednotlivá vyjádření obsahují následující připomínky a podmínky k realizaci stavby.

Hlavní město Praha má následující připomínky:

Z akustického hlediska hlavní město Praha požaduje pro přehlednost dopracovat (u výpočtů hluku z výstavby) rozložení hluku pomocí izofon a překreslit vypočtené izofony do reálného mapového podkladu nebo, v případě výpočtu pomocí digitální mapy, vytisknout i vrstvu s objekty a komunikační sítě.

Z hlediska ochrany ovzduší se pouze konstatuje, že vliv emisí během výstavby je nutno eliminovat dodržováním technických a organizačních opatření.

Z hlediska hospodaření s odpady hlavní město Praha pouze požaduje doplnit některá upřesnění v další fázi projektové přípravy.

Z dopravního hlediska hlavní město Praha ve vyjádření uvádí, že postrádá podrobnější komentář, jakým způsobem se budou vozidla vracet do směrů, odkud přijela. V zájmu minimalizace nezbytného rozsahu zpevněných ploch se doporučuje zvážit nutnost navrhovaného odbočovacího pruhu u vjezdu do záchytného parkoviště v ul. Na Padesátém. Pokud bude třeba (s ohledem na navržený provozní režim uvnitř objektu záchytného parkoviště) s odbočovacím pruhem v ul. Na Padesátém počítat, pak jeho parametry se doporučují minimalizovat. Dále se požaduje komentovat, jakým způsobem se předpokládá příjezd uživatelů do záchytného parkoviště ve směru od jihu (např. z oblasti Zahradního města). Ve vyjádření se poukazuje na některé terminologické nepřesnosti týkající se funkčních ploch dle ÚPn hl. m. Prahy.

Závěrem hlavní město Praha uvádí, že požaduje v dalších fázích projektové dokumentace respektovat a vyřešit všechny výše uvedené připomínky a netrvá na dalším posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

Městská část Praha 10 ve svém vyjádření požaduje:

- V západní části parkoviště vhodně doplnit stávající stromořadí tak, aby vznikla ucelená stromová alej po celé západní straně parkoviště.
- Úpravu výjezdu do ulice Pod Strání na 1 výjezdový pruh.
- Chodníkovou plochu podél ulice Na Padesátém ponechat i v prostoru vrátek pro pěší tak, aby nevznikl vchod do parkoviště z prostoru přechodu vjezdu.
- Vyřešit propojení jednotlivých pater pro osoby se sníženou schopností pohybu jiným způsobem než po sjezdové rampě (po vozovce).
- Definitivní stavební úpravu vjezdu po ukončení staveništní dopravy zajistit fyzickým opatřením tak, že obrubníkem jednoznačně vymezí pouze vjezdový pruh do parkoviště bez oblouku na výjezd.
- Ve všech částech dokumentace sjednotit počty stání pro osoby se sníženou schopností pohybu, počty stání pro osoby se sníženou schopností pohybu navrhnout v souladu s platnými předpisy.
- Šířku vrátek pro pěší uzpůsobit pro osoby se sníženou schopností pohybu.
- Pro příjezd staveništní dopravy využít především ulici Rabakovskou.
- V 1. NP nenavrhovat povrchy stání ze zatravnovacích panelů.
- P+R Skalka I musí odpovídat standardům pro tento typ staveb na území hl. m. Prahy, tj. P+R musí být vybaveno informačním dynamickým naváděcím systémem (návrh rozmístění naváděcího systému musí být součástí dokumentace P+R k územnímu řízení), součástí P+R musí být prostor pro hlídanou odstávku jízdních kol, jako součást stavby musí být realizováno několik stání K+R, ze stanoviště strážného musí být umožněna optická kontrola vjezdu z ulice Na Padesátém včetně ovládní závor.

Závěrem se ve vyjádření MČ Praha 10 uvádí, že stavba parkoviště P+R Skalka I přispívá k navýšení počtu parkovacích stání ve východní části hlavního města Prahy, což přispěje ke zlepšení životního prostředí ve vnitřním městě a zvýší využití městské hromadné dopravy uvnitř hlavního města Prahy. Při splnění výše uvedených požadavků městská část Praha 10 nepožaduje provést pro stavbu parkoviště P+R Skalka I proces posuzování vlivů záměru dle zákona č. 100/2001 Sb.

Hygienická stanice hlavního města Prahy ve vyjádření uvádí, že je nutno klást největší důraz na vyhodnocení akustické zátěže z provozu výše uvedeného záměru, a to včetně návazné dopravy. Důvodem je blízká obytná zástavba a skutečnost, že území je již v současné době zatíženo poměrně vysokými hladinami hluku, zejm. z automobilové dopravy. V ulici Pod Strání jsou překročeny hygienické limity hladin hluku v denní i noční době. Je proto nutné zajistit, aby nedocházelo k dalšímu zvyšování hladin hluku a posuzovat záměr v kontextu s realizací dalších plánovaných záměrů.

Podle oznámení dojde vlivem provozu parkoviště a realizace všech plánovaných záměrů (zejm. výstavba centra Tesco) po roce 2006 k nárůstu dopravy a celkové hlukové zatížení oblasti se zvýší v L_{Aeq} o cca 0,5 – 0,6 dB ve dne a o cca 0,3 dB v noci. Hlavní část tohoto nárůstu sice bude způsobena očekávaným zvýšením intenzit dopravy vlivem provozu okolních záměrů, zejm. centra Tesco, ale i přes toto

relativně mírné navýšení dojde ke zvýšení již tak nadlimitních hodnot, zejména v ulici Pod Strání a před obvodovým pláštěm hotelu Skalka.

Nízký nárůst akustického tlaku byl vypočten za předpokladu realizace protihlukových opatření, zejm. snížení rychlosti v ul. Pod Strání, na vjezdu a výjezdu z parkoviště a na samotném parkovišti a dále pak vybudování protihlukové stěny o výšce 2,2 m směrem k hotelu Skalka.

Ve vyjádření se uvádí, že je otázkou, zda je zapotřebí zvyšovat kapacitu P+R parkoviště Skalka I, když součástí záměru obchodního centra Tesco je i parkoviště P+R Skalka II.

Po zhodnocení souladu předložené dokumentace s požadavky předpisů v oblasti ochrany veřejného zdraví Hygienická stanice hl. m. Prahy požaduje zpracování dokumentace záměru podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.

Česká inspekce životního prostředí nemá žádné podstatné připomínky a nepožaduje jeho další hodnocení dle zákona. Uvedené formální nepřesnosti je možné odstranit v dalším stupni dokumentace.

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy jako dotčený správní úřad nepožaduje pokračovat v procesu posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění zákona č. 93/2004 Sb. s tím, že nemá k oznámení připomínky.

Odbor dopravy Magistrátu hlavního města Prahy nemá připomínky.

Příslušný úřad prostudoval předložené oznámení a došlá vyjádření v průběhu zjišťovacího řízení. K jednotlivým připomínkám, které jsou shrnuty do tematických celků, uvádí příslušný úřad následující:

Dopravní hledisko

Co se týká Hygienickou stanicí hl. m. Prahy zmiňované potřeby navýšení kapacity parkoviště, tato vychází z celkové koncepce řešení parkování v této části Prahy, která zde nastane po vybudování obchodního centra Tesco. Tato koncepce je postavená na myšlence přesunout maximálně možnou parkovací kapacitu co nejbližší k metru, což zvýší využití městské hromadné dopravy v centru hlavního města a tím povede ke zlepšení životního prostředí ve vnitřním městě. Koncepce byla přijata Radou hlavního města Prahy usnesením číslo 1579 ze dne 14.9.2004 k návrhu řešení dostavby záchytných parkovišť P+R v lokalitě Skalka na Praze 10. Tímto usnesením Rada vzala na vědomí, že *“na základě požadavku MČ Prahy 10 bude parkoviště P+R Skalka II vybudováno jako plošné s kapacitou 78 míst a u parkoviště P+R Skalka I bude zvýšena jeho kapacita přebudováním na objektové parkoviště na 220 parkovacích míst (dosud 112),...“*.

Pro upřesnění příslušný úřad dodává, že původně bylo parkoviště P+R Skalka II navrhováno s kapacitou cca 300, resp. 600 míst. Stanovisko o hodnocení vlivů v procesu posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 132/2000 Sb., doporučilo

variantu 300 parkovacích míst. Dle rozhodnutí o umístění stavby pro „Obchodní zařízení včetně veřejně prospěšné stavby P+R Skalka II, Praha 10, 1. – 3. etapa“ (č.j. OST 4152/03/Hask ze dne 8.9.2004) má mít záchytné parkoviště P+R 78 parkovacích míst.

V roce 2001 bylo vydáno územní rozhodnutí na dvoupodlažní parkoviště P+R Skalka I s kapacitou 220 míst, které nakonec bylo vybudováno pouze v rozsahu stávající kapacity 112 míst.

K požadavku hl. m. Prahy - návrh na příjezd do objektu záchytného parkoviště z ulice Na Padesátém byl z dopravního hlediska konzultován se zástupci Policie ČR a odboru dopravy MHMP, kde byl odbočovací pruh jednoznačně požadován. Investor by zrušení požadavku na zřízení odbočovacího pruhu a zajištění na parkoviště z ulice Na Padesátém pouhým pravým odbočením podporoval.

Příjezd na parkoviště od jihu je možný ulicí Rabakovskou, alt. Přetluckou, předpokládá se však, že převážná část vozidel bude přijíždět od severu ulicemi Černokostelecká a Úvalská. Vozidla se budou vracet stejným způsobem, jako přijížděla.

K připomínce MČ Praha 10 týkající se chodníku a vrátek – projekt řeší pouze úpravu trasy stávajícího chodníku, takže nová část chodníku navazuje na chodník stávající. Vrátka z parkoviště nejsou situována z prostoru přechodu – ten je pouze v místě vjezdu.

Co se týká bezbariérového propojení, pro osoby se sníženou schopností pohybu jsou stání situována především ve 2. NP, kde je celkem 9 takovýchto stání. Osoby, které se přesto rozhodnou použít stání pro imobilní v 1. NP, mohou pro přístup k metru využít stávající chodníky. Zřizování dalšího bezbariérového propojení jednotlivých podlaží parkoviště např. pomocí zvedací plošiny nebo jiným technickým zařízením je dle oznamovatele vzhledem k charakteru stavby a též i z ekonomických důvodů problematické (náklady na údržbu a revize zvedacích zařízení, problém skutečného využívání takovýchto zařízení v praxi), neboť dostupnost 2. NP je možno zajistit jiným způsobem.

Požadavek úpravy výjezdu do ulice Pod Strání na 1 výjezdový pruh oznamovatel akceptuje, podobně jako další body včetně vybavení P+R informačním dynamickým naváděcím systémem.

Akustické hledisko

Vyjádření Hygienické stanice hl. m. Prahy zmiňuje otázky hlukové zátěže a uvádí, že v území lze očekávat po roce 2006 vlivem realizovaných záměrů nárůst celkové hlukové zátěže v oblasti o cca 0,5 – 0,6 dB ve dne a o cca 0,3 dB v noci. Tento údaj se však vztahuje k výsledkům hodnocení všech záměrů v okolí a bude způsoben zejména provozem obchodního zařízení Tesco, u něhož je očekávaná dopravní zátěž cca 12 x vyšší než u předmětného parkoviště P+R Skalka I.

Vlastní rozšíření parkoviště P+R Skalka I, které je předmětem předloženého oznámení záměru, změní dle vyjádření zpracovatele akustické studie hlukovou zátěž v okolí jen zcela minimálně a pouze ve dne – vypočtené hodnoty nárůstu L_{Aeq} činí

nejvýše 0,17 dB ve dne a 0 dB v noci. To je dáno skutečností, že součástí projektu je (vedle vlastního rozšíření parkoviště) řada ochranných opatření proti hluku. Jedná se zejména o zjednosměrnění parkoviště (vjezd na parkoviště od ul. Na Padesátém a výjezd do ul. Pod Strání, namísto současného vjezdu a výjezdu pouze do ul. Pod Strání). Tímto opatřením nedojde k nárůstu průjezdů automobilů v ul. Pod Strání, kde je obytná zástavba. Další opatření pro snížení hlukové zátěže je snížení dopravní rychlosti v ul. Pod Strání a vybudování protihlukové stěny směrem k hotelu Skalka.

Dále je nutno uvést, že v území je v současnosti překročen limit pro hluk z dopravy na hlavních komunikacích v noční době, limit pro denní hluk není překročen. K nárůstu hluku v noci vlivem záměru však podle hlukové studie vůbec nedojde.

Níže je uvedeno zpřesňující stanovisko zpracovatele hlukové studie včetně podrobnějšího objasnění základních údajů:

- 1 Limitní ekvivalentní hladiny akustického tlaku A ve venkovním prostoru objektů v ulici Pod Strání jsou dle tab. 1.

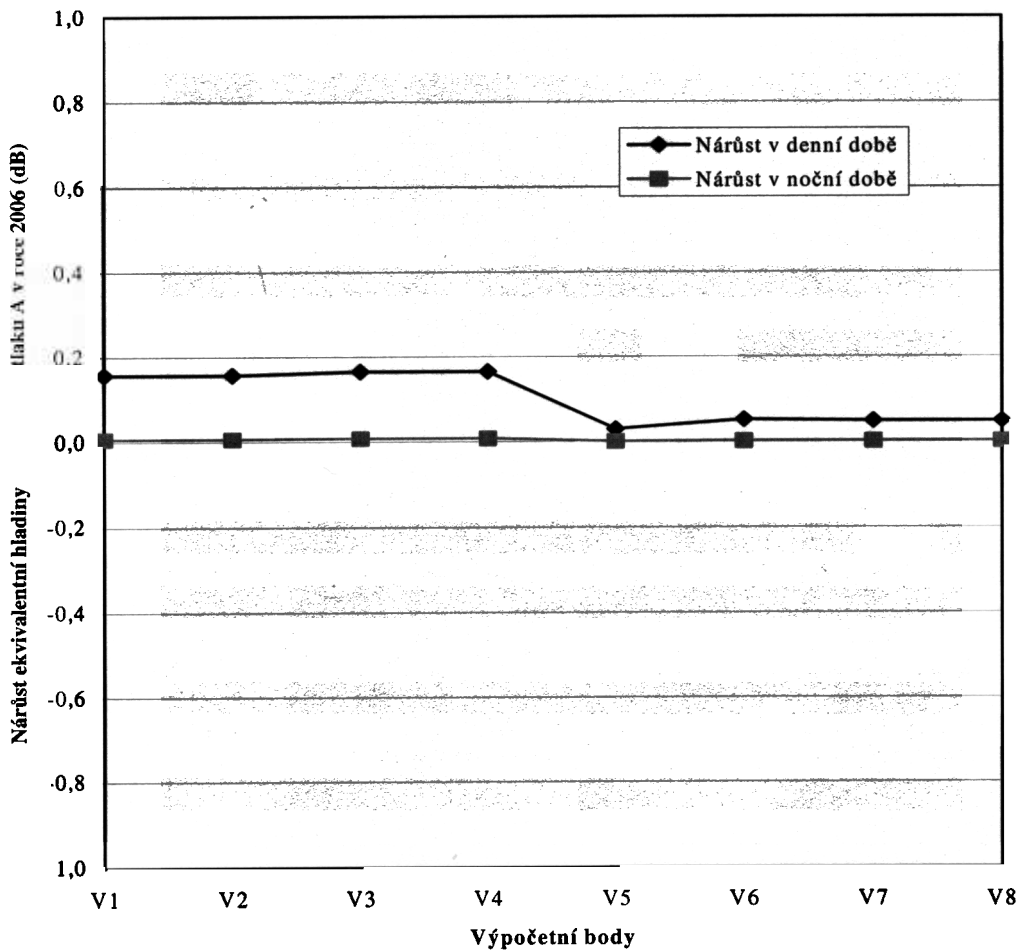
Tab. 1. Nejvyšší přípustné hladiny akustického tlaku A pro hluk z dopravy - venkovní prostor

Prostor	Hodnota v dB po dobu (hh:mm)	
	06:00-22:00	22:00-06:00
Veličina		
Venkovní prostor staveb pro bydlení a území	60	50
Nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku A pro převažující hluk z dopravy [$L_{pAeq,T}$]		

2. Naměřené hladiny akustického tlaku A před nejbližšími chráněnými objekty v ulici Pod Strání jsou v tab. 2 (měření v roce 2005).
3. Ze srovnání naměřených a limitních hladin vyplývá, že limit je překročen pouze v noční době. V denní době je z měření vyhodnocená ekvivalentní hladina 56,1 dB, což je o 3,9 dB nižší než hladina limitní.
4. Zvýšení hluku samotným parkovištěm P+R Skalka I ve sledovaných (reprezentativních) bodech před nejbližšími chráněnými objekty je na obr. 1.

Tab. 2. Výsledky vyhodnocení měření $L_{pAeq,v,d}$, $L_{pAeq,v,n}$

Měř. bod	Měřicí bod popis	Vyhodnocené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A v roce 2005 (dB)	
		v denní době $L_{pAeq,v,d}$	v noční době $L_{pAeq,v,n}$
M1	2 m před obvodovým pláštěm ve 2. NP hotelu SKALKA	56,1±2,0	53,0±2,0
M3	2 m před obvodovým před obvodovým pláštěm 1. NP obytného objektu Pod Strání 43	54,9±2,0	50,8±2,0



Obr. 1. Nárůst ekvivalentních hladin akustického tlaku A pouze z Parkoviště P+R

Z obr. 1 vyplývá, že v noční době, kdy je před chráněnými objekty v ulici Pod Strání překročen hygienický limit, je pohyb vozidel z/na Parkoviště P+R Skalka tak malý, že stávající hlukovou situaci nemění (nárůst 0 dB).

Z obr. 1 dále vyplývá že v denní době, kdy není před chráněnými objekty v ulici Pod Strání překročen hygienický limit, pohyb vozidel z/na Parkoviště P+R Skalka způsobí nárůst 0,17 dB. To znamená, že stávající ekvivalentní hladina akustického tlaku A v denní době ve vzdálenosti 2 m před obvodovým pláštěm 2. NP hotelu SKALKA (nejvíce exponovaný objekt) se z hodnoty 56,1 zvýší na hodnotu 56,3 dB. **Zvýšená hodnota stále vyhovuje s dostatečnou rezervou hygienickému limitu dle tab. 1.**

Domníváme se, že z hlediska expozice obyvatelstva hlukem je výrazně výhodnější akceptovat toto nepatrné zvýšení (jehož důsledkem nebude nepřekročení hygienického limitu), než způsobit, že (z nedostatku parkovacích stání na parkovišti P+R) řidiči budou složitě vyhledávat parkování v sousedících, tišších, ulicích nebo blíže k centru.

Realizace záměru by měla přispět k vyššímu využívání systému zachytných parkovišť občany přijíždějícími do hlavního města. Následným zintenzivněním využívání městského hromadné dopravy tak přispěje k celkovému zlepšení životního prostředí, a to nejen v této oblasti Prahy 10.

Příslušný úřad konstatuje, že nelze předpokládat, že případná dokumentace EIA přinese nějaké nové informace, které by v oznámení záměru nebyly uvedeny (v oznámení jsou zpracovány 3 akustické studie).

Konečné rozhodnutí týkající se akustického hlediska je však v kompetenci orgánu ochrany veřejného zdraví.

Ostatní připomínky

Z jednotlivých výše citovaných vyjádření vyplývají další připomínky, které příslušný úřad neshrnuje v tematických celcích. Tyto připomínky jsou většinou zpřesňujícího charakteru a odkazují na obecné povinnosti vyplývající z právních předpisů v oblasti ochrany životního prostředí. Podle příslušného úřadu jsou tyto připomínky řešitelné v návazných řízeních a nejsou důvodem pro pokračování v procesu posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění zákona č. 93/2004 Sb.

Závěr:

Záměr „Zkapacitnění parkoviště P + R Skalka I, Praha 10“ 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), ve znění zákona č. 93/2004 Sb. 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

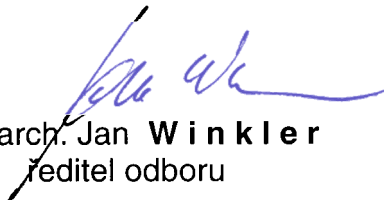
„Zkapacitnění parkoviště P + R Skalka“

n e b u d e p o s u z o v á n

podle citovaného zákona a je nezbytné dodržet opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů navržených v oznámení a zohlednit připomínky uplatněné v průběhu zjišťovacího řízení.

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

Na základě usnesení Rady hlavního města Prahy č. 0252 ze dne 1. 3. 2005 došlo ode dne 1. 4. 2005 ke změně Organizačního řádu Magistrátu hlavního města Prahy, a to mj. tak, že s účinností od 1. 7. 2005 byl zrušen odbor životního prostředí Magistrátu hlavního města Prahy a jeho činnosti delimitovány do nově vzniklého odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy s tím, že odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy přejímá veškerá práva a závazky odboru životního prostředí Magistrátu hlavního města Prahy.


Ing. arch. Jan **Winkler**
ředitel odboru

4,

Přílohy:

- vyjádření hlavního města Prahy
- vyjádření městské části Praha 10
- vyjádření Hygienická stanice hlavního města Prahy
- vyjádření České inspekce životního prostředí
- vyjádření odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy
- vyjádření odboru dopravy Magistrátu hlavního města Prahy