

PID

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
ODBOR OCHRANY PROSTŘEDÍ

Váš dopis zn.

SZn.

S-MHMP-0945792/2009/OOP/VI/EIA/681-2/Pac

Vyřizuje/linka

Mgr. Pacner/4322

Datum

16.04.2010

ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ

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

Identifikační údaje:

Název:

Nové Traumacentrum Fakultní nemocnice Královské Vinohrady, Praha 10, k. ú. Vinohrady

Zařazení záměru dle zákona:

Bod 10.6, kategorie II, příloha č. 1

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

Charakter a kapacita záměru: Předmětem záměru je výstavba nového a komplexního Traumacentra (TC) v jihovýchodní části areálu Fakultní nemocnice Královské Vinohrady (FNKV). Na severu je areál plánovaného TC vymezen plochou Vinohradského hřbitova, na východě komunikacemi Pod Rapidem a Nad Primaskou, na jihu komunikací Ruská a na západě pozemky FNKV.

Samotná stavba TC FNKV sestává ze tří dominantních výškových objektů a rozsáhlého spodního komplexu zahrnujícího suterény objektu a jejich první nadzemní podlaží. V podzemní části budou prostory pro technologické zázemí a speciální využití. V půdorysném tvaru je záměr uspořádán do tvaru písmene „E“. Jednotlivé bloky TC mají jedno podzemní podlaží a 5 až 10 nadzemních podlaží. Ve střešní úrovni dilatační části středního objektu je navržen heliport. V nadzemních podlažích budou umístěny jednotlivé kliniky s pracovišti a lůžkovými částmi. V rámci TC vznikne 84 ambulancí, 21 operačních sálů a 770 lůžek. Součástí realizace tohoto objektu je i výstavba 192 parkovacích míst na povrchu. Zastavěná plocha budovami TC činí 11 650 m².

Zdrojem tepla bude soustava CZT. Pro zajištění bezvýpadkového napájení elektrickou energií má být instalován náhradní zdroj – dva dieselaagregáty o výkonu 1250 kVA/1000 kW. Náhradní zdroj bude umístěn ve dvou samostatných strojovnách v podzemním podlaží střední části objektu.

Dle Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy (ÚPn) je záměrem dotčena plocha náležející do území VV (veřejné vybavení), pro kterou nebyl stanoven kód míry využití území, tedy jedná se o stabilizované území.

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

Oznamovatel: Fakultní nemocnice Královské Vinohrady
 Šrobárova 50
 100 34 Praha 10
 IČ: 27610241

Průběh zjišťovacího řízení:

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

Oznámení záměru (listopad 2009) bylo zpracováno firmou DHV CR, spol. s r.o., pod vedením Mgr. Martina Zocha, držitele autorizace dle zákona. Oznámení obsahuje popis současného stavu dotčeného území a jsou identifikovány očekávané vlivy při realizaci i provozu záměru. Zpracovatel oznámení při svém hodnocení došel k závěru, že na základě celkového zhodnocení veškerých dostupných údajů k předmětné stavbě, jejich porovnáním s legislativními požadavky, lze navrhovaný záměr doporučit k realizaci.

Podle příslušného orgánu ochrany přírody předložený záměr nemůže mít významný vliv na evropsky významné lokality ani na ptačí oblasti.

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

- hlavní město Praha
(vyjádření č. j. MHMP 1063914/2009 ze dne 21. 12. 2009)
- městská část Praha 10
(usnesení Rady MČ Praha 10 č. 931 ze dne 16. 12. 2009 a usnesení Rady MČ Praha 10 č. 65 ze dne 27. 1. 2010)
- městská část Praha 3
(vyjádření zástupce starosty č. j. UMCP3 003237/2010/ZSLo ze dne 19. 1. 2010)
- Hygienická stanice hlavního města Prahy
(vyjádření č. j. V.HK/3337/45951/09 ze dne 6. 1. 2010)
- Česká inspekce životního prostředí - oblastní inspektorát Praha
(vyjádření č. j. ČIŽP/41/IPP/0921280.001/09/PMM ze dne 17. 12. 2009)
- odbor ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy
(vyjádření č. j. SZn. S-MHMP-0945792/2009/1/OOP/VI ze dne 28. 12. 2009)
- odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu Magistrátu hl. m. Prahy
(vyjádření č. j. S-MHMP 989267/2009/Alu ze dne 14. 12. 2009).

Příslušný úřad dále k oznámení obdržel společné vyjádření Ing. Huškové, Ing. Huška, R. Fidlerové, Ing. Příkrylové a Mgr. Vlkové značky TC FNKV/01-09.12.19 ze dne 19. 12. 2009 s 6 podpisovými archy se 109 podpisy.

Podstata jednotlivých vyjádření je shrnuta v následujícím textu.

Hlavní město Praha (HMP) má k předloženému oznámení dílčí připomínky z hlediska dopravy, ochrany ovzduší a městské zeleně. Z hlediska konceptu ÚPn upozorňuje na skutečnost, že záměr po východní straně zasahuje do celoměstského systému zeleně. Žádá, aby byly vznesené připomínky zařazeny do závěrů zjišťovacího řízení.

Z hlediska urbanistické koncepce a funkčních systémů je záměr dle ÚPn umístěn na ploše veřejného vybavení (VV). Podle regulativů využití dle vyhlášky č. 32/1999 Sb. hl. m. Prahy, ve znění pozdějších předpisů, jsou plochy veřejného vybavení určeny pro umístění zařízení a areálů veškerého veřejného vybavení města, tj. zejména pro školství a vzdělávání, pro zdravotnictví a sociální péči, veřejnou správu města, záchranný bezpečnostní systém a pro zabezpečení budoucích potřeb veřejného vybavení všeho druhu.

Výstavba nového TC v areálu nemocnice je v souladu s regulativy funkčního využití ploch VV, neboť se jedná o doplnění nových pavilonů v rámci stávajícího areálu zdravotnického zařízení. Nové TC představuje záměr funkčně uceleného moderního zdravotnického zařízení, které soustředí do jednoho komplexu budov klinická pracoviště TC FNKV v současné době rozmístěná v několika pavilonech nemocnice, a to pro zefektivnění a zmodernizování jeho provozu.

Územní plán nestanovuje pro plochy veřejného vybavení míru využití území. Navrhovaný záměr nového TC představuje rozsáhlý komplex vzájemně propojených objektů s dominantními 10 podlažními výškovými objekty lůžkových částí a představuje maximální možné využití předmětného území. Z hlediska provozního je toto řešení optimální. Jak uvádí předložené oznámení, jsou dodržena příslušná OTPP, a tudíž je záměr v území akceptovatelný.

Z hlediska konceptu ÚPn HMP upozorňuje na skutečnost, že záměr po východní straně zasahuje do celoměstského systému zeleně.

Z akustického hlediska nemá HMP ke zpracované hlukové studii z pozemní dopravy připomínky.

Předložená hluková studie vypracovaná na posouzení heliportu byla administrativním zásahem (černobílým množením) znehodnocena v části grafického výstupu výpočtů - nejsou vidět a nejsou zřetelně rozlišeny barevné izofony. HMP doporučuje předkládat originály zpracovávaných posudků.

Z hlediska ochrany ovzduší předložená rozptylová studie ve svém závěru uvádí, že u obytné zástavby v okolí dojde pouze k nepatrné změně imisní situace, která neovlivní dlouhodobé ani krátkodobé koncentrace škodlivin v ovzduší.

S navrhovanou výstavbou TC lze z hlediska kvality ovzduší souhlasit v případě, že dojde k redukci navržených parkovacích míst, aby se nezvyšovala dopravní zátěž.

V dané oblasti je nutné udržet co nejvyšší podíl zeleně, včetně zeleně střešní, která umožní snížit efekt tepelného ostrova ve městě a zlepšit kvalitu ovzduší v dané oblasti.

Z hlediska městské zeleně je předmětný záměr umístěn ve funkční ploše VV bez stanovené míry funkčního využití území.

Dle bilance ploch v oznámení předložený záměr počítá s realizací zeleně o celkové výměře 13 868 m² (10 745 m², 14 071 m²), na rostlém terénu 6 956 m². Udávaná čísla jsou natolik rozdílná, že je nutné jejich upřesnění. V rámci přípravy stavby byl proveden dendrologický

průzkum a jeho revize. Z revize vyplynulo, že 192 ks dřevin je navrženo k odstranění, u 17 ks je doporučeno přesazení. HMP upozorňuje, že se jedná o velmi významný zásah do rozsahu zeleně v území. V oznámení se pouze schematicky naznačuje řešení zeleně. Z předloženého oznámení nelze posoudit, zda navrhovaná zeleň alespoň částečně pokryje realizací vzniklý úbytek zeleně a dále jaká druhová skladba se navrhuje.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny nemá HMP k posuzovanému oznámení připomínky.

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu leží lokalita uvnitř současně zastavěného území, v katastrálním území Vinohrady. Pozemky dotčené výstavbou jsou v katastru nemovitostí evidovány jako ostatní a zastavěné plochy a nejsou součástí ZPF. Na pozemcích určených pro výstavbu se nachází několik stavebních objektů (budova stávající léčebny pro dlouhodobě nemocné, několik plechových hal, tenisové kurty a přístávací místo pro leteckou záchrannou službu). Důvodem realizace plánovaného záměru je vytvoření jednoho efektivního funkčně uceleného moderního zdravotnického zařízení evropského významu.

Z hlediska ochrany ZPF je uvedený záměr v souladu s platným ÚPn a neznamená žádný negativní vliv.

Z geologického hlediska doporučuje HMP čerpat přesnější a konkrétnější informace o inženýrskogeologických poměrech předmětné lokality z "Podrobné inženýrskogeologické mapy Prahy" v měřítku 1:5 000, než z geologické mapy v měřítku 1:25 000 resp. 1:50 000.

Z hlediska hospodaření s odpady nemá HMP připomínky.

Z dopravního hlediska k předloženému oznámení HMP uvádí:

Kapitolu B.11.4 (Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu) oznámení je třeba doplnit o bilanční výpočet dopravy v klidu dle platné vyhlášky č. 26/1999 Sb. hl. m. Prahy, o obecných technických požadavcích na výstavbu v hl. m. Praze (OTPP), aby bylo možné přehledným způsobem vyhodnotit navržený počet parkovacích stání.

Ve výše uvedené kapitole chybí rovněž alespoň základní údaje týkající se předpokládaného rozsahu vyvolané dopravy v běžných pracovních dnech.

V textu na str. 16 hlukové studie je uvedeno, že "přehledné grafické vyjádření celodenních výhledových dopravních intenzit v zájmovém území FNKV během průměrného pracovního dne pro období roku 2015 je obsahem přílohy 3 dopravní studie" V doložených přílohách však dopravní studie nebyla nalezena. Příloha 3 hlukové studie obsahuje mapky a výpočty hluku, resp. hluková pásma, příloha 3 oznámení obsahuje pohledy.

V přílohách (např. hlukové studii na str. 17) je doložen schematický kartogram intenzit výhledového dopravního zatížení v zájmovém území FNKV, u kterého je uvedeno, že „v následující tabulce jsou uvedeny hodnoty celodenní intenzity dopravy vyvolané hodnoceným záměrem na veřejných komunikacích". Následující tabulka (tab. 66) na str. 17 hlukové studie však žádné hodnoty celodenní intenzity dopravy neobsahuje (obsahuje vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku). Uvedené hodnoty jsou obsaženy v tabulce 7, u které je třeba uvést, na základě jakého výpočtu byly stanoveny.

Vzhledem k tomu, že v hlukové studii je odkaz na výstupy z makroskopického dopravního modelu ÚRM, je třeba k oznámení doložit kopie dopisu ÚRM s předanými údaji zatížení komunikací.

Z hlediska zásobování vodou, teplem, zemním plynem a elektrickou energií nemá HMP připomínky.

Z hlediska odkanalizování a vodních toků nemá HMP připomínky.

Z hlediska nadřazených telekomunikačních sítí nemá HMP k posuzovanému oznámení připomínky.

Městská část Praha 10 (usnesení Rady městské části Praha 10 č. 931 ze dne 16. 12. 2009) konstatuje, že výstavbou TC se změní pozice celého areálu FNKV a jeho urbanistické vazby na okolí. Tuto zásadní změnu v areálu FNKV je nezbytné řešit v širších souvislostech. K návrhu posuzovaného záměru výstavby TC má MČ Praha 10 následující podmínky:

- Zajistit vstup do TC ve směru od připravované tramvajové zastávky „Vinohradská nemocnice“ na nové tramvajové trati propojující Kubánské náměstí a metro Želivského, a tím upřednostnit veřejnou dopravu před dopravou automobilovou. Tento požadavek je nezbytný pro snížení negativního vlivu související dopravy na okolní obytnou zástavbu. Stávající orientace vstupu do parkoviště na straně odvrácené od kapacitní a ekologické veřejné dopravy znamená výrazné znevýhodnění veřejné dopravy ve prospěch dopravy automobilové. Toto je řešením nevhodným pro stavbu umístěnou v obytné zástavbě.
- Objekt nové budovy musí dodržet předepsané odstupy, zejména k obytným domům v ulici Pod Rapidem.
- Kóta hlavní římsy budovy TC nesmí převýšit hlavní římsu budovy Strašnického krematoria.
- Maximalizovat odstínění heliportu od stávající obytné zástavby, a to zejména stavebním uspořádáním budovy TC.

Závěrem MČ Praha 10 ve svém vyjádření požaduje, aby byl záměr dále posuzován v procesu EIA.

Městská část Praha 10 (usnesení Rady městské části Praha 10 č. 65 ze dne 27. 1. 2010) ve svém vyjádření schvaluje změnu přílohy č. 1 usnesení Rady městské části Praha 10 č. 931 ze dne 16. 12. 2009 takto:

- a) ve druhém odstavci se vypouští třetí odrážka
 - Kóta římsy budovy TC nesmí převýšit hlavní římsu budovy Strašnického krematoria.
- b) v posledním odstavci se vypouští slovo „požaduje“ a nahrazuje se slovem „nepožaduje“.

Městská část Praha 3 (MČ Praha 3) nemá k oznámení žádné námítky ani připomínky.

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

1. V následných řízeních je třeba konkretizovat akustická opatření tak, aby byly dodrženy hygienické limity hluku z provozu všech nových stacionárních zdrojů hluku (VZT zařízení, chlazení, náhradní zdroje el. energie atd.) v chráněném venkovním prostoru staveb (fasády vznikajících i stávajících nemocničních objektů, fasády bytových domů v ulici Pod Rapidem, Nad Primaskou, Ruská) a v chráněném vnitřním prostoru staveb (nemocniční pokoje, ordinace, operační sály, obytné místnosti bytových domů v ulici Pod Rapidem, Nad Primaskou, Ruská atd.),
2. V následných řízeních je třeba konkretizovat akustická opatření tak, aby byly dodrženy hygienické limity hluku ze stávající pozemní dopravy, vyvolané pozemní dopravy a provozu heliportu v chráněném vnitřním prostoru staveb (nemocniční pokoje, ordinace, operační sály, obytné místnosti bytových domů v ulici Pod Rapidem, Nad Primaskou, Ruská atd.),
3. V následných řízeních je třeba konkretizovat informace o časovém rozvržení výstavby a o návrhu protihlukových a event. organizačních opatření tak, aby byly dodrženy hygienické

limity hluku v chráněném venkovním prostoru staveb (fasády nemocničních objektů, fasády bytových domů v ulici Pod Rapidem, Nad Primaskou, Ruská).

Závěrem HS HMP uvádí, že záměr není třeba dále rozpracovávat a posuzovat dle zákona za předpokladu, že budou splněny výše uvedené podmínky, které sledují ochranu veřejného zdraví a opírají se o požadavky §§ 10 a 11 nařízení vlády č. 148/2000 Sb, o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Česká inspekce životního prostředí (ČIŽP) z hlediska zákona č. 254/2001 Sb., o vodách (vodní zákon), v platném a účinném znění nemá k předloženému oznámení závažné připomínky. Ve zjišťovacím řízení žádá ČIŽP předložit souhlas s napojením na kanalizaci a ČOV od provozovatele i majitele této sítě. Dále je třeba upřesnit, co se děje s dešťovými vodami, zda jsou vypouštěny do dešťové kanalizace nebo přímo do vodoteče a zároveň zajistit souhlas správce vodoteče, případně správce kanalizace s tímto vypouštěním. Dešťové vody lze také využít na zalévání zelených ploch. V ostatních oblastech neuvedla žádné připomínky.

Závěrem ČIŽP uvádí, že za předpokladu akceptování výše uvedených připomínek a opatření oddělení ochrany vod nemá proti realizaci předmětného záměru námitek a konstatuje, že záměr "Nové TC FNKV, Praha 10, k. ú. Vinohrady" nepovažuje za nutné posuzovat podle zákona.

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

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu nejsou připomínky.

Z hlediska lesů a lesního hospodářství nejsou připomínky.

Z hlediska nakládání s odpady nejsou připomínky.

Z hlediska ochrany ovzduší OOP MHMP konstatuje, že pro zajištění bezvýpadečného napájení elektrickou energií má být instalován náhradní zdroj – dva dieselagregáty (DA) Caterpillar o elektrickém výkonu 1250 kVA/1000 kW. Podle zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění, bude náhradní zdroj středním zdrojem znečišťování ovzduší. Sděluje se, že pro řešení dopravy v klidu je navrženo 192 parkovacích stání na povrchu. Navrhovaný počet převyšuje požadavek OTTP o 2 PS.

Z hlediska zájmů ochrany ovzduší OOP MHMP konstatuje, že hodnocení bylo provedeno v dostatečném rozsahu a předložený záměr nevyžaduje komplexní posouzení v dalších stupních procesu EIA.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny OOP MHMP uvádí, že na pozemcích dotčených záměrem se v současné době nachází několik objektů, hřiště a vegetace, která bude z velké části v důsledku záměru odstraněna. Součástí předloženého oznámení je zpracovaný dendrologický průzkum (Dendrologická revize, vyhodnocení aktuálního stavu vegetačních prvků), zpracovaný v srpnu 2009 Ing. Janem Hamerníkem, Ph.D. Revize vyhodnotila dřeviny k pokácení (celkem 180 jedinců a 7 vegetačních skupin) a k přesazení (22 dřevin a 13 vegetačních skupin). Jako kompenzace této ekologické újmy je součástí záměru zeleň o velikosti 6 956 m² na rostlém terénu a 3 586 m² zeleně na konstrukcích.

V souvislosti s tímto vyhodnocením se upozorňuje tak, jak je uvedeno v oznámení (str. 55), že k odstranění dřevin rostoucích mimo les je potřebné povolení podle § 8 odst. 1 zákona, které je samostatným správním rozhodnutím. Žádost o vydání rozhodnutí ke kácení dřevin se podává u příslušného orgánu ochrany přírody městské části Praha 10.

V oznámení se postrádá informace o provedeném průzkumu (resp. jeho časové určení). Vzhledem k silně urbanizovanému okolnímu území (stávající zástavba) a charakteru záměru se oznámení dostatečně zabývá vlivem stavby na krajinu a krajinný ráz (jsou doloženy pohledy stavby v rámci stávající zástavby – hmotové modely).

Z hlediska návrhu technických opatření pro fázi přípravy (str. 88 oznámení) se s předloženým návrhem z hlediska ochrany přírody souhlasí.

OOP MHMP závěrem konstatuje, že oznámení postihuje všechny významné aspekty sledované z pohledu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, a k jeho zpracování nemá připomínky. Další pokračování v procesu EIA se nepožaduje.

Z hlediska myslivosti nejsou připomínky.

Z hlediska ochrany vod OOP MHMP sděluje, že srážkové vody jsou navrženy k odvedení přípojkami do 3 retenčních nádrží, ze kterých budou dále vedeny řízeným odtokem přípojkami napojenými do veřejné jednotné kanalizace. V rámci provozu TC bude zacházeno se závadnými látkami. Uživatel závadných látek má povinnost podle ust. § 39 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, vypracovat plán opatření pro případy havárie (havarijní plán). Havarijní plán uživatel závadných látek vypracuje podle vyhlášky č. 450/2005 Sb., o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků, a zašle ke schválení zdejšímu vodoprávnímu úřadu OOP MHMP.

Upozorňuje se, že stavba odlučovačů ropných látek a veřejného vodovodu podléhá vodoprávnímu projednání u vodoprávního úřadu městské části Praha 10.

Z hlediska zájmů chráněných zákonem o vodách vlivy navrženého záměru na povrchové a podzemní vody nebudou významné. Oznámení lze považovat za postačující, a proto se nepožaduje dále pokračovat v procesu EIA.

Odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu Magistrátu hlavního města Prahy (OKP MHMP) sděluje, že z hlediska zájmů chráněných zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů a právních předpisů souvisejících, nemá námitek.

OKP MHMP požaduje předložit projektovou dokumentaci k územnímu řízení k jejímu posouzení ve správním řízení. Toto správní řízení bude následně ukončeno vydáním závazného stanoviska dle § 67 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád. OKP MHMP dále poukazuje na možnost požadavku úpravy nebo přepracování celkového návrhu při posouzení příslušné projektové dokumentace v požadovaném správním řízení a také na možnost zamítnutí návrhu.

OKP MHMP konstatuje, že navrhovaná stavba leží v území s archeologickými nálezy ve smyslu ustanovení § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů, v ochranném pásmu památkové rezervace v hl. m. Praze.

V průběhu veškerých zemních prací bude umožněno provedení záchranného archeologického výzkumu. Jeho zajištění je nutno projednat v dostatečném předstihu před zahájením výkopových prací a stavební činnosti.

Společné vyjádření Ing. Huškové, Ing. Huška, R. Fidlerové, Ing. Přikrylové a Mgr. Víkové značky TC FNKV/01-09.12.19 ze dne 19. 12. 2009 s 6 podpisovými archy.

1) k bodu 2.1.3 Umístění záměru

- Na východní a jihovýchodní straně od TC je dle ÚPn čistě obytná zóna, začínající ul. Pod Rapidem. Nejblíže obytné objekty jsou v ul. Pod Rapidem vzdálené cca 20 m od navrhované stavby. Tyto objekty jsou 5 podlažní čistě bytové domy - rozpor s prezentovanou dokumentací.

2) k bodu 2.1.4 Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry resp. k bodu 3.2.13 Situování stavby ve vztahu k územně plánovací dokumentaci.

- Hmotově a výškově navržená stavba zásadně neodpovídá svému okolí. Výšková hladina okolní zástavby se pohybuje v úrovni max. 250 m.n.m. Bpv (objekt Pod Rapidem). Nejbližší nemocniční zástavba je do výškové úrovně také max. 250 m.n.m. Bpv (pavilon R – 239 m.n.m., pavilon S nástavba - 252,8 m.n.m.) Odhadovaná výška stavby i se střešní nástavbou je cca do úrovně 270,5 m.n.m. Nástavba na střeše pavilonu N je do úrovně 270,05 m.n.m. - rozpor s prezentovanou dokumentací.

- Posunutí 2/3 kapacity FNKV na hranici pozemku FNKV, bez možnosti dostatečných rozptylových ploch, je z provozního, architektonického i urbanistického hlediska zcela nevhodné.

3) k bodu 2.1.5 Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí

- Nově navržený heliport je posunut oproti stávající přistávací ploše o cca 60 m blíže k obytné zástavbě (původní vzdálenost je 140 m, nová vzdálenost je 80 m). Zdůvodnění nemožnosti umístit heliport na západní křídlo pouze plyne z nevhodně zvoleného dispozičního uspořádání záměru. Variantní řešení by právě naopak mělo vyhodnotit možnosti jednotlivých dispozičních uspořádání TC.

- Při navrhované lokalizaci objektu je koncentrována 2/3 kapacita FNKV na pozemek o velikosti 1/5 stávajícího areálu. Tím dojde k extrémní koncentraci pohybu osob a vozidel v oblasti, která na takovýto provoz není dimenzována a ani uzpůsobena.

4) k bodu 2.1.6 Stručný popis technického a technologického řešení záměru

- Záměr je nazýván Nové TC - dle tohoto bodu však vyplývá, že se jedná o realizaci nové nemocnice s kapacitou krajské nemocnice a ne pouze o vybudování TC. V uvedeném ohlášení chybí řešení návaznosti na stávající vnitroareálové komunikace. Z tohoto důvodu lze uvažovat o naprosté samostatnosti nového areálu, který se celý přesune na výměru cca 1/4 stávajícího areálu. Lůžková kapacita stávající nemocnice je cca 1200 lůžek, kapacita Nového TC bude 770 lůžek. Není zřejmé, jestli jde o navýšení kapacity o 770 lůžek nebo o přesun části lůžkové kapacity do jihovýchodního rohu areálu nemocnice.

5) k bodu 2.2.4 Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

- Doprava pro období výstavby je navržena přes čistě obytné a všeobecně obytné území. Vjezdy do areálu stavby jsou navrženy z ulic Ruská, Nad Primaskou a Pod Rapidem. Ulice 2. třídy Pod Rapidem je k tomuto účelu naprosto nevhodná vzhledem k její současné vytíženosti 5 100 osobních aut za 24 hod. a 90 nákladních aut za 24 hod. Jedná se o jednosměrnou komunikaci s parkováním pro rezidenty. Z tohoto důvodu je umístění vjezdu na staveniště a příjezdová komunikace pro stavební stroje v této ulici naprosto nevhodné. Je počítáno s většinovým přístupem od Jižní spojky, tudíž ulice Pod Rapidem je z tohoto směru pro nákladní vozy stavební techniky prakticky nepřístupná a vede čistě obytnou zónou. Přístupem od příjezdu a vjezdu na staveniště v ulici Nad Primaskou, která se od ulice Nad Olšinami mění v jednosměrnou, dojde k blokaci plynulosti provozu vzhledem k navýšení průjezdu nákladních aut. Tato ulice rovněž ústí do čistě obytné zóny. V záměru není počítáno s navýšenou dopravou v době výstavby, tzn. 3 roky a nezmiňuje se o čistě obytných zónách, kterými tato doprava povede.

- Doprava v období provozu - vzniknou vjezdy z ulice Nad Primaskou, jeden pro veřejnost a jeden pro sanitky a vjezd z ulice Ruská pro veřejnost, zaměstnance a zásobování (dle zprávy). Z grafické přílohy (situace areálu) vyplývá, že vjezd z ul. Ruská bude pouze pro zásobování a zaměstnance, jeden vjezd z ulice Nad Primaskou bude pro veřejnost a druhý vjezd z ulice Nad Primaskou bude pro sanitky a zaměstnance. Dále je zde nezmiňovaný výjezd pro sanitky a zaměstnance do ulice Pod Rapidem a tzv. evakuační výjezd, který bude

trvale uzavřen. Z toho jsou vidět nejasnosti kolem výjezdů a vjezdů do nemocnice a nekonceptní řešení. Ulice Pod Rapidem je z důvodu již tak velké vytíženosti pro jakýkoliv vjezd a výjezd naprosto nevhodná, zvláště pro evakuaci - nelze se zde vyhnout ani sanitce, komunikace je příliš úzká. Koncentrováním vjezdu pro sanitky a veřejnost do jedné ulice Nad Primaskou dojde k narušení plynulosti provozu v okolí, zejména ze strany obytné zóny, kde je většina komunikací jednosměrných.

- V dokumentaci je definováno 192 parkovacích stání pro dopravu v klidu. Z kapacity lůžkové části a ambulancí vyplývá, že minimální počet stání by měl být $770/5+65=219$. Před budovou v jižní části je parkoviště s kapacitou 123 stání. Další 69 stání je situováno do stávajícího areálu, ke stávajícím pavilonům nebo do oblasti areálu, která není veřejně přístupná. Parkování zaměstnanců (2400) není řešeno vůbec. Navíc bude de facto nové centrum FNKV odříznuto od docházkové vzdálenosti na páteřní dopravní síť - metro trasa A. Stávající centrum nemocnice je ve vzdálenosti cca 500 m od stanice Želivského. Nové centrum se posouvá asi o 1 km dále na východ. Napojení na síť MHD si vyžádá výrazné navýšení autobusové dopravy v ul. Ruská. Pro přístup do kapacitně obdobných nemocnic Krč a Motol je plánováno vybudování nových tras a stanic metra, zde se postupuje opačně.

6) k bodu 2.3.1 Ovzduší

- Emise při výstavbě - v záměru je uvedeno, že skutečná kvantifikace objemu emisí by byla spekulativní. Vzhledem k posunu areálu až na minimální odstupové vzdálenosti od čisté obytné zóny a obytných domů v ulici Pod Rapidem je zcela zřejmé, že emise a prašnost v období výstavby bude pro obyvatele této ulice maximální. I z tohoto důvodu je provozování vjezdu na staveniště z této ulice nevhodné, nebude možné zajistit údržbu komunikace a její průjezdnost. V ulici Nad Primaskou je v parku proti nájezdu na staveniště realizováno dětské hřiště, které bude vzhledem k emisím z výstavby a hluchosti nepoužitelné.

- Emise při provozu - základem pro imisní charakteristiku zájmového území byly použity výsledky ze stanic imisního monitoringu č. 457 Šrobárova, Praha 10 a č. 772 Riegrovy sady, Praha 2 - po konzultaci s ČHMÚ vyplývá, že tato kombinace byla zvolena nevhodně, rovněž nebylo zohledněno provozování krematoria a zároveň záměr Prahy 10 vybudovat v parku Nad Primaskou pravoslavný kostel nebo charitativní budovu a garáže. Z těchto důvodů se jedná o lokalitu imisně exponovanou a výstavbou výškových budov dojde ke zhoršení proudění vzduchu a uzavření koncentrací imisí v daném prostoru, nebude docházet k tzv. provětrání terénu. Jak z přílohy Rozptylová studie vyplývá, denní imisní limit pro PM_{10} byl na stanici Šrobárova překročen 18 x za rok, a to se jedná o stanici umístěnou v neexponovaném prostoru parku SZÚ. Je pravděpodobné, že při stávajícím provozu v ulici Ruská bude limit překročen. Při uvažovaném navýšení dopravy v ulici Ruská o 2 570 aut (navýšení o 35 %), v ulici Nad Primaskou o 2 590 aut (navýšení o 100 %) a v ulici Pod Rapidem o 930 aut dojde k navýšení imisí a imisní stanice Šrobárova pro zvolený model výpočtu nevyhovuje. Záměr neuvádí navýšení autobusové dopravy MHD v ulici Ruská, ke které bude muset dojít. Požaduje se provedení kontrolních měření imisí v této lokalitě pro ověření výsledku imisních výsledků záměru, měření je nutno provést také v nočních hodinách z důvodu spalování v krematoriu.

7) k bodu 2.3.2 Odpadní vody

- Je s podivem, že se v TC (2/3 lůžkové kapacity FNKV) nevyskytuje medicínsky infekční voda, jak je uváděno v oznámení k záměru.

8) k bodu 2.3.4 Ostatní výstupy

- V rámci zpracování hlukového posouzení bylo provedeno měření hluku v ulici Pod Rapidem (den $L_{Aeq, 16h} = 61,9$ dB, noc $L_{Aeq, 8h} = 52,7$ dB) a v ul. Ruská (den $L_{Aeq, 16h} = 68,8$ dB, noc $L_{Aeq, 8h} = 59,2$ dB). Již v současné době jsou v této lokalitě překračovány limity dané nařízením vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

- Pokud se intenzita dopravy v ul. Ruská dle tohoto materiálu navýší o cca 35 % a v ul. Nad Primaskou o 110%, budou limity hluku překročeny výrazněji. Do této hlukové zátěže nebylo započítáno nutné posílení autobusových linek MHD pro přístup k novému centru FNKV. Dále do této hlukové zátěže nebyl zahrnut vliv hluku z provozu heliportu, který bude oproti současné době navýšen a lze předpokládat jako nepřetržitý. Samotná hluková studie provozu heliportu vykazuje výrazné nepřesnosti a zjednodušení.

- Hluk - v době výstavby - při návrhu vjezdu na staveniště VJ3 z ulice 2. třídy Pod Rapidem, ta je k tomuto účelu naprosto nevhodná vzhledem k její současné vytíženosti 5 100 osobních aut za 24 hod. a 90 nákladních aut za 24 hod. Jedná se o jednosměrnou komunikaci s parkováním pro rezidenty. Hladina akustického tlaku u obytného domu Pod Rapidem není specifikována. Vzhledem ke vzdálenosti od hranice staveniště cca 20 m bude třeba tento výpočet jmenovitě doložit. Navržená protihluková bariéra v ulici Pod Rapidem o výšce 3 m bude nedostatečná, jedná se o nejkratší vzdálenost areálu od obytných budov, nutno doložit účinnost protihlukových clon výpočtem. Šíření hluku bude rovněž směrem přes park do ulic Pod Rapidem a ulice Ruská.

- V době provozu - doložit výpočtem hladiny akustického tlaku pro obytné domy v ulici Pod Rapidem a přilehlých budov - východní sekce TC je umístěna na hranici odstupových vzdáleností. Je třeba doložit hluk od chlazení a VZT umístěných na střeších na této východní sekci.

- Nutno doložit výpočtem hladiny akustického tlaku od jednotlivých typů vrtulníků přistávajících na heliportu, a to ve dne i v noci. Došlo k posunutí heliportu na vzdálenost cca 80 m od oken obytných budov. Stávající přistávací plocha je ve vzdálenosti cca 100 – 110 m. Přistávací a vzletové úhly uvedené v hlukové studii nemohou být z podstaty létání vrtulníků dodrženy. Rovněž bude nutno doložit četnost letů v současné době a uvažovat s navýšením provozu.

Závěrem se uvádí, že rozporování tohoto záměru výstavby nového TC FNKV nemá za cíl zabránit modernizaci FNKV, která je nutná. Tato modernizace však nesmí zhoršit stávající životní prostředí v okolí, které je již tak výrazně zatíženo negativními vlivy. Výstavba a rekonstrukce se v tomto území řídí vyhl. č. 26/1999 (OTPP). Podmínky pro využití území stanovuje v části 1. čl. 4 odst.1 Umísťování staveb. Ten stanoví mj. "Umístění staveb a míra využití území pozemku musí odpovídat urbanistickému a architektonickému charakteru prostředí a požadavkům na zachování pohody bydlení a zdravého životního prostředí. Umístěním stavby a jejím následným provozem nesmí být nad přístupnou míru obtěžováno okolí, zejména v obytném prostředí a ohrožována bezpečnost a plynulost provozu na přilehlých pozemních komunikacích a na drahách".

I přes pochopitelnou nutnost modernizace areálu FNKV je zřejmé, že tento návrh těmto požadavkům OTTP nevyhovuje.

Záměr nepřiměřeně zatěžuje bezprostřední okolí navýšenou automobilovou i autobusovou dopravou, hlukem i zhoršenou kvalitou ovzduší. Záměr neřeší návaznost na stávající areál, ruší přímé napojení nemocnice na páteřní dopravu (metro), heliport je nevhodně umístěn blíže do obytné zóny. Doprava v klidu areálu je chybně navržena a poddimenzována. Parkování v blízkém i vzdálenějším okolí nemocnice bude znemožněno pro stávající obyvatele. Již v současné době je kapacita parkování rezidentů v této oblasti rozhraní Vinohrad a Strašnic vyčerpána ze 100 % a v případě jakékoli akce na fotbalovém stadionu Eden je i obsazena nerezidenty. Nemocnice musí řešit parkování pro pacienty i zaměstnance výhradně na svém pozemku i s dostatečnou kapacitní rezervou. Nejsou realizovány podzemní garáže pro zaměstnance ani pro pacienty. Jejich realizace by odpovídala plánovanému standardu i z hlediska komfortu pro pacienty (dochozí vzdálenost k výtahům). Výškové uspořádání záměru neodpovídá charakteru a výškovým poměrům okolní zástavby. Vstupní portál o výšce cca 45 - 46 m je nepřiměřený okolí. Desetipatrová budova přesáhne stávající pavilon M o 5 m. Při takto realizovaném TC dojde jistě k extrémnímu

navýšení letů vrtulníků LZS v zájmu záchrany lidských životů, neboť takto uzpůsobený příjem pacientů bez nutnosti překládky do sanitních vozů budou mít pouze nemocnice Motol a Vinohrady (předpoklad 50 % zásahů LZS v Praze, středočeském kraji + zásahy v oblasti D1, R10 a D11). S tímto navýšením ale záměr nepočítá. Odstupové vzdálenosti od obytných budov je nutno zvýšit. Jsou zde byty, které mají všechna okna na západní stranu a nemají alternativu výhledu. Studie oslunění se v některých případech pohybuje na normové hranici. Areál takového významu by měl tento záměr řešit variantně s ohledem na umístění v areálu FNKV právě proto, aby mohlo dojít k posouzení vhodnosti jednotlivých variant na životní prostředí a ovlivnění okolí. Proto toto správní řízení existuje. Konstatování, že variantně bylo řešeno pouze umístění heliportu je irelevantní, neboť umístění heliportu pochopitelně musí vycházet ze zvoleného dispozičního a polohového uspořádání celého záměru. To, že tento záměr byl proveden jako jednovariantní na volných jihovýchodních pozemcích nemocnice vypovídá o účelovosti dokumentace a o podnikatelském záměru vedení nemocnice s dalším komerčním využitím stávajícího areálu tak, jak bylo prezentováno v médiích.

Areál takového významu by měl vztahy a návaznosti na své bezprostřední okolí řešit s větším respektem a ohleduplností. Jedná se o nemocnici se spádem 1/3 Prahy a středočeského kraje. Na celkový koncept nelze nahlížet a hodnotit ho pouze ve vazbě na normy a OTHP, jde o začlenění nemocnice do konceptu městské části Praha 10 a navazujících všeobecně obytných a čistě obytných zón v sousedství.

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:

Urbanistická koncepce a umístění záměru

Předmětem oznámení (Mgr. Zoch, listopad 2009) je stavba nového TC FNKV. Navrhovaný záměr je dle ÚPn situován ve funkční ploše VV – veřejné vybavení. Širší území, do kterého je záměr umístěn, se nachází na hranicích katastrálních území Vinohrady, Vršovice a Strašnice. Tímto územím procházejí tři dopravně zatížené komunikace Vinohradská, V Olšínách a Ruská. Záměr TC je situován v jihovýchodní části areálu FNKV. Na severu je areál vymezen plochou Vinohradského hřbitova, na východě komunikacemi Pod Rapidem a Nad Primaskou, na jihu komunikací Ruská a na západě pozemky FNKV. Na pozemcích určených pro výstavbu navrhovaného záměru se nachází několik stavebních objektů (budova stávající léčebny pro dlouhodobě nemocné, několik plechových hal, tenisové kurty a přístavací místo pro leteckou záchrannou službu). Zájmové území je mírně zvlněné (stoupá v severozápadním směru) a je částečně pokryto vzrostlou zelení převážně náletového původu.

Součástí oznámení je vyjádření příslušného stavebního úřadu z hlediska souladu s územně plánovací dokumentací (viz vyjádření odboru výstavby a dopravy Úřadu městské části Praha 10 č. j. P10-076265/2009 ze dne 1. 10. 2009). Z tohoto vyjádření vyplývá, že se pozemky řešeného území nacházejí v monofunkční ploše VVZ – zdravotní a sociální péče (podle změny ÚPn č. 1000/00 bylo funkční využití VVZ pozemků překvalifikováno jako VV – veřejné vybavení). Závěrem se uvádí, že při využití pozemků řešeného území pro navrhovanou výstavbu dle dokumentace záměru musí být dodrženy požadavky vyhlášky č. 32/1999 Sb. hl. m. Prahy, o závazné části ÚPn, ve znění pozdějších předpisů.

K výše uvedeným připomínkám hl. m. Prahy oznamovatel sdělil, že na východním okraji zájmové plochy je v konceptu ÚPn vymezena plocha v rámci celoměstského systému zeleně (rezerva). V části této plochy se uvažuje s realizací souvislého pásu zeleně (ale s podsadbou keřů).

Příslušný úřad konstatuje, že pořizování nového ÚPn je ve fázi projednávání konceptu, není tedy závaznou územně plánovací dokumentací. Nelze tedy předjímat výsledky jeho projednání. Orgán ochrany přírody nemá k výše uvedenému umístění záměru žádné připomínky.

Urbanistické a architektonické vazby v území jsou v procesu EIA posuzovány ve vztahu k vlivům na životní prostředí a veřejné zdraví (viz dále), ale vlastní prověření, zda je záměr v souladu s cíli a úkoly územního plánování, zejména v souladu s charakterem území a s požadavky na ochranu architektonických a urbanistických hodnot v území probíhá v rámci následných správních řízení (územní řízení).

Oznamovatel předložil na základě výše uvedených připomínek příslušnému úřadu doplňující informace (Mgr. Zoch, březen 2010), ze kterých vyplývá, že v rámci dalších stupňů projektové přípravy záměru bude do celkového projektu a řešení přístupu do TC navržena přístupová cesta ze západní části areálu FNKV. Ta bude umožňovat vhodnou dostupnost od plánované tramvajové zastávky. Podstatou řešení je zvětšení šířky a severní nasměrování hlavního přístupového chodníku se schodištěm, umístění nového jižně směřovaného chodníku (přístup imobilních návštěvníků), rozšíření příjezdové komunikace ke vstupu na 2 pruhy, přemístění 13 PS do úrovně vstupu a umístění markýzy nad západním vstupem.

K urbanistickému hledisku, regulativům ÚPn, požadavkům na koordinaci staveb v území a dopravní řešení příslušný úřad konstatuje, že posouzení souladu s vydanou územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, koordinace změn v území, výstavby a jiných činností ovlivňujících rozvoj území, posouzení souladu s požadavky na veřejnou dopravu, technickou infrastrukturu a s požadavky zvláštních právních předpisů je předmětem řízení podle stavebního zákona, které provádí stavební úřad.

Doprava

Oznamovatel předložil příslušnému úřadu doplňující informace (Výstavba traumacentra FNKV – Zpracování průzkumu dopravních intenzit vymezeného území, DHV CR, spol. s r.o., září 2009). Předmětem této studie bylo ověření stávající dopravní situace v zájmovém území FNKV a vyčíslení dopadů nově uvažovaného TC na okolní komunikační síť v roce 2015. Dopravní zátěže pro období roku 2008 byly vyčísleny na základě periodicky prováděných dopravních průzkumů společnosti TSK-ÚDI a doplňujících dopravních průzkumů společnosti DHV CR, spol. s r.o. Dopravní zátěže pro období roku 2015 byly vyčísleny na základě oficiálního prognostického modelu dopravního zatížení komunikační sítě hlavního města Prahy specializované dopravně-inženýrské kanceláře společnosti ÚRM hl. m. Prahy a odborného odhadu společnosti DHV CR, spol. s r.o. Zpracovaná studie poté sloužila pro účely zpracování hlukové a rozptylové studie (popsány níže). Z této studie vyplývá, že realizace plánovaného TC vyvolá během univerzálního špičkového období v roce 2015 dopravu v objemu cca 390 příjezdů a 320 odjezdů vozidel (z toho 10 příjezdů a 10 odjezdů pomalých zásobovacích vozidel, 10 příjezdů a 10 odjezdů sanitky a vozidel ZS).

Dle oznámení (Mgr. Zoch, listopad 2009) bude areál záměru napojen na veřejnou komunikační síť zájmového území prostřednictvím 1 vjezdu z ulice Ruská, 2 vjezdy z ulice Nad Primaskou a 2 vjezdy z ulice Pod Rapidem, a to následujícím způsobem: stávajícím vjezdem z ulice Ruská (pro zásobování a zaměstnance), dvěma novými vjezdy z ulice Nad Primaskou (vjezd pro veřejnost a emergency vjezd/výjezd pro sanitky a zaměstnance),

nespecifikovaným vjezdem/výjezdem a evakuačním výjezdem (trvale uzavřen) do ulice Pod Rapidem.

Oznamovatel předložil příslušnému úřadu doplňující koordinační situaci (1:500, září 2009), ve které je dopravní napojení řešeno 1 vjezdem z ulice Ruská, 3 vjezdy z ulice Nad Primaskou a 1 vjezdem z ulice Pod Rapidem, a to následujícím způsobem: stávající vjezd z ulice Ruská je zachován, z ulice Nad Primaskou jsou navrženy 3 vjezdy (emergency vjezd pro veřejnost, emergency vjezd pro sanitky a emergency výjezd), nespecifikovaný vjezd/výjezd z/do ulice Pod Rapidem je zrušen a evakuační výjezd do ulice Pod Rapidem je zachován.

Dle oznámení (Mgr. Zoch, listopad 2009) je staveništní doprava vedena na nejbližší kapacitní komunikaci (Jižní spojku) jižně a východně od staveniště takto:

Přístupová trasa – od Jižní spojky (od jihu):

ulice V Korytech, Průběžná, V Olšinách,

- Ruská vjezd na staveniště
- Nad Primaskou vjezdy na staveniště
- Pod Rapidem vjezd na staveniště.

Přístupová trasa – od Jižní spojky (od severu):

Ulice Černokostelecká, Úvalská, V Olšinách,

- Ruská vjezd na staveniště
- Nad Primaskou vjezdy na staveniště
- Pod Rapidem vjezd na staveniště.

V oznámení (Mgr. Zoch, listopad 2009) se konstatuje, že trasy pro dopravu vytěžené přebytečné zeminy na skládku, ostatních materiálů a hmot k místům skládek a z míst zdrojů materiálu a hmot lze navrhnout a projednat až po stanovení lokality skládek a míst zdrojů, tj. po výběru zhotovitele prací.

Zpracovatel oznámení předložil příslušnému úřadu doplňující informace (Mgr. Zoch, březen 2010), ze kterých vyplývá, že evakuační vjezd/výjezd z/do ulice Pod Rapidem nebude využíván pro odvoz vytěžené zeminy ze stavební jámy. Bude používán jako vedlejší vjezd pro zásobování stavby, tj. pouze pro stavební práce realizované v severní části staveniště.

Příslušný úřad konstatuje, že jednoznačný návrh staveništní trasy bude součástí POV (plán organizace výstavby). Návrh musí respektovat stávající dopravní režim a v kritických místech bude řešit bezpečnost společného silničního a staveništního provozu.

K připomíncekám ohledně výpočtu dopravy v klidu oznamovatel předložil aktuální bilanci dopravy v klidu. Z předloženého výpočtu vyplývá, že dle vyhl. č. 26/1999 Sb. HMP je třeba pro záměr zajistit 190 PS. V předloženém oznámení bylo navrženo 192 PS. 123 PS je umístěno na povrchovém parkovišti v jižní části areálu. Zbývající parkovací stání (69 PS) jsou umístěna na čtyřech menších parkovištích, a to na severní straně objektu podél hřbitovní zdi, u emergency, v prostoru před trafostanicí TS 3 a u východu na západní straně. Podél jižní fasády vede přístupová komunikace k hlavnímu vchodu a podél této komunikace se počítá s několika krátkodobými stáními (K+R) a stáními pro taxi.

Požadovaný počet stání (Pp) = základní počet stání (Pz) x koeficient vlivu území (Ku) x koeficient dopravní obsluhy území (Kd)

Ku = 0,6 (posuzovaná stavba je v zóně 3)

Kd = 1,0 (stavba není ve spádovém území stanice metra)

Funkce	Jednotka	Počet účelových jednotek	1 stání připadá na x jednotek	Základní počet stání Pz	Požadovaný počet stání Pp
Školství	celkem				36,0
školící zařízení, přednášková síň	posluchač	300	5	60,0	36,00
Zdravotnictví	celkem				142,8
nemocnice, klinika	lůžko	770	5	154,0	92,40
poliklinika, zdrav. ordinace	lékařská ordinace	84	1	84,0	50,40
Obchod	celkem				1,8
jednotlivá prodejna	m ² užité plochy	148	50	3,0	1,78
Stravování	celkem				8,7
restaurace	m ² odbytové plochy	145	10	14,5	8,70
CELKEM					189,3

Příslušný úřad konstatuje, že vyhláška OTPP požaduje vybudovat 190 PS. Posouzení souladu s vyhláškou OTPP je předmětem řízení podle stavebního zákona, které provádí stavební úřad. Dle oznamovatele (Mgr. Zoch, březen 2010) bude navrhovaný počet PS upraven v souladu s vyhláškou.

Vlivy na ovzduší a klima

Součástí oznámení byla rozptylová studie (Ing. Balahura, říjen 2009). Cílem rozptylové studie (RS) bylo posoudit a vyhodnotit vliv provozu plánovaného záměru na imisní situaci v zájmovém území. Jedná se o vliv vyvolané dopravy na komunikační síti dotčeného území souvisejícího s provozem plánovaného TC a vliv provozu stacionárních zdrojů znečišťování ovzduší. Rozptylová studie byla zpracována podle Metodického pokynu pro zpracování rozptylových studií, vydaného Ministerstvem životního prostředí ČR a zahrnuje zhodnocení stávající imisní situace v zájmovém území a zhodnocení samotného provozu TC na imisní situaci v zájmovém území. Po prostudování rozptylové studie lze konstatovat následující:

- Pro hodnocení imisního pozadí používá RS výsledků měření v letech 2001 – 2008 na nejbližší monitorovací stanici Praha 10 – Šrobárova, umístěné v areálu Státního zdravotního ústavu, který sousedí s FNKV. Průměrné roční koncentrace NO₂ na dané měřicí stanici dosahovaly hodnot 37,1 – 41,7 µg/m³, průměrné roční koncentrace benzenu byly v rozmezí 2,1 – 4,1 µg/m³ a u suspendovaných částic frakce PM₁₀ se pohybovaly v úrovni 5,2 – 28,7 µg/m³.
- Z hodnocení imisního pozadí vyplývá, že v zájmovém území nedochází k překračování imisních limitů u průměrných ročních koncentrací PM₁₀ a benzenu, u NO₂ je imisní limit plněn pouze s využitím meze tolerance.
- Zdrojem emisí při provozu záměru bude náhradní zdroj el. energie a vyvolaná automobilová doprava. Imisní příspěvky NO₂ k průměrným ročním imisním koncentracím NO₂ v pěti zvolených referenčních bodech lze očekávat v desetinách až jednotkách µg/m³. Přírůstek k max. hodinovým imisním koncentracím NO₂ by měl být v úrovni 14 – 23 µg/m³. U PM₁₀ lze očekávat imisní příspěvky k průměrným ročním koncentracím v úrovni desetin µg/m³ a příspěvky k max. denním koncentracím do 30 µg/m³. Roční imisní příspěvky benzenu budou v úrovni desetin µg/m³.

Dle orgánu ochranu ovzduší vypočtené imisní příspěvky znečišťujících látek prokazují malý vliv provozu navrženého záměru na kvalitu ovzduší v zájmovém území. Tento předpoklad je dán zejména tím, že vytápění TC bude prostřednictvím CZT, provoz dieselagregátů bude velmi malý a odtah spalin bude realizován nad střechu objektu. Ve vztahu k pozadovým hodnotám NO_2 lze očekávat překročení ročního imisního limitu. K tomuto překročení by však došlo i bez realizace záměru.

Oznamovatel předložil příslušnému úřadu doplněk rozptylové studie (Hodnocení vlivu výstavby Nového Traumacentra FNKV na kvalitu ovzduší, Ing. Balahura, duben 2010), ze kterého vyplývá:

- Dočasným zdrojem znečišťování ovzduší v zájmovém území bude prostor zařízení staveniště, kde bude probíhat výstavba navrhovaného záměru. Během výstavby plánovaného TC bude zdrojem emisí jednak provoz stavebních strojů a pomocné mechanizace, jednak provoz stavební dopravy, která bude tvořena dopravou zajišťující odvoz vytěžené zeminy a stavebního odpadu a dopravou stavebního materiálu do zařízení staveniště. Dalším neméně významným zdrojem emisí, zejména v případě tuhých znečišťujících látek, souvisejícím s výstavbou bude sekundární prašnost, jejíž výraznější vliv lze očekávat především při provádění přípravných a zemních prací (skrývka ornice, příprava zařízení staveniště a výkopové práce).
- Provoz stavební činnosti související s výstavbou navrhovaného TC bude mít vliv na krátkodobé koncentrace znečišťujících látek a bude mít lokální a časově omezený charakter. V nejbližším okolí zařízení staveniště lze v důsledku provozu stavební činnosti očekávat zvýšení krátkodobých koncentrací NO_2 v řádu jednotek $\mu\text{g}/\text{m}^3$, v případě suspendovaných částic PM_{10} lze očekávat nárůst v řádu jednotek až desítek $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Zvýšené koncentrace se budou vyskytovat při nepříznivých klimatických podmínkách a budou mít krátkodobý charakter.
- Lze důvodně předpokládat, že provoz stavební činnosti související s výstavbou plánovaného TC neovlivní v zájmovém území dlouhodobé imisní charakteristiky uvažovaných škodlivin.
- Z hlediska ochrany ovzduší je třeba upozornit na skutečnost, že zejména při zakládání stavby a při manipulaci se sypkými materiály bude třeba vhodnými technickými a organizačními opatřeními minimalizovat sekundární prašnost a její vliv na životní prostředí. Po dobu výstavby budou staveništní komunikace pravidelně čištěny a v případě tvorby prachu zkrápěny. V případě potřeby musí zhotovitel stavby zajistit nezbytnou čisticí techniku (kropící vůz a vozidlo s kartáči na čištění komunikací), která bude odstraňovat nečistoty z veřejných komunikací. V případě potřeby bude zabezpečeno zkrápění plochy zařízení staveniště. Dodavatel je povinen zabezpečit provoz dopravních prostředků produkujících ve výfukových plynech škodliviny v množství odpovídajícím platným právním předpisům o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Nasazování stavebních strojů se spalovacími motory omezovat na nejmenší možnou míru, provádět pravidelně technické prohlídky vozidel a pravidelné seřizování motorů.
- Závěrem se konstatuje, že při realizaci a důsledném dodržování navrhovaných opatření k omezování prašnosti nebude výstavba záměru „Nové Traumacentrum FNKV“ mít významný vliv na kvalitu ovzduší, bude časově omezenou a z hlediska ochrany ovzduší a ochrany lidského zdraví přijatelnou.

Orgán ochrany ovzduší s výše uvedenými závěry souhlasí a konstatuje, že po dobu výstavby je třeba používat výhradně vozidla a mechanismy, které splňují příslušné emisní limity. S ohledem na imisní pozadí se požaduje využít vozidla s emisní úrovní EURO 4 nebo event.

EURO 3 dle platné legislativy pro mobilní zdroje. Dále je třeba používat při odvozu suti či jiných sypkých materiálů plachtování nákladu na ložné ploše automobilů.

S ohledem na vyjádření orgánu ochrany ovzduší a závěry vyplývající z výše uvedené rozptylové studie a jejího doplňku lze konstatovat, že při dodržení navržených opatření je záměr z hlediska vlivů na ovzduší akceptovatelný.

Vlivy na hlukovou situaci

Součástí oznámení byla hluková studie (DHV CR, spol. s r. o., listopad 2009). Cílem hlukové studie (HS) bylo zhodnocení vlivu záměru ve vztahu k nejbližší hlukově chráněné zástavbě, resp. k nejbližšímu venkovnímu chráněnému prostoru staveb a venkovnímu chráněnému prostoru. HS se zabývala vyhodnocením vlivu stacionárních zdrojů hluku a vyvolané dopravy. Dále byl rámcově vyhodnocen hluk během provádění stavby.

Z HS vyplývá následující:

- Modelový výpočet hluku byl proveden v devíti referenčních bodech v pěti výškových úrovních. Referenční body byly umístěny v místech bytových domů v ulici Pod Rapidem, v ulici Ruská a na stávající fasádě stávajícího nemocničního objektu „R“.
- Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A stacionárních zdrojů a vyvolané dopravy se na fasádách bytových objektů pohybují v rozmezí 40,3 – 56,7 dB v L_{Aeq} v denní době a 32,6 – 39,5 dB v L_{Aeq} v noční době. Na fasádě objektu „R“ je vypočtena hodnota v denní době 46,1 – 52,6 dB v L_{Aeq} a v noční době 37,5 – 39,1 dB v L_{Aeq} .

K dodržení hygienických limitů (50/40 dB fasády obytných objektů den/noc a 45/35 dB fasády nemocničních objektů) stanovila HS HMP ve svém vyjádření podmínku č. 1.

Z HS dále vyplývá:

- Pro posouzení hluku v dané lokalitě ve vztahu k obytné zástavbě situované v ulicích Ruská a Pod Rapidem bylo provedeno měření hluku. Měření byla provedena na dvou místech, a to v průběhu 24 hodin (ulice Pod Rapidem) a v dopoledních a nočních hodinách (ulice Ruská). Naměřené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A v ulici Pod Rapidem jsou 61,9 dB v denní době a 52,7 dB v noční době. V ulici Ruská jsou změřené hodnoty 68,8 dB v denní době a 59,2 dB v noční době při nejistotě měření 1,8 dB.
- Nárůst hluku z vyvolané dopravy v nejvíce exponovaných referenčních bodech umístěných proti vjezdům do areálu je v úrovni 0,2 – 0,3 dB pro denní i noční dobu.
- HS předpokládá plnění hygienických limitů hluku 65 dB v L_{Aeq} během výstavby ve všech výpočtových bodech.

K dodržení hygienických limitů (60/50 dB) stanovila HS HMP ve svém vyjádření podmínku č. 2.

Součástí oznámení byla Studie hluku provozu vrtulníků HEMS na projektovaném heliportu FNKV (Ing. Šulc, CSc., listopad 2009). Z této studie vyplývá, že hodnoceny jsou přilety, odlety a stání vrtulníků s motory v chodu. Provoz heliportu předpokládá celkový počet 1 280 pohybů (640 přiletů a 640 odletů) vrtulníků za rok, což předpokládá průměrně 2 přilety a odlety v denní době v průběhu charakteristického letového dne. V noční době se předpokládá nejvýše 22 pohybů (tj. 11 přiletů a 11 odletů vrtulníků) za rok, tj. 1 přilet a 1 odlet vrtulníku za měsíc v noční době. Dle provedeného výpočtu je při této frekvenci letů stanovena izofona $L_{Aeq,16h} = 60$ dB pro denní dobu. Fasády všech bytových domů se nacházejí vně uvedené izofony. V kritických místech obvodového pláště budovy s heliportem

lze předpokládat krátkodobě hladiny maximálního akustického tlaku A až 112 dB, u vzdálenějších objektů lze předpokládat hladiny mezi 100 - 112 dB v L_{Amax} . Noční provoz není s ohledem na velmi nízkou četnost epizod vyhodnocován. Ve studii se dále uvádí, že hlučnost jednotlivých typů vrtulníků je navzájem srovnatelná. Předpokládá se, že nejvíce frekventovaným typem bude typ EC 135 se základnou na letišti Praha Ruzyně. Asi 6 % pohybů za rok může připadat na vrtulníky v hmotnostní kategorii do 6,4 t (především typ W3A Sokol), s hlučností mírně vyšší než vykazují ostatní typy. Pro celkové hodnocení hluku v okolí heliportu jsou však tyto situace energeticky nevýznamné.

Oznamovatel předložil příslušnému úřadu doplňující informace (Mgr. Zoch, březen 2010), ze kterých vyplývá, že v rámci přípravných prací bylo hodnoceno celkem 9 resp. 10 různých variant umístění heliportu. Z hlediska hlukového je konečné umístění heliportu kompromisem mezi ochranou areálu nemocnice a ochranou obytné zástavby.

Orgán ochrany veřejného zdraví ve svém vyjádření konstatuje, že vzhledem k tomu, že provoz heliportu je prostředkem k záchraně života, je hluk z provozu ve venkovním prostoru akceptovatelný z hlediska ochrany veřejného zdraví. K ochraně vnitřních prostor stanovila HS HMP podmínku č. 2.

S ohledem na vyjádření HS HMP a závěry vyplývající z výše uvedených akustických studií lze konstatovat, že za předpokladu splnění podmínek orgánu ochrany veřejného zdraví je záměr z hlediska vlivů na hlukovou situaci akceptovatelný.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Zpracovatel oznámení předložil příslušnému úřadu doplňující informace (Mgr. Zoch, březen 2009), ze kterých vyplývá, že dešťové vody ze střech budou odváděny buď podtlakovým systémem nebo gravitačně. Dešťové vody ze zpevněných ploch okolo objektu budou odváděny gravitačně. Veškeré dešťové vody budou odváděny separátně a budou vedeny na jednu ze tří retenčních nádrží. Oznamovatel předložil příslušnému úřadu souhlasná stanoviska s podmínkami společností Pražské vodovody a kanalizace, a.s. zn. PVK 26643/OTPČ/10 ze dne 11. 1. 2010 a Pražské vodohospodářské společnosti, a.s. č. j. 143/10/2/02 ze dne 8. 2. 2010. Z výše uvedených stanovisek vyplývá, že pro snížení špičkového množství dešťových vod z areálu jsou navrženy 3 retenční nádrže ($R1 = 118 \text{ m}^3$, $R2 = 227 \text{ m}^3$, $R3 = 56 \text{ m}^3$) tak, že odtokové množství z areálu do kanalizace pro veřejnou potřebu bude 45 l/s.

Oznamovatel dále předložil příslušnému úřadu Inženýrskogeologický průzkum pro plánovanou výstavbu TC v areálu FNKV v Praze 10 (Mgr. Stejskal, říjen 2009). Cílem průzkumu bylo upřesnění inženýrskogeologických poměrů v zájmovém území. Za tímto účelem bylo provedeno 21 průzkumných inženýrskogeologických jádrových vrtů. Z tohoto průzkumu vyplývá, že původní terén je v zájmovém území z velké části zarovnaný a překryt heterogenními, přemístěnými zeminami – navážkami. Nejmnocnější polohy navážek byly zjištěny v blízkosti stávajícího heliportu, v severní části zájmového území. Navážky byly nejčastěji tvořeny různorodou stavební sutí stmelenu proměnlivě písčitou hlínou či jílem. Častý byl i výskyt přemístěného místního materiálu (deluviální a eluviální jílovito-písčité zeminy) s úlomky podložních břidlic, cihel nebo jiným stavebním odpadem. Do navážek lze zahrnout i zpevněné asfaltové a betonové povrchy.

V rámci dalšího stupně projektové přípravy stavby je nezbytné na základě podrobného hydrogeologického průzkumu vyloučit, že nelze dešťové vody likvidovat jinak, tj. přednostně vsakem tak, jak ukládá § 20 odst. 5 písm. c) vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, v platném znění a retenované dešťové vody nevyužít pro zalévání zeleně.

Z hlediska vlivu na povrchové a podzemní vody je záměr akceptovatelný za splnění výše uvedených podmínek.

Vlivy na faunu, flóru, ekosystémy a krajinu

Realizací záměru nebudou dotčeny pozemky určené k plnění funkce lesa, záměr se nenachází ani ve vzdálenosti 50 m od takovýchto pozemků. Výstavbou záměru nedojde k zásahu do prvků ÚSES. Záměr nebude mít negativní vliv na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti soustavy NATURA 2000.

Dle oznámení (Mgr. Zoch, listopad 2009) se v zájmovém území nevyskytují chráněné a ohrožené druhy rostlin a živočichů ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

Oznamovatel předložil příslušnému úřadu doplňující informace (Ing. Hábová, duben 2010), ze kterých vyplývá, že biologický průzkum byl proveden během července až září 2009.

Orgán ochrany přírody nemá žádné připomínky.

Součástí oznámení (Mgr. Zoch, listopad 2009) je zpracovaný dendrologický průzkum (Dendrologická revize, vyhodnocení aktuálního stavu vegetačních prvků v areálu FNKV – Praha 10, Ing. Hamerník, Ph.D., srpen 2009). Úkolem dendrologické revize bylo zmapování a zhodnocení současného stavu vzrostlé zeleně s návrhem opatření vzhledem k plánované výstavbě. Za tímto účelem bylo při terénních šetřeních dohledáno 225 jednotlivě rostoucích dřevin a 21 vegetačních skupin se zastoupením 49 taxonů. Revize vyhodnotila dřeviny k pokácení (celkem 180 jedinců a 7 vegetačních skupin) a k přesazení (22 dřevin a 13 vegetačních skupin). Celková výše ekologické újmy na odstraněných porostech činí 10 437 988 Kč.

Oznamovatel předložil příslušnému úřadu doplňující informace (Mgr. Zoch, březen 2010), ze kterých vyplývá, že celkem jsou v souvislosti s výstavbou TC navrhovány sadové úpravy na ploše cca 1 ha. Střechy objektů (mimo plochy heliportu a objektů vzduchotechniky) jsou řešeny jako extenzivní střešní zahrady.

Příslušný úřad uvádí, že uložení náhradní výsadby ke kompenzaci ekologické újmy bude součástí rozhodnutí ke kácení dřevin rostoucích mimo les. Žádost o vydání rozhodnutí ke kácení dřevin bude vydávat příslušný orgán ochrany přírody městské části Prahy 10.

Z hlediska vlivů na faunu, flóru, ekosystémy a krajinu je záměr za předpokladu dodržení výše uvedených opatření a připomínek akceptovatelný.

Vlivy na půdu, horninové prostředí a přírodní zdroje

Realizací záměru nebude dotčen zemědělský půdní fond. Půda určená pro plnění funkce lesa nebude dotčena.

Za předpokladu dodržení veškerých bezpečnostních opatření nebude mít realizace záměru žádné negativní vlivy na horninové prostředí v zájmovém území ani na využívání hornin a nerostných zdrojů.

Stavba nenaruší stabilitu daného území, nebude mít vliv na vznik eroze, neovlivní podloží ani geomorfologii a reliéf krajiny.

Z hlediska vlivů na půdu, horninové prostředí a přírodní zdroje je záměr akceptovatelný.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

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

Vlivy na obyvatelstvo

Za předpokladu dodržení opatření pro prevenci, vyloučení, snížení a kompenzaci nepříznivých vlivů (jak pro fázi výstavby, tak pro fázi provozu) jsou vlivy na obyvatelstvo akceptovatelné.

Ostatní

Součástí oznámení byla Studie proslunění a denní osvětlení obytných domů v ulici Pod Rapidem a denní osvětlení sousedního pavilonu „R“ (doc. Ing. Kaňka, Ph.D., listopad 2009). Cílem studie bylo posoudit oslunění a denní osvětlení bytů v obytných domech v ulici Pod Rapidem číslo 22 až 28 v Praze 10 a denní osvětlení prostor pavilonu „R“ FNKV v souvislosti s možným stíněním projektovaným objektem TC FNKV. Ze závěru této studie vyplývá, že projektovaný objekt TC ve FNKV nezastíní nadměrně byty v obytných domech při ulici Pod Rapidem. Byty i po realizaci TC vyhoví požadavkům platných norem a předpisů na proslunění a denní osvětlení. Dosud vyhovující prostory pavilonu „R“ s okny obrácenými na východ budou stíněním objektem TC zcela znehodnoceny z hlediska požadavků na denní osvětlení trvalých pracovišť. Organizačními opatřeními v rámci areálu FNKV budou z těchto prostor trvalá pracoviště vymístěna a prostory budou nadále používány jako prostory bez trvalého pobytu lidí.

Oznamovatel předložil příslušnému úřadu doplňující údaje (Mgr. Zoch, březen 2010), ze kterých vyplývá, že lůžka a celková kapacita TC se bude postupně přesouvat z uvolňovaných pavilonů stávající nemocnice. K nárůstu celkové kapacity nemocnice nedochází.

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, která jsou uvedena v oznámení a která vyplývají z provedeného zjišťovacího řízení, nebude mít posuzovaný záměr negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

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 řešitelné v návazných správních řízeních a měly by být posouzeny příslušnými dotčenými správními úřady. Z tohoto důvodu předává příslušný úřad s tímto závěrem zjišťovacího řízení kopie vyjádření oznamovateli záměru.

Závěr:

Záměr „Nové Traumacentrum Fakultní nemocnice Královské Vinohrady, Praha 10, k. ú. Vinohrady“ naplňuje dikci bodu 10.6, kategorie II, přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v platném znění. Proto bylo dle § 7 citovaného zákona provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjištění, zda záměr bude posuzován podle citovaného zákona.

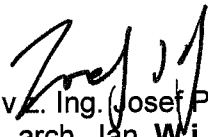
Na základě provedeného zjišťovacího řízení dospěl příslušný úřad k závěru, že záměr

**„Nové Traumacentrum Fakultní nemocnice Královské Vinohrady, Praha 10,
k. ú. Vinohrady“**

n e b u d e p o s u z o v á n

podle citovaného zákona s tím, že je nezbytné dodržet opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů navržených v oznámení a zohlednit vyjádření k oznámení záměru.

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


v z. Ing. Josef Pavlík
Ing. arch. Ján **Winkler**
ředitel odboru

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