



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
ODBOR OCHRANY PROSTŘEDÍ

PID

Váš dopis zn. SZn. Vyřizuje/linka Datum
S-MHMP-544743/2009/OOP/VI/EIA/645-2/Nov Ing. Novotný/4278 16.11.2009

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)

Název: Stavba č. 3295 - TV Horní Počernice, etapa 0006 - komunikace Robotnice (červen 2009)

Zařazení záměru dle zákona:

Příloha č. 1, kategorie II, bod 9.1

Umístění:

kraj:	Hlavní město Praha	městská část:	Praha 20
obec:	hlavní město Praha	katastrální území:	Horní Počernice

Oznamovatel:

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA (IČ: 00064581; Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1)

Charakter a kapacita záměru:

Předmětem posuzovaného záměru je výstavba místní komunikace v Horních Počernicích. Komunikace má sloužit k obsluze plánované bytové výstavby v území a má být v budoucnu součástí dalšího napojení Horních Počernic na Pražský okruh a dálnici D11 a na obchodně-zábavní Centrum Černý most.

Jedná se o místní komunikaci o dvou pruzích, celkové délce 1,2 km a sestává, kromě vlastní komunikace, ze souvisejících křižovek (ulice Božanovská a Na Chvalce), chodníku, přemostění vodního toku Chvalka, podélných parkovacích stání, podélného pruhu vegetace, retenční nádrže na dešťovou vodu atd.

Celková délka nové komunikace je 1 212,8 m. Komunikace je dělena pro účely výstavby na 4 úseky: SO104 (707,5 m), SO105 (333,5 m), SO108 (94,3 m), SO109 (77,5 m).

Zjišťovací řízení:

Při zjišťovacím řízení se zjišťuje, zda a v jakém rozsahu může záměr vážně ovlivnit životní prostředí a veřejné zdraví. Používají se přitom 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 okolnosti, zda záměr svou kapacitou dosahuje limitních hodnot uvedených u záměrů

příslušného druhu kategorie II v příloze č. 1 k zákonu a dále k obdržným vyjádřením veřejnosti, dotčených správních úřadů a dotčených územních samosprávných celků.

Oznámení záměru (červen 2009) bylo zpracováno podle přílohy č. 3 zákona společností CITYPLAN spol. s r.o., pod vedením Ing. Jany Caletkové, Ph.D. Zpracovatelé oznámení při svém hodnocení došli k závěru, že záměr nemůže významně ovlivnit životní prostředí a veřejné zdraví při aplikaci opatření pro prevenci, vyloučení, snížení a kompenzaci nepříznivých vlivů, které jsou v oznámení navrženy.

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

- hlavní město Praha
(vyjádření č.j. MHMP 686634/2009 ze dne 14. 8. 2009)
- městská část Praha 20
(vyjádření č.j. 1123/OOP/2009 ze dne 22. 7. 2009)
- Hygienická stanice hlavního města Prahy
(vyjádření zn. ÚPL/807/3682/9139/08 ze dne 15. 7. 2009)
- Česká inspekce životního prostředí
(vyjádření zn. ČIŽP/41/IPP/0912630.001/09/PKJ ze dne 21. 7. 2009)
- odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy
(vyjádření SZn. S-MHMP-544743/2009/1/OOP/VI ze dne 23. 7. 2009)
- odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu Magistrátu hlavního města Prahy
(vyjádření č.j. MHMP 574355/2009/Fex ze dne 29. 7. 2009)
- odbor dopravy Magistrátu hlavního města Prahy
(vyjádření č.j. MHMP-607136/2009/DOP-O4/Fr ze dne 22. 7. 2009)
- pan Pavel Strunz
(vyjádření ze dne 21. 7. 2009),
- Společenství vlastníků pro dům V Javorech 1,3
(vyjádření ze dne 24. 7. 2009),
- Společenství vlastníků pro dům V Javorech 17, 19
(vyjádření ze dne 11. 8. 2009).

Přímý požadavek zpracovat dokumentaci ve smyslu § 8 není ve vyjádřeních obsažen. Společenství vlastníků pro dům V Javorech 1,3 a Společenství vlastníků pro dům V Javorech 17, 19 však s realizací záměru nesouhlasí.

Podstata jednotlivých vyjádření je shrnuta v následujícím textu.

Hlavní město Praha (HMP) nemá k záměru zásadní připomínky s tím, že žádá, aby jeho vyjádření bylo zařazeno do závěrů zjišťovacího řízení.

Z hlediska urbanistické koncepce a funkčních systémů se záměrem HMP souhlasí. Navrženou komunikaci je třeba začlenit do území, a to výsadbu oboustranné aleje stromů a je také třeba doplnit chodník podél ulice Na Chvalce.

Z akustického hlediska HMP upozorňuje, že je třeba, aby měření hluku bylo provedeno osobou k tomu oprávněnou dle zákona č. 258/2000 Sb., v platném znění. V oznámení je třeba doložit akreditaci tohoto subjektu. Dále je třeba v oznámení uvést s jakou verzí programu Hluk+ byl výpočet do hlukové studie proveden.

HMP doporučuje pro přehledné zobrazení rozložení hluku v dotčeném území prostřednictvím izofon překreslit vypočtené izofony do reálného mapového podkladu nebo v případě výpočtu s využitím digitální mapy nebo ortofotomapy vytisknout též vrstvu s objekty a komunikační sítí. Vlastní pracovní grafické výstupy bez mapového podkladu nejsou pro celkové hodnocení situace dostatečně přehledné.

Do dalšího stupně projektové přípravy záměru je třeba výše zmiňované nedostatky v hlukové studii doplnit.

Z hlediska ochrany ovzduší je předložena rozptylová studie v oznámení vypracovaná podle metodiky SYMOS. Navrhovaná komunikace odvede dopravu z centra obytné zástavby Horních Počernic, ale mírně se zvýší imisní zátěž v okolí budoucí komunikace, kde se předpokládá vybudování nové obytné zástavby.

Již v současné době dochází v sousedství frekventovaných komunikací k překračování limitů pro koncentrace NO_2 a PM_{10} . Dominantním zdrojem je doprava na dálnici D1 a na Pražském okruhu R1. Vzhledem k ochraně zdraví obyvatel přilehlé stávající a nově navrhované obytné zóny je nutné požadovat co nejširší zavedení prvků ochranné zeleně podél navrhované komunikace.

Z hlediska ochrany ovzduší lze dle HMP s navrhovaným dopravním řešením, které odlehčí dopravní zátěž v centru Horních Počernic, souhlasit.

Z hlediska městské zeleně je trasa komunikace vedena územím s celoměstským systémem zeleně, oboustranně je lemována funkčními plochami ZN (přírodní nelesní plochy) a prochází mezi funkčními plochami OC (čistě obytné), OV (všeobecně obytné) a PP (parkově upravené plochy).

V oznámení mezi návrhem keřových výsadeb jsou špatně citovány druhy neexistujících keřů.

HMP upozorňuje, že v případě začlenění komunikace do území formou výsadeb zeleně je třeba, aby zeleň byla navržena jako dvoustranná alej stromů s možnou podsadbou nižšími keři. V rámci navrhovaných opatření ke snížení nepříznivých vlivů, doporučuje odvolat se v případě zeleně na ČSN DIN 18 920, o ochraně dřevin při stavebních činnostech vedle odvolávky na ČSN 83 9061.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny se nedotýká záměr výstavby komunikace žádných funkčních prvků územního systému ekologické stability (ÚSES), jak je správně v oznámení konstatováno. Zároveň však její trasa podle platného územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (ÚPn) prochází ve své západním úseku mezi třemi navrženými prvky ÚSES – lokálním biocentrem (L4/64), regionálním biokoridorem (R4/38) a interakčním prvkem (I6/408) vázaným na část potoka Chvalka.

Z přiložené koordinační situace (1 : 1 000) je zřejmý posun trasy posuzované komunikace o cca 10 metrů severně do výše zmíněného lokálního biocentra. Zásah uvedeného rozsahu lze považovat za odchytku mimo podrobnost ÚPn (měřítko 1 : 10 000) za podmínky důsledného ozelenění okolí stavby, nepůjde tedy o rozpor s ÚPn. V této souvislosti považuje HMP za nezbytné upozornit na „zbytkový“ pás území (o šíři cca 15 – 20 metrů), který vznikne mezi komunikací a potokem Chvalka. S ohledem na tento fakt by měl být v konečné podobě do sadových úprav zahrnuta i část tohoto pásu, na níž by pak navázal do budoucna uvažovaný projekt revitalizace potoka.

Stavba je navržena v těsném sousedství přírodního parku Klánovice – Čihadla. Vzhledem ke svému charakteru však nemá zásadní vliv na dochovaný ráz krajiny.

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu (ZPF) leží lokalita mimo současně zastavěné území v katastrálním území Horní Počernice. Jedná se o liniovou stavbu, která většinou své trasy leží na pozemcích vedených jako zemědělská půda. K trvalému záboru pro novostavbu komunikace dojde zejména na pozemcích parc. č. 4408/8 a 4417/2. Tyto pozemky jsou v katastru nemovitostí evidovány jako orná půda, jsou tedy součástí ZPF. Trvalým zábořem bude dotčeno cca 2,5 ha zemědělské půdy III. třídy ochrany, BPEJ

2.26.11. Dočasný zábor zemědělské půdy je navržen pro pracovní prostor okolo stavby a pro zařízení staveniště na pozemku parc. č. 4417/13 v ploše cca 900 m². Po ukončení stavby budou plochy dočasného záboru a zařízení staveniště zrekultivovány a uvedeny do původního stavu. Záborový elaborát byl již zpracován v souladu se zákonem č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění a je součástí oznámení.

Území bylo v rámci připomínkového řízení k ÚPn opatřeno předběžným souhlasem Ministerstva životního prostředí s odnětím ze ZPF podle § 5 odst. 2 zákona o ochraně ZPF. Z hlediska ochrany ZPF je uvedený záměr v souladu s platným ÚPn a lze jej akceptovat.

Z geologického hlediska a z hlediska hospodaření s odpady nemá HMP k oznámení připomínky.

Z dopravního hlediska má HMP k předloženému oznámení tyto připomínky:

Návrh šířkového uspořádání části komunikace předpokládá šířku jízdního pruhu 3,75 m. Navrženou šířku jízdního pruhu 3,75 m považuje s poukazem na význam komunikace v urbanizovaném území města za velkorysou i za předpokladu, že komunikace bude využívána autobusovou MHD. Se zřetelem na minimalizaci nezbytného rozsahu zpevněných ploch v území doporučuje šířku jízdního pruhu volit úspornější.

Chodník podél vozovky navrhované komunikace by měl umožnit smíšený provoz pěších a cyklistů.

V přílohách oznámení jsou doloženy kartogramy zatížení komunikační sítě téměř nečitelnými údaji zatížení vybraných komunikací v oblasti Horních Počernic s hlavičkou firmy CityPlan – viz např. str. 10 hlukové studie, na dalších obdobných kartogramech není uveden zpracovatel údajů vůbec. Ze způsobu zpracování lze usuzovat, že se jedná o stejnou firmu.

HMP upozorňuje, že pro potřeby hodnocení vlivů záměrů na životní prostředí na území hlavního města je třeba vycházet z aktuálních oficiálních hodnot zatížení komunikační sítě, které poskytuje Útvar rozvoje hlavního města Prahy, v případě současného stavu též Technická správa komunikací hl.m. Prahy.

V části B.II. oznámení (Údaje o vstupech) HMP postrádá standardní kapitolu „Nároky na dopravní infrastrukturu“.

Doloženou situaci by bylo vhodné doplnit o podélný řez a příčné řezy v charakteristických profilech.

Z hlediska zásobování vodou a elektrickou energií bez připomínek.

Z hlediska odkanalizování nemá HMP připomínky.

Z hlediska vodních toků HMP upozorňuje, že úpravy koryta toku Chvalka je nutné projednat se správcem tohoto toku a koordinovat úpravy s projektem revitalizace vodního toku Chvalka v zájmovém území.

Z hlediska zásobování teplem HMP upozorňuje, že je v trase navrhované komunikace veden stávající tepelný napáječ 2 x DN 200 pro sídliště v Horních Počernicích, který musí být dle zákona č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů, respektován. Záměr je nutno projednat s provozovatelem Pražskou teplotárnou a.s.

Z hlediska zásobování zemním plynem je nutné projednat s Pražskou plynárenskou Distribuce, a. s. ve smyslu § 68 a § 69 zákona o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů.

Z hlediska nadřazených telekomunikačních sítí HMP upozorňuje, že v trase navrhované komunikace vedou stávající optické kabely, které je třeba respektovat.

Městská část Praha 20 (P20) prostřednictvím svého starosty ve svém vyjádření ze dne 22. 7. 2009 sděluje, že k záměru nemá připomínky.

Hygienická stanice hlavního města Prahy (HS HMP) ve svém vyjádření konstatuje následující:

Největší důraz je třeba klást na hodnocení zdravotních rizik vyplývajících z expozice hluku a znečištění ovzduší a dále na hlukové emise.

Dominantním zdrojem znečišťování ovzduší je doprava na Pražském okruhu, dálnice D11 a provoz na ul. Chlumecká a Náchodská. Ze zpracované rozptylové studie vyplývá, že výstavba nové komunikace se z celkového pohledu významně v daném území neprojeví. Vlivem realizace stavby dojde k nárůstu intenzit dopravy zejména na ul. Na Chvalce a na spojnici Hartenberská - nová komunikace Robotnice. K poklesu intenzit dopravy dojde na komunikacích Hartenberská (celek), Božanovská a Náchodská (části komunikací). Celkový stav z hlediska emisí při porovnání roku 2013 bez realizace a s realizací komunikace Robotnice je však přibližně vyrovnaný. Provoz nové komunikace se projeví zhoršením imisní situace zejména v jejím bezprostředním okolí, avšak hodnoty průměrných koncentrací se budou měnit v řádu desetin mikrogramů, nejedná se tedy o významné změny.

Dominantními zdroji hluku v území je doprava na Pražském okruhu a dálnici D11. V lokalitě určené ÚPn pro bytovou výstavbu však nejsou hygienické limity překročeny. Vlivem výstavby záměru dojde ke zhoršení hlukových poměrů v míře do 3 až 4 dB. Hygienické limity však budou dodrženy (body 3 - 8). Ve výpočtových bodech 3 - 7 budou dodrženy hygienické limity pro den/noc 55/45 dB v L_{Aeq} . Pro výpočtový bod 8 platí limit 60/50 dB v L_{Aeq} , neboť dominantním zdrojem hluku je hlavní ul. Božanovská. V bodech 1 a 2 budou hygienické limity 55/45 dB v L_{Aeq} překročeny, což lze vyřešit buď realizací protihlukových opatření nebo posunutím budov dále od komunikace.

HS HMP rozporuje stanovení hygienických limitů v bodech 1 a 2. Limitní izofony se zde vztahují k nové komunikaci a nikoli k hluku z Východní spojky. HS HMP proto doporučuje posunout plánovanou zástavbu dále od komunikace nebo v dalším stupni projektové dokumentace navrhnout protihluková opatření.

Ve výpočtovém bode č. 8 byly hygienické limity stanoveny správně.

Bylo prokázáno, že stavba nebude mít negativní vliv na zájmy chráněné HS HMP za předpokladu dodržení navržených opatření a zásad.

Předložené oznámení je z hlediska HS HMP chráněných zájmů zpracováno v dostatečném rozsahu, HS HMP proto nepožaduje zpracování dokumentace. Výstavba záměru nebude mít výrazně negativní vliv na imisní situaci v území, její výstavba je akceptovatelná.

Kolem nové komunikace bude nutné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, které vymeze prostor, na jehož hranici budou dodrženy hygienické limity. Rozhodnutí o ochranném pásmu musí být vyhlášeno současně s vydáním územního rozhodnutí, a to se všemi důsledky na možnost užívání stávajících obytných staveb a zákazem výstavby obytných staveb nových.

Návrh na vydání rozhodnutí o ochranném hlukovém pásmu musí být projednáno s HS HMP.

Opatření, která vyplynou z vyhlášení ochranného pásma musí být zahrnuta do projektu.

Česká inspekce životního prostředí (ČIŽP) z hledisek odpadového hospodářství a ochrany ovzduší nemá k záměru žádné připomínky.

Z hlediska ochrany vod má ČIŽP k oznámení následující připomínky:

V části D.1.6. se hovoří o vhodnosti území k zasakování srážkové vody a nutnosti osazení lapolů. Z oznámení však nevyplývá, že by měly být tyto závěry v praxi uplatněny. V záměru se počítá s odvodem srážkových vod do retenční nádrže a umístění lapolů není zmiňováno. Není tedy jasné, jaká konkrétní opatření budou realizována. ČIŽP požaduje uplatnit zasakování in situ v co možná největší míře.

V oznámení chybí výpočet bilance odtoku srážek ze zájmové lokality zejména s ohledem na kapacitu navrhované retenční nádrže.

ČIŽP upozorňuje na fakt, že od roku 2007 je k dispozici Klimatický atlas Česka vycházející z pozorování z let 1961-2000. Quittovo členění využívá převážně pozorování z let 1901 - 1950.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny neobsahuje oznámení žádné údaje, které by umožňovaly zhodnocení vlivu záměru na životní prostředí. Jestliže byla, jak je v oznámení uvedeno, provedena „podrobná rekognoskace terénu“, je třeba zjištění do oznámení doplnit. Nelze se omezit pouze na konstatování, že nebyly zjištěny žádné zvláště chráněné druhy. ČIŽP upozorňuje, že i náletové dřeviny jsou dřevinami rostoucími mimo les a jako takové požívají ochrany podle § 7 a § 8 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. V mnoha případech jsou porosty náletových dřevin hodnotnější než dřeviny vysazované. Dále ČIŽP doporučuje, aby rekonstrukce ulice Na Chvalce byla provedena včetně chodníku. Podle vložené mapy se jedná o jediný krátký úsek bez chodníku, což je vzhledem k plánované obytné zástavbě nejen nesmyslné, ale také nebezpečné.

ČIŽP závěrem konstatuje, že k oznámení nemá zásadní připomínky a že požaduje, aby připomínky z hledisek ochrany přírody a ochrany vod byly zohledněny v následných fázích přípravy záměru.

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (OOP MHMP) jako dotčený správní úřad má k záměru následující připomínky:

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu OOP MHMP konstatuje, že v oznámení je problematika předpokládaných záborů zemědělské půdy zpracována dostatečně podrobně v souladu s §§ 3 a 4 vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu (ZPF).

Z hlediska lesů a lesního hospodářství nemá OOP MHMP připomínky.

Z hlediska nakládání s odpady nemá OOP MHMP připomínky.

Z hlediska ochrany ovzduší OOP MHMP konstatuje následující:

Pro potřeby oznámení záměru byla předložena rozptylová studie (únor 2009), kterou vypracoval Ing. Bohuslav Popp. Předložená studie hodnotí vliv provozu nové komunikace na kvalitu ovzduší v zájmovém území ve výhledovém roce 2013. Hodnocení vlivu je provedeno pro znečišťující látky: oxid dusičitý (NO₂), oxid uhelnatý (CO), suspendované částice PM₁₀ a benzen.

Hodnocení imisního pozadí vychází z výsledků matematického modelu znečištění ovzduší ATEM (aktualizace 2008). V zájmovém území lze v současné době očekávat průměrné roční imisní koncentrace sledovaných znečišťujících látek pod hodnotami imisních limitů. Maximální imisní koncentrace NO₂ a PM₁₀ byly zjištěny v referenčních bodech nejbližší Pražskému okruhu. Ve směru k obytné zástavbě Horních Počernic koncentrace klesají na úroveň výrazně pod hranicemi příslušných imisních limitů.

Imisní příspěvky relevantních znečišťujících látek k průměrným ročním imisním koncentracím budou velmi nízké. Lze očekávat, že s přispěním záměru nedojde k překračování průměrných ročních imisních limitů.

Záměr je umístěn v otevřeném a dobře provětrávaném území. Imisní situace v západní části zájmového území je výrazně ovlivněna automobilovým provozem na Pražském okruhu. Celkový stav z hlediska imisní zátěže v roce 2013 bez realizace záměru a po realizaci záměru je vcelku vyrovnaný. Ke zlepšení imisní situace dojde v okolí ulic Božanovská, Náchodská a Hartenberská. Naproti tomu v okolí nové komunikace dojde k mírnému zhoršení imisní situace. Z hlediska vlivu na kvalitu ovzduší lze záměr v dané lokalitě akceptovat.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny ve svém vyjádření OOP MHMP uvádí následující:

Navržené řešení respektuje v celé délce ÚPn. V západní části nové komunikace se funkční plocha dotýká prvku ÚSES - jednak lokálního biokoridoru L2/64 Chvaly (zemědělsky využívané plochy východně od silničního okruhu, kde je cílem založit rozptýlené porosty vysoké zeleně) a jednak interakčního prvku I6/408 Chvalka (úsek Chvalského potoka mezi Chvaly a Martiňákem, regulovaný tok bez vegetačního doprovodu, kde je cílem výsadba chybějících břehových porostů).

OOP MHMP požaduje v návazných fázích přípravy záměru předložit k odsouhlasení „Projekt ÚSES“, zpracovaný autorizovanou osobou - autorizovaným projektantem územních systému ekologické stability. Projekt by měl řešit jak Interakční prvek I6/408, tak část biocentra L2/64 navazující na plánovanou komunikaci. Na základě odsouhlaseného projektu bude dále požadováno vydání odpovídajícího územního rozhodnutí (rozhodnutí o využití území) pro výše uvedené prvky ÚSES.

Stavba svou částí zasahuje do významného krajinného prvku vodní tok – Chvalka, který bude ve své části v místě křížení s komunikací Robotnice upraven. K předmětnému zásahu do významného krajinného prvku vodní tok OOP MHMP již vydal své závazné stanovisko pod SZn. S-MHMP-196592/2008/1/OOP/VI dne 20. 5. 2008, které musí být dodrženo (resp. jeho podmínky).

Z hlediska myslivosti nemá OOP MHMP připomínky.

Z hlediska ochrany vod OOP MHMP konstatuje následující:

Součástí záměru jsou stavební objekty SO 301.1 – Úprava koryta potoka Chvalka, SO 302.1 – Dešťová kanalizace a retenční nádrž 1 a SO 303 – Splašková kanalizace – výšková úprava šachet. Úprava koryta potoka zahrnuje v úseku dlouhém cca 90 m spádový stupeň, výústní objekt a propustek pod komunikací. Úprava koryta v příčném profilu bude lichoběžníková, respektující stávající profil. Dešťové vody budou z komunikace odvedeny dešťovou kanalizací a příkopy do navržené retenční nádrže o objemu 130 m³ a dále regulovaným odtokem do vodního toku Chvalka. V textu oznámení se uvádí postup v dalších fázích přípravy záměru a jeho realizace včetně projednání se správcem vodního toku a vodoprávních řízení u příslušného vodoprávního úřadu. V oznámení není obsažena podrobná projektová dokumentace vodních děl. Dokumentace bude předložena příslušnému

vodoprávnímu úřadu v řízeních o souhlasu podle ust. § 17 odst. 1 písm. a) a podle ust. § 15 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších změn a doplňků (vodní zákon) v navazujících správních řízeních.

Z hlediska hodnocení vlivů záměru na povrchové a podzemní vody považuje OOP MHMP oznámení za dostačující a záměr samotný za akceptovatelný.

Odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu Magistrátu hlavního města Prahy nemá k záměru žádné závažné připomínky.

Dotčená lokalita leží mimo památkově chráněná území ve smyslu ustanovení § 14 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Navrhovaná stavba je na území s archeologickými nálezy ve smyslu ustanovení § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. Proto je nutné umožnit příslušné organizaci provedení archeologického výzkumu. Jeho zajištění je nutno projednat v dostatečném předstihu před zahájením zemních prací.

Odbor dopravy Magistrátu hlavního města Prahy (DOP MHMP) ve svém vyjádření vyslovuje souhlas s navrhovaným záměrem za následujících podmínek:

- Podmínky pro realizaci budou stanoveny v rozhodnutí, které vydá příslušný silniční správní úřad.
- V dokumentaci je nutné doplnit z důvodu bezpečnosti provozu zklidňující prvky.
- Souhlasné stanovisko vydá i odbor dopravy Úřadu městské části Prahy 20.
- Při realizaci je nutno zachovat přístup k objektům, vjezd dopravní obsluze a pohotovostním vozidlům.
- Minimálně 4 týdny před zprovozněním požádá investor o stanovení užití dopravního značení příslušný správní orgán.
- Ke stavebnímu řízení předloží investor povolení příslušného silničního správního úřadu, ve smyslu § 10 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích k připojení investice na stávající místní komunikace.
- V případě omezení provozu na místních komunikacích požádá zhotovitel minimálně 4 týdny před zahájením prací příslušný silniční správní úřad o vydání rozhodnutí na uzavírku částí místní komunikace.

Nově budované komunikace mají charakter místních komunikací. Z tohoto důvodu je třeba, aby pro účely stavebního řízení byla tato skutečnost řešena ve smyslu § 3 odst. 3 a s ohledem na § 9 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Zatřídění této komunikace provede její správce ve spolupráci s příslušným silničním správním úřadem.

Vzhledem k tomu, že výše uvedená stavba nenaplnuje znaky uvedené v ustanovení § 7 odst. 3 nebo § 9 odst. 1 zákona č. 266/94 Sb., o drahách, DOP MHMP jako příslušný drážní správní úřad souhlas k předmětné stavbě neuděluje.

Pan Pavel Strunz (p. Strunz) ve svém vyjádření poukazuje na fakt, že 29. 7. 2008 bylo zveřejněno oznámení záměru „Stavba č. 3295 - TV Horní Počernice, etapa 0006 - komunikace Robotnice“, přičemž mu není znám výsledek tehdejšího zjišťovacího řízení.

V současné době předkládaný záměr se od dřívějšího záměru v některých aspektech odlišuje (řešení protihlukové ochrany), přičemž současný záměr označuje za horší.

Zároveň upozorňuje, že informace o novém oznámení byla na úřední desce městské části Praha 20 zveřejněna 20. 7. 2009, přičemž lhůta k vyjádření je pouze do 27. 7. 2009.

Záměr „Stavba č. 3295 - TV Horní Počernice, etapa 0006 - komunikace Robotnice (červen 2009)“ zhorší životní prostředí v oblasti tím, že zvýší intenzitu dopravy v obytných zónách v okolí ulice Božanovská, tedy nejenom v období výstavby.

Záměr je zdůvodňován nutností dopravně obsloužit obytné území Na Chvalce. V takovém případě by stačilo komunikaci ukončit v ulici Na Chvalce a neprodlužovat ji až k ulici Božanovská. Navíc k výstavbě bytových objektů dosud nedošlo a ani není jisté, komunikace by tak neměla být realizována do doby, než k této výstavbě dojde.

V oznámení se uvádí, že výhledově bude komunikace propojovat Horní Počernice s Pražským okruhem (východní spojkou), dálnicí D11 a Centrem Černý Most. Hodnocení by tak mělo být provedeno pro tento výhledový stav.

Napojení Horních Počernic lze výhodněji realizovat na severu této městské části v oblasti se skladovými halami, což by znamenalo omezení jízd nákladní dopravy v obytných zónách.

Vyjádření příslušného stavebního úřadu (příloha H oznámení) - odboru výstavby Úřadu městské části Praha 20 je ze dne 6. 6. 2008, přičemž oznámení záměru bylo zpracováno v červnu 2009. Nejedná se tedy o vyjádření k záměru podle tohoto oznámení a je nutné předložit nové vyjádření stavebního úřadu. Podle pana Strunze navíc není záměr v souladu s ÚPn, neboť v území DU - urbanisticky významné plochy a dopravní spojení požadavky na funkční využití neumožňují realizaci motoristické komunikace a napojení na Pražský okruh.

Pan Strunz ve vyjádření příslušného stavebního úřadu postrádá vyjádření odboru dopravy a životního prostředí Úřadu městské části Praha 20.

Obdobně poukazuje pan Strunz na stanovisko OOP MHMP podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. k ovlivnění evropsky významných lokalit a ptačích oblastí. Toto stanovisko je datováno 11. 6. 2008, tedy rok před zpracováním oznámení.

Hluková studie neřeší situaci po napojení na Pražský okruh, ale pouze etapu stavby Robotnice, příp. rezidenční čtvrti Na Chvalce.

Hluková studie se vůbec nezabývá dopady, které bude mít realizace stavby na akustickou situaci v částech ulice Božanovská, jejíž okolí je již nyní zatíženo hlukem z této komunikace.

V hlukové studii není zohledněn hluk z leteckého provozu.

Pan Strunz nesouhlasí s tvrzením, že výstupy z hlukové studie dokládají, že v nejkritičtějších místech nedojde v případě realizace Robotnice a jejím napojením na stávající dopravní síť k překročení limitní hodnoty pro hluk ve venkovním prostředí. Pan Strunz svůj nesouhlas zdůvodňuje s odkazem na hlukovou studii, kde se také uvádí, že na některých místech dochází k překročení limitních hodnot.

V oznámení je uvedena očekávaná přesnost výpočtů hluku ± 3 dB. Vzhledem k tomu, že výpočtové hladiny hluku se pohybují na hranicích hygienických limitů, je nutné provést měření současné i budoucí situace, a to v několika bodech, včetně ulice Božanovská.

Intenzity dopravy, které byly podkladem pro zpracování hlukové studie, vypracovala společnost CITYPLAN spol. s r.o. Není však zřejmé, z jakých zdrojů jmenovaná společnost vycházela.

V hlukové studii k záměru z června 2008 se uvádí pro rok 2005 intenzita dopravy po ul. Božanovská 6 300 automobilů denně. V aktuální verzi oznámení je nyní pro rok 2008 uváděna intenzita dopravy pro jednotlivé úseky na ulici Božanovská 4 400 - 6 000 automobilů za den. Je třeba vysvětlit důvod poklesu intenzity.

Pro oblast v okolí ulice Božanovská není dominantní hluk z Východní spojky a dálnice D11, nýbrž provoz na této komunikaci. Zprovozněním komunikace Robotnice dojde k nárůstu dopravy v ulici Božanovská. Je tedy nutno přijmout taková opatření, aby nedošlo k zvýšení hladiny hluku v okolí komunikace Božanovská.

Podle oznámení jsou zdroje hluku modelovány tak, že zdroje hluku pracují v trvalém souběhu, nepřetržitě a na plný výkon. S ohledem na hluk v okolí stavby tak má být modelována nejhorší možná situace. Pan Strunz toto tvrzení rozporuje, neboť nejhorší akustické situace jsou v situacích jako je akcelerace automobilů.

Závěry oznámení a hlukové studie neodpovídají tvrzením o účincích hluku na lidský organismus, které jsou uvedeny na str. 40, 65 a 66 oznámení.

Rozptylová studie neřeší situaci po napojení na Pražský okruh.

S ohledem na citaci ze str. 16 rozptylové studie, kde se uvádí, že vypočtené hodnoty průměrné imisní koncentrace znečišťujících látek jsou zpravidla nižší než naměřené hodnoty, je nutno provést měření reálného stavu, a to i po realizaci záměru.

Rozptylová studie neuvádí nejistoty výpočtu, což je nezbytné pro objektivní posouzení vlivů záměru.

Pan Strunz upozorňuje, že záměr není umístěn do nezastavěného území, neboť podél části komunikace se již nachází obytné objekty.

V navržených opatření není uvedeno, že bude nezbytné provést měření akustické situace a kvality ovzduší po uvedení komunikace do provozu a po napojení na Pražský okruh.

V oznámení není uvedeno, jak bude postupováno v případě, že dojde k překročení očekávaných hodnot znečištění. Vlivy na obyvatelstvo v okolí plánované komunikace nebudou malého rozsahu.

V oznámení není uvedena závaznost navržených opatření a způsoby jejich vynutitelnosti.

V oznámení není uvedeno, do kdy a kde bude provedena výsadba zeleně.

Tabulka 10 oznámení deklaruje, že v roce 2013 by došlo po realizaci Robotnice k nárůstu provozu v ulici Božanovská v úseku 159 - 160 oproti stavu bez realizace Robotnice o pouhých cca 200 automobilů. To s pravděpodobností hraničící s jistotou znamená, že do intenzity dopravy není zahrnut počet aut projíždějících v budoucnosti na napojení na Pražský okruh. Tuto interpretaci podporuje i fakt, že Robotnicí I by mělo v roce 2013 projíždět pouze 1 690 aut denně, což naprosto neodpovídá situaci, kdy by byla napojena na Pražský okruh.

V tabulce 10 oznámení jsou bez bližšího vysvětlení uvedeny názvy komunikací Robotnice I a Robotnice II. Ty je třeba vysvětlit, nikde v textu jejich specifikace není.

V tabulce 10 oznámení jsou bez bližšího vysvětlení uvedeny čísla úseků komunikací. Ty je třeba názorně lokalizovat, např. přiložením mapky s těmito čísly.

Podle tabulky 10 se zjevně nepočítá s omezením provozu nákladních automobilů v ul. Božanovská a na komunikaci Robotnice.

Na str. 24 oznámení je deklarováno, že staveništní doprava je předpokládána po ulici Božanovská. Podle pana Strunze je vhodnější využít ulici Na Chvalce.

Tvrzení, že hodinová dopravní zátěž zůstane stejná (str. 24), je v rozporu s tvrzením, že v rámci staveništní dopravy je počítáno s 10 nákladními automobily s obrátkou 1 hodiny a pracovní dobou 8 hodin (160 jízd za den).

Chybí stanovení odhadu doby trvání výstavby.

Chybí informace, zda bude výstavba probíhat i o víkendech.

Hlukovou studii považuje pan Strunz za podhodnocenou.

K argumentům, které jsou již citovány výše, přidává následující důvody:

Z větší části se jedná se pouze o výpočet, tedy odhad. Měření bylo provedeno v jediném bodě. Měření provedené v roce 2007, na které se hluková studie odvolává, zjistilo v lokalitě budoucího obytného komplexu Na Chvalce následující hodnoty hluku $L_{Aeq} = 55.9$ dB/A/ (denní hodnota) a $L_{Aeq} = 52.9$ dB /A/ (noční hodnota).

Naproti tomu simulace (HLUK+) provedená na základě informací o intenzitě provozu z roku 2008 určila pro rok 2008 v tomtéž místě hodnoty ve sledovaných bodech 1 - 5 v rozmezí 43,1 - 53,1 dB v denních hodinách a 35,1 - 45,4 dB v nočních hodinách. Tedy velmi výrazně nižší. Vzniklá diskrepance mezi měřeními a simulací má pouhá dvě možná vysvětlení:

a) buď se intenzita provozu na Východní spojce mezi roky 2007 a 2008 výrazně snížila, což není reálné, nebo

b) simulace provedená programem HLUK+ výrazně podhodnocuje hladiny hluku, a to o 2,8 - 12,8 dB v denních hodinách a o 5,5 - 17,8 dB v nočních hodinách.

Pokud připočteme takto určené rozdíly mezi simulací a reálným měřením k výsledkům uvedeným v tabulkách hlukové studie pro rok 2013, je vidět velmi výrazné překročení hlukových limitů. Např. pro sledovaný bod 8 by byla hladina hluku s Robotnicí na úrovni 58,0 - 68,0 dB v denních hodinách a 51,9 - 64,2 dB v nočních hodinách.

Pokud by měl být tento výsledek rozporován, je třeba zdůvodnit výše zmíněnou diskrepanci v oblasti budoucího obytného komplexu Na Chvalce a je též naprosto nezbytné provést reálná měření hluku i v okolí ulice Božanovská.

K výpočtu jsou použity údaje o intenzitě provozu nejasného původu. Tyto údaje jsou zřejmě zastaralé a podhodnocené, neboť ÚDI uvádí již pro rok 2007 hodnoty intenzity 58 648 za den pro Pražský okruh (Chlumecká - D11) a predikce pro r. 2010 je 92 500. Dále predikce pro Robotnici uvedená v oznámení zveřejněném před rokem je 2 700 pro rok 2010. V předkládaném oznámení však je (v tab. 10) pro Pražský okruh uvedena intenzita pouze 37 510 až 50 780 (v závislosti na úseku) a predikce pro r. 2013 (tj. celé 3 roky po době predikované v materiálu ÚDI) je pouze 66 360 až 86 080. Pro Robotnici je opět nižší odhad než dříve, a to pouze 1 690 pro rok 2013.

Je nutno podotknout, že i známé údaje z roku 2007 spadají ještě před vrchol stavebního rozvoje, který zasáhl i Horní Počernice, tedy mohou být již v současnosti podhodnocené.

Měřicí bod v hlukové studii byl pouze v jediném místě, orientovaném k Východní spojce. Tím pádem jsou zde vysoké současné hodnoty oprávněně připisované Východní spojce. Ale jiná místa, přiléhající k ulici Božanovská (tj. ve vzdálenosti 1 km od Východní spojky), nejsou v současnosti hlukem z Východní spojky tolik zasažena, v každém případě se v těchto místech nejedná o dominantní zdroj hluku. Tím dominantním zdrojem hluku je provoz na ulici Božanovská. Měření by mělo být tedy provedeno také v blízkosti budoucí křižovatky nové komunikace s ulicí Božanovská. To je důležité, neboť měření může být následně využito k extrapolaci hlukové zátěže do budoucna. Pokud měřicí bod v blízkosti ulice Božanovská chybí, není možno provést extrapolaci do budoucna po uvedení komunikace Robotnice do provozu. Dále neexistuje žádný měřicí ani výpočetní bod v úseku Božanovská jižně od napojení nové komunikace. Přitom tento úsek bude nejvíce trpět nárůstem intenzity dopravy po uvedení komunikace Robotnice do provozu a zejména po jejím napojení na Pražský okruh.

Není zřejmé, jakým způsobem byla do výpočtu zahrnuta hlučnost křižovatek (stávajících i plánovaných), kde vozidla častěji brzdí a akcelerují.

Není zřejmé, jakým způsobem byla do výpočtu zahrnuta hlučnost stávajících i plánovaných zpomalovacích prahů (např. v ulici Božanovská v blízkosti budoucí křižovatky s novou komunikací), kde dochází k brždění, přejezdu prahu a následné akceleraci projíždějících osobních i nákladních vozů a autobusů ještě i daleko od samotného prahu.

Není zřejmé, jakým způsobem byl do výpočtu zahrnut stav vozovky (i budoucí) a též překračování povolené rychlosti vozidly.

Není zřejmé, jakým způsobem byla do výpočtu zahrnuta členitost terénu (jedná se o svahovitý terén) i odrazy od okolních budov.

Alespoň některé z faktorů uvedených v předchozích odstavcích není zřejmě možné zdůvodnitelným způsobem ve výpočtu zohlednit. Tedy je třeba provést měření, a to i v bodě jižně od nové komunikace v blízkosti budoucí křižovatky s ulicí Božanovská, a teprve na jeho základě extrapolovat hodnoty hluku do budoucna se zohledněním specifického zvýšení hluku v blízkosti nových křižovatek.

Tam, kde jsou i v současné, ač již tak podhodnocené, studii limity překročeny (např. poblíž komunikace Božanovská), autor studie nastavuje limity vyšší. K tomuto kroku se však musí vyjádřit HS HMP, který je jediný oprávněn takto učinit.

Měření je z roku 2007. Je otázkou, proč nebylo použito v předchozí hlukové studii vypracované pro oznámení předložené v červenci 2008.

Měření bylo provedeno 13. -14. 6. 2007, tedy v období, kdy je hluk tlumen zelení. V zimních měsících je hluk větší, neboť není tlumen vegetací. To opět vede k podhodnocení reálných hodnot.

Závěrem pan Strunz žádá provést reálná měření hluku a emisí, a to i v okolí ulice Božanovská, která bude provozem nejvíce zasažena.

Dále žádá o výstavbu protihlukových bariér nejen v místech doporučených hlukovou studií, která byla přílohou oznámení z roku 2008, ale i v dalších exponovaných místech, jako jsou např. okolí křižovatek a zpomalovacích prahů na nové i stávajících komunikacích. Jejich

případná dodatečná výstavba by byla spojena se zbytečnými dalšími náklady a někde by to již ani nebylo vzhledem k nově vzniklé situaci po realizaci záměru možné.

Vzhledem k současným i plánovaným obytným zónám v okolí nové komunikace je dle názoru pana Strunze též nutno zvážit zákaz vjezdu nákladních automobilů na novou komunikaci, snížení povolené rychlosti a důsledná kontrola dodržování omezení rychlosti pomocí stacionárního radaru s ukazatelem u komunikace.

Zároveň pan Strunz závěrem požaduje včas a úplně informovat o průběhu posuzování a realizace stavby.

Společenství vlastníků pro dům V Javorech 1,3 (SV V Javorech 1,3) nesouhlasí s předloženým záměrem.

SV V Javorech 1,3 konstatuje, že realizací záměru dojde k zhoršení životních podmínek obyvatel bytového komplexu Oáza pod Javory.

SV V Javorech 1,3 upozorňuje na připravovanou výstavbu rodinných domů a na svébytnost dotčeného území (rozsáhlá zeleň v blízkosti významných komunikací).

Podle SV V Javorech 1,3 se hodnocení vztahují k roku 2008, kdy nebyla lokalita obydlena, a tudíž jsou nedostatečně zohledněny životní potřeby současných i budoucích obyvatel.

SV V Javorech 1,3 se ve svém vyjádření odvolává na vyjádření příslušného stavebního úřadu, které je přílohou oznámení. To nazývá „územním rozhodnutím“, označuje ho za zastaralé a požaduje ho přehodnotit. Tento svůj požadavek zdůvodňuje neaktuálností podkladových informací (intenzity dopravy). Poukazuje přitom na vyjádření HS HMP ze dne 13. 8. 2008 k oznámení záměru „Stavba č. 3295 - TV Horní Počernice, etapa 0006 - komunikace Robotnice“, zpracovanému v červnu 2008. V tomto vyjádření HS HMP neakceptuje hlukovou studii, která byla zpracována na podkladě intenzit dopravy z roku 2005 a 2010 a požaduje její přepracování.

SV V Javorech 1,3 poukazuje na výsledky hlukové studie, kde se vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku pohybují za hranicí povolených hygienických limitů, a to v místě napojení plánované komunikace na stávající dopravní síť. Navíc SV V Javorech 1,3 považuje uvažované hygienické limity za účelově nadhodnocené tak, aby nebyly překročeny (je použit limit pro jiný typ komunikace s vyšší povolenou hladinou akustického tlaku).

Podle SV V Javorech 1,3 hluková studie nehodnotí vlivy z období výstavby v místě bytového komplexu Oáza pod Javory.

Je nutné hodnotit vliv emisí z volnoběžného chodů motorů v kritickém místě napojení plánované komunikace na ul. Božanovská.

SV V Javorech 1,3 v oznámení postrádá zdůvodnění potřeby záměru. Podle oznámení dojde v místě realizace stavby k zhoršení imisní situace, přičemž se konstatuje, že se nijak neuleví jiným částem Horních Počernic.

SV V Javorech 1,3 konstatuje, že hodnocení je podloženo modelovými výpočty, přičemž vypočtené hodnoty se pohybují na hraně povolených limitů. V rozptylové studii se dále uvádí, že vypočtená rizika jsou zpravidla nižší než pak skutečně naměřená. Není možné hledat nápravná opatření až po realizaci záměru. Obdobně je nutno přistupovat i k období výstavby, kde se předpokládá zhoršení imisní situace NO₂ a PM₁₀.

SV V Javorech 1,3 závěrem konstatuje, že záměr považuje za neopodstatněný a žádá oznamovatele, aby od něho odstoupil. Realizací záměru by došlo ke zhoršení životního

prostředí v dotčeném území (hluk, zhoršení kvality ovzduší, vibrace). Naopak doporučuje ušetřené finanční prostředky použít na zlepšení dopravní infrastruktury v Horních Počernicích.

Společenství vlastníků pro dům V Javorech 17, 19 (SV V Javorech 17, 19) nesouhlasí s předloženým záměrem.

SV V Javorech 17, 19 konstatuje, že realizací záměru dojde k zhoršení životních podmínek obyvatel bytového komplexu Oáza pod Javory.

SV V Javorech 17, 19 upozorňuje na svébytnost dotčeného území (zemědělské půdy, zahrádkářské kolonie).

Podle SV V Javorech 17, 19 se hodnocení vztahují k roku 2008, a tudíž jsou zastaralé, nerespektují současný stav lokality, hustotu obydlí a nezohledňují požadavky na životní prostředí a kvalitu bydlení.

SV V Javorech 17, 19 poukazuje na výsledky studií, kde se vypočtené hodnoty pohybují na hranici povolených limitů. Lze se domnívat, že skutečná měření by v budoucnosti prokázala překročení těchto limitů, což by přineslo těžko či nákladně řešitelné úpravy záměru tak, aby vyhovoval povoleným hodnotám zatížení.

SV V Javorech 1,3 závěrem konstatuje, že záměr považuje za neopodstatněný a žádá oznamovatele, aby od něho odstoupil. Naopak doporučuje ušetřené finanční prostředky použít na zlepšení dopravní infrastruktury v Horních Počernicích.

Příslušný úřad na podkladě oznámení, vyjádření k němu obdržených, doplňujících informací od oznamovatele záměru a podle hledisek a měřítek uvedených v příloze č. 2 k zákonu došel k následujícím závěrům:

Proces posuzování vlivů na životní prostředí a jeho průběh

V rámci zjišťovacího řízení byly uplatněny připomínky, které se dotýkají samotného průběhu procesu posuzování, odvolávají se na ukončené řízení z roku 2008 a je požadováno úplné informování o výsledcích zjišťovacího řízení a o následných fázích realizace stavby.

Oznámení záměru „Stavba č. 3295 - TV Horní Počernice, etapa 0006 - komunikace Robotnice“ bylo prvně zpracováno společností CITYPLAN spol. s r.o. v červnu 2008. To bylo předáno OOP MHMP 25. 6. 2008. Následně příslušný úřad zahájil zjišťovací řízení tím, že zaslal oznámení záměru dotčeným územně samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům s žádostí o vyjádření. Zároveň zveřejnil informaci o oznámení na úředních deskách Magistrátu hlavního města Prahy a Úřadu městské části Praha 20, na internetu a v tisku. Na základě tohoto kroku získal OOP MHMP mj. vyjádření HS HMP, které je citováno ve vyjádření pana Strunze (viz výše). HS HMP v něm požaduje pro hlukovou studii použít aktuální údaje o intenzitách dopravy (nikoliv rok 2005 s výhledem k roku 2010) a doplnit hlukovou studii o reálná měření, která ověří stávající hlukové zatížení území. Na základě námítky HS HMP požádal zástupce oznamovatele záměru o ukončení zjišťovacího řízení s tím, že bude zpracováno nové oznámení dle požadavků HS HMP. Příslušný úřad proto v souladu s § 23 odst. 2 zákona zjišťovací řízení ukončil. Informaci o ukončení řízení před vydáním závěru zjišťovacího řízení příslušný úřad zveřejnil v souladu s požadavky zákona.

Oznámení záměru bylo nově předloženo OOP MHMP 26. 6. 2009. Informace o oznámení s upraveným názvem „Stavba č. 3295 - TV Horní Počernice, etapa 0006 - komunikace Robotnice (červen 2009)“ byla zveřejněna 7. 7. 2009 na úředních deskách Magistrátu hlavního města Prahy a 9. 7. 2009 v deníku Metro. Zároveň bylo oznámení 7. 7. 2009

zasláno městské části Praha 20 (doručeno 10. 7. 2009) s žádostí o vyjádření a o zveřejnění informace o oznámení na úřední desce úřadu městské části. K vyvěšení této informace došlo 20. 7. 2009. Přestože podle § 6 odst. 7 a § 16 odst. 4 je lhůta k vyjádření 20 dnů od zveřejnění informace na úřední desce Magistrátu hlavního města Prahy, s ohledem na opožděné zveřejnění na úřední desce Úřadu městské části Praha 20, přihlíží příslušný úřad i k vyjádřením doručeným po uplynutí lhůty. Seznam obdržených vyjádření a jejich obsah jsou uvedeny výše.

Na podkladě oznámení, vyjádření k němu obdržených, doplňujících informací od oznamovatele záměru a podle hledisek a měřítek uvedených v příloze č. 2 k zákonu vydává OOP MHMP tento závěr zjišťovacího řízení, který bude dle požadavků zákona vyvěšen na úředních deskách Magistrátu hlavního města Prahy a Úřadu městské části Praha 20 a na internetu (<http://www.cenia.cz/eia/info/PHA645>). Zároveň bude informace o vydání závěru zjišťovacího řízení zveřejněna v deníku Metro.

Závěr zjišťovacího řízení je podle § 10 odst. 3, 4 a 5 zákona odborným podkladem pro následná správní řízení (územní a stavební řízení). Správní úřady, která jednotlivá povolovací řízení provádějí (odbor výstavby Úřadu městské části Praha 20) musí brát v úvahu obsah závěru zjišťovacího řízení. Jsou-li v něm uvedeny konkrétní požadavky týkající se ochrany životního prostředí, zahrne je do svého rozhodnutí, v opačném případě uvede důvody, pro které tak neučinil nebo učinil jen částečně. Tímto způsobem je zajištěn přenos požadavků a informací získaných v průběhu procesu posuzování vlivů na životní prostředí do následných fází přípravy a realizace záměru.

Záměr a jeho umístění

Záměr je situován v severovýchodní části hlavního města Prahy na katastrálním území Horní Počernice.

Trasa navrhované komunikace prochází zčásti nezastavěným územím, místy se přibližuje k obytné zástavbě v různých stupních dokončenosti (starší zástavba Horních Počernic, nový obytný soubor Oáza pod Javory, dosud nerealizovaný projekt Na Chvalce).

Záměr je oznamovatelem zdůvodňován potřebou zajistit dopravní obsluhu navrhovaného obytného souboru Na Chvalce.

Rozsah stavby je vymezen ve východní části křižovatkou propojující komunikaci s ulicí Božanovská, v západní části bude komunikace napojena na podjezd pod Východní spojkou. Tento podjezd není součástí předkládaného záměru a je samostatnou investiční akcí. Takto vzniklý dopravní vztah v budoucnu umožní propojení s Pražským okruhem a s Centrem Černý Most. Stejně tak není součástí záměru vybudování propojení komunikace Hartenberská s novou komunikací Robotnice, které je v budoucnu uvažováno. Provedená hodnocení pro rok 2013 však tyto dopravní vztahy zohledňují.

Uvažovaný záměr vychází z platného ÚPn a současně ze Studie koncepčního řešení dopravy v Horních Počernicích, kterou pro městskou část Praha 20 zhotovila společnost CITYPLAN spol.s r.o. Na základě této studie byly stanoveny očekávané intenzity automobilové dopravy, které byly podkladem pro jednotlivé studie oznámení.

Podle příslušného stavebního úřadu je záměr v souladu s platným ÚPn (viz vyjádření odboru výstavby Úřadu městské části Praha 20 č.j. 10495/539/2/08/Kr ze dne 6. 6. 2008).

Pan Strunz ve svém vyjádření namítá, že vyjádření stavebního úřadu bylo získáno v červnu 2008. Vzhledem k tomu, že vyjádření bylo vydáno k totožnému záměru (nové oznámení

zohledňuje požadavky HS HMP na způsob vypracování hlukové studie), lze toto vyjádření pro potřeby zjišťovacího řízení považovat za dostačující.

SV V Javorech 1,3 nesprávně nazývá vyjádření stavebního úřadu územním rozhodnutím a požaduje ho přehodnotit s odkazem na vyjádření HS HMP (viz výše). Pan Strunz navíc ve vyjádření stavebního úřadu postrádá vyjádření odboru životního prostředí a dopravy Úřadu městské části Praha 20. K tomu příslušný úřad sděluje, že ÚPn byl schválen usnesením Zastupitelstva hlavního města Prahy č. 10/05 ze dne 9. 9. 1999 a jeho závazná část byla vyhlášena vyhláškou č. 32/1999 Sb. HMP, která byla několikrát aktualizována dalšími vyhláškami a opatřeními obecné povahy. Pro zjištění souladu s platným ÚPn je v tomto případě vyjádření HS HMP či odboru životního prostředí a dopravy Úřadu městské části Praha 20 irelevantní.

Posouzení souladu s vydanou územně plánovací dokumentací a s cíly a úkoly územního plánování je předmětem řízení podle stavebního zákona, které provádí stavební úřad. Předmětem zjišťovacího řízení je odhadnout vlivy navrhovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a v případě, že lze očekávat významné ovlivnění, rozhodnout, že záměr bude samostatně posuzován v režimu zákona č. 100/2001 Sb.

Doprava

Záměr vychází z návrhu dopravního řešení podle platného ÚPn.

Podkladem pro vyhodnocení vlivů byly dopravní intenzity podle Studie koncepčního řešení dopravy v Horních Počernicích, kterou pro městskou část Praha 20 vypracovala společnost CITYPLAN spol. s r.o. (č. zakázky 08-2-054; datum 20. 10. 2008).

Pro vytvoření dopravního modelu a výpočet byly použity programy VISEM 8.10 a VISUM 10.03. Program VISEM je základní součástí programů PTV-VISION, který je zaměřen na modelování přepravní poptávky. Vstupy do tohoto programu jsou členění území do zón, demografické a aktivní informace o jednotlivých zónách, vzory dopravního chování homogenních skupin obyvatelstva, rozhodovací algoritmy a nabídka dopravních sítí a dopravních služeb. Výstupem jsou matice dopravních objemů jízd v členění na osobní, lehká nákladní (užitečná hmotnost do 3,5 t) a ostatní nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 3,5 t). Program VISUM je dalším programem z balíku PTV-VISION, který zajišťuje přiřazení matic dopravní poptávky na parametrizované dopravní sítě. Přiřazování respektuje kapacitně závislé zatěžování, desítky iteračních kroků, síť definovanou uzly, spojnicemi, délkou, kategorií, kapacitou, výchozí rychlostí, křižovatkami, povolenými křižovatkovými pohyby a délkou zdržení. Program VISUM umožňuje sledovat rozdíly v zatížení komunikační sítě pro různé varianty a různé časové horizonty. Výstupem je síť s ročním průměrem denních intenzit.

Dopravní model současného stavu komunikací ve sledovaném území je kalibrován na výsledky celostátního sčítání dopravy Ředitelství silnic a dálnic ČR z roku 2005 a na intenzity na vybrané komunikační síti na území Prahy z roku 2007 provedené Technickou správou komunikací hl.m.Prahy. Tím je zaručena kontinuita mezi modelem současného stavu a prognózou. Demografický vývoj, a s tím související růst objemu dopravy v Praze, je zohledněn pomocí růstových koeficientů. Tyto koeficienty jsou používány plošně a zohledňují vývoj dopravního výkonu dle Ročenky dopravy z roku 2007 (nárůst dopravního výkonu mezi roky 2005 a 2007 je 5,5 %). Dopravní zóny v modelu odpovídají základním sídelním jednotkám. V případě konkrétních záměrů jsou do dopravního modelu tyto zadány přímo prostřednictvím nových dopravních zón, které generují přesný počet vozidel podle rozsahu a charakteru záměru.

V dopravním modelu je zahrnut rozvoj komunikační sítě, tedy výstavba Silničního okruhu kolem Prahy, Městského okruhu, všech radiál (Vysočanská, Břevnovská, Radlická) a ostatních komunikací dle ÚPn. Tím, že model Prahy vychází z celorepublikového dopravního modelu, je zohledněn rozvoj komunikační sítě nejen na území Prahy, ale v celé republice. Kromě změn intenzit na komunikační síti Prahy, způsobených rozvojem pražské komunikační sítě, je tudíž zohledněno i přerozdělení dopravních vztahů na hlavních vstupech do Prahy v závislosti na zprovozněné komunikační síti v celé republice. Intenzity na vstupech do Prahy tudíž odpovídají skutečným intenzitám vypočteným v celorepublikovém modelu. Toto přerozdělení nelze kvalifikovaně vypočítat bez návaznosti na celorepublikový model.

Intenzity dopravy pro jednotlivé časové horizonty (2008, 2013 se záměrem a bez záměru) jsou součástí oznámení. Jedná se především o Tab. č. 10 na str. 68 a 69 oznámení, která je opětovně publikována i v rozptylové a akustické studii. V rámci těchto studií jsou některé úseky komunikací pracovní rozděleny na kratší úseky (Robotnice I, Robotnice II apod.) tak, aby bylo možné zohlednit přerozdělení dopravy v rámci jednotlivých křižovatek, a tím i zhodnotit rozdíly v očekávaných vlivech na životní prostředí a veřejné zdraví. Vymezení jednotlivých úseků komunikací lze dovodit po porovnání Tab. č. 10 s grafickou přílohou hlukové studie.

V roce 2013 se na úseku Božanovská - Na Chvalce (Robotnice I) předpokládá za den 1 560 osobních automobilů a 130 lehkých nákladních automobilů a na úseku Na Chvalce - Hartenberská (Robotnice II) 3 210 osobních automobilů a 230 lehkých nákladních automobilů (úsek 054-61), resp. 3 330 osobních automobilů a 230 lehkých nákladních automobilů (úsek 62-68). Podle dopravního modelu dojde k nárůstu intenzit dopravy v ulici Na Chvalce a na spojnici Hartenberská – nová komunikace Robotnice. K poklesu intenzit dopravy (rozložení dopravy) dojde na komunikacích Hartenberská (celek), Božanovská a Náchodská (části komunikací). Vztahy od Náchodské na Pražský okruh se budou odehrávat především po ulici Bystrá na R10, pouze malá část (v řádu stovek vozidel za den) bude využívat ulice Božanovská a Robotnice. Část vztahů z jižní části Počernic se naopak přesune z ulice Božanovská na komunikaci Robotnice. Na ulici Božanovská tedy dojde k určitému nárůstu některých vztahů, zároveň se však jiné vztahy přesunou na jiné komunikace. Proto jsou v ulici Božanovská po zprovoznění Robotnice přibližně stejné intenzity jako před jejím zprovozněním.

V rámci vyjádření k oznámení záměru jsou porovnávány intenzity dopravy z oznámení z roku 2008 s intenzitami, s kterými se pracuje v současném oznámení. K tomu příslušný úřad konstatuje, že porovnávané intenzity byly vypracovány různými institucemi a pro různé časové horizonty. Porovnávání takovýchto údajů lze označit za metodicky nesprávné. Každý prognostický výpočet provedený v rámci celoměstského dopravního modelu s určitým časovým odstupem je jedinečný svými vstupními předpoklady, alternativními předpoklady rozvoje komunikační sítě i skutečně realizovanou náplní území.

Hodnoty dopravních zatížení komunikací udávané společností CITYPLAN spol. s r.o. jsou všeobecně uznávané jako relevantní pro hodnocení dopravních situací. Jejich použití pro hodnocení vlivů záměrů na životní prostředí a veřejné zdraví je ze strany dotčených správních úřadů i odborné veřejnosti považováno za metodicky správné. Takto získané výchozí podklady umožňují zhodnotit konkrétní investiční záměr i se zohledněním možných kumulativních a synergických vlivů s ostatními záměry.

V některých vyjádřeních jsou požadavky na zavedení dopravních omezení (zákaz vjezdů nákladních automobilů, zavedení zklidňujících prvků apod.). K tomu příslušný úřad uvádí, že omezení tohoto typu budou navrženy a projednány s dotčenými subjekty v rámci následných správních řízení. Současná úroveň znalostí o záměru je pro potřeby zjišťovacího řízení dostatečná.

Ve vyjádřeních byla diskutována i problematika staveništní dopravy. Termín zahájení výstavby je plánován na rok 2011 a předpokládaný rok ukončení výstavby je uváděn 2012. Očekává se, že staveništní doprava bude vedena v trase Náchodská - Božanovská - Robotnice II, případně Náchodská - Božanovská - Na Chvalce - Robotnice I, tedy v závislosti na etapě výstavby. Podrobný projekt organizace výstavby bude vypracován na základě aktuálních údajů o záměru v rámci stavebního řízení a bude se odvíjet od požadavků dotčených správních úřadů s ohledem na požadavky minimalizace negativních vlivů a bude záviset též na výběru konkrétního dodavatele stavby.

Vlivy na ovzduší a klima

Přílohou oznámení je samostatná rozptylová studie (Ing. Bohuslav Popp - držitel autorizace ke zpracování rozptylových studií; únor 2009). Citace z rozptylové studie jsou součástí textové části oznámení.

Podkladem pro vyhodnocení vlivů byly dopravní intenzity podle Studie koncepčního řešení dopravy v Horních Počernicích, kterou pro městskou část Praha 20 vypracovala společnost CITYPLAN spol. s r.o. (č. zakázky 08-2-054; datum 20. 10. 2008). Dopravní studie zohledňuje uvažované propojení s Pražským okruhem i propojení komunikací Hartenberská - Robotnice.

Výpočet byl proveden na základě metodiky SYMOS 1997. Tato metodika je dle přílohy č. 8 k nařízení vlády č. 350/2002 Sb. závaznou metodou pro výpočet rozptylu znečišťujících látek. Tato metodika je založena na předpokladu Gaussovského profilu koncentrací na průřezu kouřové vlečky. Metodika zahrnuje korekce na vertikální členitost terénu, počítá se stáčením a zvyšováním rychlosti větru s výškou a při výpočtu průměrných koncentrací a doby překročení hraničních koncentrací bere v úvahu rozložení četností směru a rychlosti větru. Hmotnostní emisní toky posuzovaných znečišťujících látek pro liniové zdroje (doprava) byly vypočteny na základě emisních faktorů vypočtených programem MEFA 02 (doporučen MŽP pro výpočet emisních faktorů motorových vozidel).

Rozptylové studie slouží nikoliv k monitoringu, ale k porovnání stavu například z hlediska dlouhodobého vývoje nebo pro vyhodnocení možných změn, které se stanou například po realizaci stavby s vlivem na kvalitu ovzduší. Nezastupitelnou funkci mají například u územního plánování, prognóz budoucího stavu atd., protože měření ještě neexistujících zdrojů prostě nelze provést. Právě toto je případ hodnocení vlivu staveb na životní prostředí.

Hodnocení imisního pozadí vychází z výsledků matematického modelu znečištění ovzduší ATEM (aktualizace 2008). Průměrné roční koncentrace znečišťujících látek se na posuzovaném území pohybují pro NO₂ od 15 do 40 µg·m⁻³, pro CO pod 600 µg·m⁻³, pro PM₁₀ od 20 do 60 µg·m⁻³ a pro benzen od méně jak 0,5 do 1 µg·m⁻³. Imisní zatížení je dominantní zejména u Pražského okruhu a u jeho křížení s dálnicí D11 a s komunikací Chlumeckou a Náchodskou. Dotčené území lze charakterizovat jako dobře provětrávané.

Rozptylová studie byla zpracována variantně. Ve variantě I a variantě II jsou hodnoceny stav s realizací stavby komunikace Robotnice a stav bez realizace stavby komunikace Robotnice. Vzhledem k tomu, že byl výpočet proveden pro současný i budoucí stav stejným způsobem, při porovnání vlivu se jakékoliv nepřesnosti vyrovnávají. Obdobně to platí pro porovnání variant IVA a IVB (příspěvky vybraných komunikací bez Robotnice a s Robotnicí), právě tyto čtyři varianty jsou pro vyhodnocení rozhodující.

Z rozptylové studie je patrné, že při porovnání varianty po výstavbě komunikace Robotnice s variantou bez výstavby komunikace Robotnice dojde v současné obytné zóně v okolí komunikací Božanovská, Náchodská a Hartenberská ke zlepšení imisní situace. Provoz nové komunikace Robotnice se projeví zhoršením imisní situace zejména v jejím

bezprostředním okolí, avšak hodnoty ročních průměrných koncentrací se budou měnit v řádu desetin mikrogramu, nejedná se tedy o významné změny.

V souvislosti s výstavbou Robotnice dojde k rozložení dopravy a tedy ke změnám v dopravě, zejména na komunikacích Božanovská, Na Chvalce a Hartenberská a na části komunikace Náchodská.

Z rozptylové studie dále vyplývá, že příspěvek z provozu komunikace je výrazně pod úrovní imisních limitů. Na posuzovaném území dojde k nárůstu intenzit dopravy a následně emisí zejména na ulici Na Chvalce a na spojnici Hartenberská – nová komunikace Robotnice, k poklesu intenzit dopravy, a tím i k poklesu emisí, dojde na komunikacích Hartenberská (celek), Božanovská a Náchodská (části komunikací). Celkový stav z hlediska emisí při porovnání roku 2013 bez realizace komunikace Robotnice s rokem 2013 po realizaci komunikace Robotnice je přibližně vyrovnaný. Ke zlepšení imisní situace dojde v okolí ulic ulice Božanovská, Náchodská, Hartenberská. V okolí nově budované komunikace dojde ke zhoršení imisní situace. Z celkového pohledu se realizace nové komunikace jeví pozitivně, odlehčuje současné komunikace, které jsou již dnes na hranici propustnosti, a snižuje tím emisní zátěž, která by zejména ve špičce při vzniku kolon jednoznačně převážila emisní a imisní situaci v neprospěch současného stavu.

V rámci výstavby se počítá s průjezdem 160 nákladních automobilů denně včetně obrátky. Dále se počítá se stroji využívanými při obdobných stavbách. Z pohledu ochrany ovzduší se bude jednat o krátkodobé zatížení nejbližšího okolí stavby. Půjde zejména o zatěžování prachovými částicemi, jejichž negativní působení lze vhodnými opatřeními (zkrápění, očista vozidel apod.) minimalizovat na únosnou míru.

Příslušný orgán ochrany ovzduší OOP MHMP považuje provedené hodnocení vlivu záměru na kvalitu ovzduší za dostatečné a nepožaduje pokračování v dalších stupních procesu ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb.

Vlivy na hlukovou situaci

Přílohou oznámení je samostatná hluková studie (Ing. Vladimír Zúber - AKMEST - držitel osvědčení o autorizaci; květen 2009). Studie byla zpracována za použití programu "Hluk+", verze 6.68a. V rámci hlukové studie bylo zpracování posouzení akustického tlaku pro současný stav, tedy rok 2008 a výhledový rok 2013, a to jak pro případ realizace komunikace Robotnice, tak pro případ nerealizace zmiňované komunikace. Studie zároveň posuzuje stav průběhu výstavby. Součástí hlukové studie resp. oznámení je výpočet izofon včetně jejich zanesení ve výkresové podobě.

Metodika programu Hluk+ zohledňuje vlivy, které se odrážejí ve velikosti hluku, tzn. rychlost vozidel, členitost terénu, stav vozovky, přítomnost křižovatek apod.

Pro potřeby zpracování hlukové studie bylo v červnu 2007 provedeno měření. Protokol měření je přílohou oznámení. Měření bylo provedeno v letním období, jelikož tak to požaduje platná metodika. V zimním období je všeobecně nižší doprava, stejně tak jako o prázdninách. V těchto obdobích by tedy nemělo být měření uskutečňováno.

V průběhu měření prováděného v roce 2007 byl naměřen poměrně velký objem dat v časovém rozmezí 6 – 22 hod., z nichž byly následně přepočteny ekvivalentní hladiny akustického tlaku za noční a denní období podle platné metodiky. Jak samotný výpočet, tak samotné měření je zatíženo určitou chybou. Je tedy zcela běžným jevem, že se naměřené hodnoty od simulovaných následně zcela neshodují. Důležitým měřítkem je však skutečnost simulovaných a výhledových situací, v našem případě pro rok 2013, které rozhodně nejsou odhadem, ale vypočtenými hodnotami a které jsou v případě výpočtu varianty s Robotnicí

a varianty bez Robotnice zatíženy stejnou chybou. Jejich zpochybňování je tedy irelevantní. Přesnost vypovídající schopnosti simulačního prostředku HLUK+, která je ± 3 dB, je standardní odchylkou daného programu. Ani v případě dalších měření se daná odchylka, se kterou je nutné počítat, nezmění a zůstane stále stejná.

Akustické studie slouží k posouzení situace v místě realizace nového záměru a v jeho nejbližším okolí. Předmětem studie nebylo posuzování situace na celé komunikaci Božanovská, ale pouze v místech pravděpodobně dotčených, tedy napojení Robotnice do ulice Božanovská. Z odborných studií zpracovaných v rámci oznámení a z dopravního modelu společnosti CITYPLAN spol. s r.o. vyplývá, že v rámci realizace záměru dojde k nárůstu intenzit dopravy v ulici Na Chvalce a na spojnici Hartenberská – nová komunikace Robotnice. K poklesu intenzit dopravy (rozložení dopravy) by mělo dojít na komunikacích Hartenberská (celek), Božanovská a Náchodská (části komunikací).

Celkem bylo v hlukové studii zvoleno 8 výpočtových bodů, které byly vybrány tak, aby postihovaly stav akustického tlaku na fasádách projektovaných objektů obytné skupiny Na Chvalce (body 1 - 5), ale i v místě obytného souboru Oáza pod Javory a v místě křížení komunikace Robotnice s ulicí Božanovská (body 6 - 8). Výpočet je proveden pro výšku 3 a 6 m nad terénem, vzhledem k plánovaným výškám domů. Hranice limitní hlukové zátěže je zaznamenána pomocí zakreslení kritických izofon v území.

Z výsledků hlukové studie je patrné, že v rámci výstavby Robotnice dojde vlivem zavedení dopravy k navýšení hluku v místech, která nyní nejsou dopravou zatížena. Vlivem navýšení intenzit dopravy dojde ke zhoršení hlukových poměrů v míře do 3 až 4 dB/A. Dominantními zdroji hluku v území je doprava na Pražském okruhu a dálnici D11.

Pro výpočtové body 1 - 7 platí hygienické limity pro den/noc 55/45 dB, pro bod 8 60/50 dB v L_{Aeq} . Ve výpočtových bodech 3 - 8 tak hygienické limity budou splněny. V bodech 1 a 2, kde je plánován obytný soubor Na Chvalce, je předpoklad překročení hygienických limitů. HS HMP toto doporučuje řešit v následných fázích přípravy záměru posunem plánovaných obytných objektů dále od komunikace či realizací účinných protihlukových opatření.

V souvislosti s případnou realizací záměru ze závěrů zpracované hlukové studie vyplývá, že pokud budou v průběhu výstavby dodrženy podmínky uvedené v oznámení, nebudou stavební práce při výstavbě komunikace Robotnice zdrojem nadměrného hluku. Vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A jsou podlimitní, tj. nižší než 65 dB/A.

Zdroje hluku byly modelovány tak, že pracují v trvalém souběhu, nepřetržitě a na plný výkon. Modelování souběhu všech předpokládaných mechanismů na stavbě si tak kladlo za cíl stanovit maximální hladinu akustického tlaku, jež může být v průběhu výstavby dosaženo, a to i ve vztahu na vzdálenosti zdroje hluku, která se bude v průběhu výstavby měnit, jelikož se jedná o liniovou stavbu. Ve studii je připuštěno, že v rámci realizace tak může dojít ke krátkodobému snížení komfortu v důsledku překročení (minuty, hodiny) limitních hodnot akustického tlaku, které může být způsobeno kumulací zdrojů na jednom místě. Jedná se však opravdu o krátkodobé překročení, jelikož navrhovaný záměr představuje liniovou stavbu, u které se budou stroje a mechanismy pohybovat v závislosti na momentálním úseku výstavby.

Z odborných studií zpracovaných v rámci oznámení shodně vyplývá, že dominantním zdrojem hluku v oblasti je doprava pocházející z Pražského okruhu a D11. Hluk způsobený leteckým provozem lze velmi těžce posoudit, jelikož není pravidelný a tedy hladiny hluku jsou přesahovány nárazově. Letecký provoz má zcela jiná specifika než hluk z dopravního provozu na pozemních komunikacích a zcela jiné limity než doprava na silnicích. Letecký provoz se posuzuje pomocí hlukových map, které si nechají zpracovávat provozovatelé

letišť. Dle těchto map je sledovaná oblast mimo pásma zasažená nadměrným hlukem z leteckého provozu.

V dalších fázích přípravy záměru (územní a stavební řízení) bude nutné příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví HS HMP prokázat předpoklad splnění závazných hygienických limitů pro hluk, případně předložit návrh opatření, které splnění těchto limitů zajistí. Po uvedení záměru do provozu bude nutné měření doložit nepřekračování hluku v chráněném vnitřním prostoru staveb, v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru.

S ohledem na výše uvedené a na vyjádření Hygienické stanice hlavního města Prahy (nemá zásadní připomínky k záměru a není požadováno zpracování dokumentace ve smyslu § 8 zákona) lze konstatovat, že za předpokladu dodržení v oznámení uvedených podmínek jsou vlivy na hlukové poměry akceptovatelné.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Navržený záměr nemá významné nároky na spotřebu vody, ani na produkci splaškových vod (nevýznamné množství v období výstavby).

V oznámení se uvádí, že dešťové vody budou svedeny otevřenými vsakovacími příkopy do retenční nádrže a posléze do vodního toku Chvalka. Odvodňovací příkopy budou přírodního charakteru s přirozeným dnem a mírným sklonem. Retenční nádrž bude přírodního charakteru a bude dimenzována na regulaci odtoku dešťových vod v hodnotě 10 l/s.

Vzhledem k podloží, které je v místě realizace záměru příznivé k zasakování, navrhuje zpracovatelé tuto skutečnost zohlednit v návrhu zpětného zasakování dešťových vod v lokalitě. Zároveň navrhuje k nezbytnému zamezení případné kontaminace odváděných dešťových vod a posléze recipientu použít odlučovače ropných látek, norných stěn apod. do odvodňovacích příkopů.

Při výstavbě záměru budou používány technologie a materiály naprosto běžné v obdobných případech, tedy s poměrně spolehlivě stanovitelnými vlivy na životní prostředí a s ověřenými možnostmi a způsoby jejich případné eliminace. Případné negativní vlivy lze vhodnými organizačními a technickými opatřeními snížit na přijatelnou úroveň. S ohledem na rozsah záměru tak není předpoklad ovlivňování vod, který by byl pro realizaci záměru limitní.

Za předpokladu dodržení v oznámení navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí (str. 93 - 96) jsou vlivy na povrchové a podzemní vody akceptovatelné.

Vlivy na půdu, horninové prostředí a přírodní zdroje

Dotčené pozemky nejsou součástí pozemků určených k plnění funkcí lesa.

Dle soupisu pozemků dotčených stavbou, který je součástí oznámení, dojde k trvalému záboru 24 860 m² půdy, která je součástí zemědělského půdního fondu (ZPF). Dočasně bude zabráno 7 043 m² ZPF. Podle výpisu z katastru nemovitostí jde o půdy III. třídy ochrany ve smyslu Metodického pokynu Ministerstva životního prostředí č.j. OOLP/1067/96 z 1. 10. 1996, tedy o půdy s průměrnou produkční schopností a středním stupněm ochrany. Záměr je v souladu s ÚPn, a tudíž byl již dříve předběžně kladně projednán s příslušným orgánem ochrany zemědělského půdního fondu.

Realizací záměru nedojde k dotčení ložisek, dobývacích prostor ani chráněných ložiskových území ve smyslu zákona č. 44/1988 Sb., horní zákon, v platném znění. Záměr nemá významné nároky na spotřebu přírodních zdrojů.

Nelze očekávat významné vlivy na půdu, horninové prostředí a přírodní zdroje.

Vlivy na faunu, flóru, ekosystémy a krajinu

Podle vyjádření příslušného orgánu ochrany přírody záměr nemůže mít významný vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti (viz vyjádření OOP MHMP ze dne 11. 6. 2008 SZn. S-MHMP-336416/2008/1/OOP/VI).

Pan Strunz ve svém vyjádření namítá, že vyjádření orgánu ochrany přírody bylo získáno v červnu 2008. Vzhledem k tomu, že vyjádření bylo vydáno k totožnému záměru (nové oznámení zohledňuje požadavky HS HMP na způsob vypracování hlukové studie), lze toto vyjádření pro potřeby zjišťovacího řízení považovat za dostačující.

Nejbližším prvkem soustavy Natura 2000 je evropsky významná lokalita Blatov a Xaverovský háj (CZ0110142). Vzdálenost záměru od této lokality je cca 1 km, tedy mimo dosah možného ovlivnění.

V řešené lokalitě se nenachází žádný památný strom.

Záměr se nenachází ve zvláště chráněném území ani v jeho blízkosti.

V blízkosti záměru se nachází přírodní park Klánovice - Čihadla. Z oznámení vyplývá, že nedochází k územnímu průniku do tohoto přírodního parku. Záměr není v rozporu s podmínkami ochrany.

Umístěním stavby nemůže být snížen či změněn krajinný ráz. Stavba je vedena na rozhraní stávající zástavby a nezastavěné části obce. Stavba v zásadě respektuje přírodní charakteristiky dané lokality.

Stavba představuje zásah do potoka Chvalka, který je významným krajinným prvkem ze zákona. Záměr počítá s odvedením dešťových vod do toku přes retenční nádrž a s úpravou koryta v místě jeho přemostění. Pro úpravu toku je navržen lichoběžníkový profil respektující stávající profil. Návrh úpravy potoka Chvalka v celkové délce cca 90m zahrnuje spádový stupeň, výústní objekt a propustek pod komunikací. Příslušný orgán ochrany přírody již vydal souhlasné závazné stanovisko k zásahu do tohoto významného krajinného prvku (viz stanovisko OOP MHMP SZn. S-MHMP-196592/2008/1/OOP/VI ze dne 20. 5. 2008).

Záměr prochází v těsné blízkosti následujících prvků ÚSES: nefunkčního regionálního biokoridoru R4/38 (Vinořská bažantnice - Vidrholec), nefunkčního lokálního biokoridoru L2/64 (Chvaly) a nefunkčního interakčního prvku I6/408 (Chvalka). Dle zpracovatelů oznámení nedochází k dotčení těchto prvků. Oproti ÚPn je z doložené situace zřejmý posun trasy komunikace cca o 10 m severně směrem k lokálnímu biokoridoru. Vzhledem k tomu, že tento posun je mimo podrobnost ÚPn (výkresová část ÚPn byla schválena v měřítku 1 : 10 000), lze tento posun akceptovat. Návaznost na prvky ÚSES by měla být zohledněna v projektu vegetačních úprav.

Podle zpracovatelů oznámení byl na místě v červnu 2008 proveden terénní průzkum. Podle zpracovatelů oznámení nebyl zaznamenán žádný zvláště chráněný druh. S ohledem na charakter stanoviště a požadavek ČIŽP by měl být v dalších fázích přípravy proveden další průzkum s cílem vyloučit možnou přítomnost zvláště chráněných druhů živočichů

a rostlin. V případě prokázání přítomnosti těchto druhů pak bude nezbytné přijmout odpovídající opatření, které bude nutné odsouhlasit příslušným orgánem ochrany přírody.

V oznámení se uvádí, že nelze vyloučit kácení dřevin rostoucích mimo les. Případné kácení bude provedeno pouze v nezbytně nutném případě. Ohrožené dřeviny budou chráněny vhodnými opatřeními proti poškození. Součástí záměru jsou vegetační úpravy, které zahrnují ohumusování a osetí terénu a výsadbu dřevin. Projekt vegetačních úprav spolu s případnou žádostí o povolení kácení dřevin budou předloženy příslušnému orgánu ochrany přírody v rámci následných správních řízení.

Nejsou očekávány významné vlivy na faunu, flóru, krajinu a ekosystémy.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Území dotčené stavbou leží v prostoru předpokládaného výskytu archeologických nálezů. Z tohoto důvodu bude nutné umožnit příslušné organizaci provedení archeologického průzkumu. Pozemky navržené k zástavbě se nacházejí mimo území pražské památkové rezervace a jeho ochranného pásma.

Nejsou očekávány významné negativní vlivy na hmotný majetek ani na kulturní památky.

Vlivy na obyvatelstvo

S ohledem na výše uvedené lze konstatovat, že za předpokladu dodržení opatření pro prevenci, vyloučení, snížení a kompenzaci nepříznivých vlivů, která jsou součástí oznámení, nelze očekávat významné negativní vlivy na obyvatelstvo. Jedná se především o opatření na snížení akustické zátěže a omezení prašnosti.

Shrnutí

Podle příslušného úřadu byly v průběhu zjišťovacího řízení identifikovány potenciálně významné vlivy záměru, 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, záměr představuje z hlediska životního prostředí přijatelnou investici v dané oblasti.

V průběhu zjišťovacího řízení byly uplatněny připomínky, které nezakládají důvod k tomu, aby bylo nutné přistoupit ke zpracování dokumentace ve smyslu § 8 zákona. Vznesené připomínky jsou uspokojivě řešitelné v návazných správních řízeních a měly by být posouzeny příslušnými dotčenými správními úřady. Příslušný úřad již předal kopie vyjádření oznamovateli záměru.

Závěr:

Záměr „Stavba č. 3295 - TV Horní Počernice, etapa 0006 - komunikace Robotnice (červen 2009)“ naplňuje dikci bodu 9.1, 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

**„Stavba č. 3295 - TV Horní Počernice, etapa 0006
- komunikace Robotnice (červen 2009)“**

n e b u d e p o s u z o v á n

podle citovaného zákona. Přitom je nezbytné dodržet opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů navržených v oznámení na str. 93 - 96 (CITYPLAN spol. s r.o.; červen 2009) a zohlednit vyjádření k oznámení záměru.

Za podstatné považuje příslušný úřad splnit následující podmínky:

- příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví bude doloženo vyhodnocení hluku z dopravy a vyhodnocení hluku ze stavební činnosti provedené na základě POV, včetně návrhů účinných protihlukových opatření zapracovaných do projektu a zajišťujících dodržení hygienických limitů pro venkovní chráněný prostor a venkovní i vnitřní chráněný prostor staveb,
- v rámci kolaudačního řízení bude doloženo měření hluku, které prokáže dodržení hygienických limitů podle požadavků orgánu ochrany veřejného zdraví,
- v průběhu stavby budou aplikována účinná opatření s cílem minimalizovat prašnost,
- návrh vegetačních úprav bude v maximální míře zohledňovat požadavek začlenění komunikace do krajiny a zastavěného území a přítomnost prvků ÚSES,
- v případě dotčení ÚSES bude zpracován projekt ÚSES,
- způsob odvodnění bude navržen tak, aby dešťové vody byly v maximální míře zasakovány v místě a aby nedošlo k oslabení ekologicko-stabilizační funkce vodního toku Chvalka,
- bude proveden průzkum s cílem vyloučit přítomnost zvláště chráněných druhů a v případě prokázání jejich přítomnosti budou přijmuta odpovídající opatření.

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

Magistrát hl. m. Prahy
odbor ochrany prostředí
Mariánské nám. 2
Praha 1


Ing. arch. Jan Winkler
ředitel odboru