



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
ODBOR OCHRANY PROSTŘEDÍ

PID

Váš dopis zn.

SZn.

S-MHMP-1052759/2010/OOP/VI/EIA/757-2/Žá

Vyřizuje/linka

Ing. Žáková / 4425

Datum

16.5.2011

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: Zřízení parkovacích stání v ul. Lednická, Praha 14 - Kyje

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

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 (rozsah) záměru:

Předmětem záměru je zřízení 107 parkovacích stání pro skupinu vozidel O2. Parkoviště je navrženo do prostoru mezi ul. Lednickou a korunu zářezu železniční trati č. 011 Praha – Kolín. 102 PS bude kolmých a 5 podélných, která mohou variantně sloužit pro odstavení 2 autobusů.

Kromě parkovacích stání bude zřízen podél navržených stání podélný chodník šířky 1,5 m až 3,5 m a za ním alej stromů a veřejné osvětlení. Podélný chodník bude navazovat na nové rampy pro pěší, které byly realizovány v rámci rekonstrukce železniční zastávky Praha – Kyje.

Součástí návrhu je i řešení odvodnění parkovacích stání a chodníků, rozšíření stávající vozovky na potřebnou šířku min. 6,0 m a terénní a sadové úpravy.

Povrch kolmých PS je navržen z betonové distanční dlažby, podélná stání a stání pro osoby s omezenou pohyblivostí budou řešena z betonové zámkové dlažby.

Parkovací stání budou sloužit k odstavení osobních automobilů pro potřeby kulturního domu s ubytovacím zařízením v ulici Šimanovské a současně budou sloužit i jako záchytné parkoviště pro železniční stanici Praha – Kyje.

Umístění: kraj: Praha
obec: Praha
městská část: Praha 14
katastrální území: Kyje

Oznamovatel: Městská část Praha 14
Bří Venclíků 1073
198 21 Praha 9
IČ:00231312

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 tedy příslušný úřad přihlíží k povaze a rozsahu záměru a jeho umístění, dále k obdržným vyjádřením veřejnosti, dotčených správních úřadů a dotčených územních samosprávných celků.

Oznámení záměru (dále jen Oznámení) bylo zpracováno Ing. Petrem Vejražkou (PPU spol. s r.o., listopad 2010) s týmem spolupracovníků.

Z předloženého Oznámení vyplývá, že lokalita záměru leží na svahu údolí vodního toku Rokytky v návaznosti na zastavěné území obce. Území není zvláště chráněným územím dle zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, neleží v ochranných pásmech jiných chráněných území ani není významným krajinným prvkem. Území není součástí územního systému ekologické stability. Lokalita není ložiskovým územím ani zde nejsou chráněné nemovité památky. V území se nenachází žádný zvláště chráněný druh rostlin a živočichů.

V lokalitě nejsou a ani nebudou v období provozu parkovacích stání překročeny povolené imisní koncentrace škodlivých látek v ovzduší, v současnosti i ve výhledu se jejich koncentrace pohybují kolem poloviny limitní koncentrace.

Území je zatíženo hlukem z dopravy, především z železniční dopravy (trať č. 011 Praha – Kolín) a silniční dopravy (komunikace Broumarská). Hlukové zatížení se v současnosti pohybuje ve dne i v noci kolem limitních hodnot. Samotný provoz záměru se v dané lokalitě neprojeví. Dle provedených výpočtů hlukové studie se přírůstek hlukové zátěže pohybuje max. do + 0,1 dB.

Vlivy navrhovaného záměru na většinu složek životního prostředí v lokalitě jsou malé až velmi malé, v širším okolí zanedbatelné. Navrhovaný záměr nebude mít vliv na půdu, geologické podmínky, na krajinu, na klimatickou situaci, na hmotný majetek ani na kulturní památky v řešeném území.

Během výstavby dojde k zvýšení prašnosti, proto bude třeba realizovat organizační opatření pro minimalizaci prašnosti. Provoz parkoviště nebude mít vliv na koncentrace škodlivých látek v ovzduší.

Během výstavby bude rovněž třeba realizovat organizační opatření s cílem minimalizace hlukového zatížení okolí tak, aby nedošlo k překročení limitních hodnot pro výstavbu.

Realizace parkoviště si vyžádá kácení 30 ks stromů a 98 m² keřových porostů. Na toto kácení je již vydáno povolení ke kácení. Předpokládá se vysázení náhradní vzrostlé stromové zeleně.

Ze závěru Oznámení vyplývá, že navrhovaný záměr nebude mít zásadní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví a v lokalitě a jejím okolí a z dopravního hlediska se stane přínosem pro blízké i širší okolí.

Podle příslušného orgánu ochrany přírody předložený záměr nemůže mít významný vliv na evropsky významné lokality ani na ptáčích oblasti (viz vyjádření SZn. S-MHMP-637985/2009/1/OOP/VI ze dne 8. 9. 2009).

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

- hlavní město Praha
(vyjádření č.j. MHMP 13012/2010 ze dne 8. 2. 2011),
- komise RHMP pro cyklistickou dopravu
(vyjádření ze dne 20. 1. 2011),
- městská část Praha 4
(vyjádření UMCP14/11/02288/KS-OUR/MOC ze dne 18. 1. 2011),
- Hygienická stanice hlavního města Prahy
(vyjádření č.j. HSHMP 00248/2011/SHK ze dne 7. 1. 2011),
- Česká inspekce životního prostředí - oblastní inspektorát Praha
(vyjádření č.j. ČIŽP/41/IPP/1100213.001/11/RJX ze dne 17. 1. 2011),
- odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy
(vyjádření SZn. S-MHMP-01052759/2010/1/00P/VI ze dne 27. 1. 2011),
- odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy – správce toku
(vyjádření SZn. S-MHMP/1072724/00P/XI/1159/10/Pe ze dne 26. 1. 2011),
- Zdeněk Bočan
(vyjádření ze dne 19. 1. 2011),
- Kyjský občanský klub
(vyjádření ze dne 18. 1. 2011).

Podstata jednotlivých vyjádření je shrnuta v následujícím textu.

Hlavní město Praha (dále jen HMP) uplatňuje k předloženému oznámení připomínky z hlediska urbanistické koncepce, neboť z prostorového hlediska je třeba zvolit hustější rastr stromů mezi parkovacími stáními. Dále má HMP připomínky z hlediska dopravy, geologie, městské zeleně a akustiky. HMP žádá, aby vznesené připomínky, upozornění a doporučení byly zařazeny do závěru zjišťovacího řízení a chybějící údaje byly doplněny v další fázi projektové přípravy záměru.

Z hlediska urbanistické koncepce a funkčních systémů je záměr situován dle platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy (dále jen ÚPn) ve funkční ploše DZ – tratě a zařízení železniční dopravy a IZ – izolační zeleň.

HMP z urbanistického hlediska s navrhovaným řešením souhlasí, z prostorového hlediska doporučuje zvolit hustější rastr stromů mezi parkovacími stáními pro vytvoření aleje.

Z akustického hlediska HMP doporučuje přehledně specifikovat přírůstky akustického tlaku a text v hlukové studii organizovat s jasným závěrem a vyhodnocením. Doporučuje vzhledem k Technickým podmínkám TP 219 výpočty provádět ve verzi 9. Dále je uveden Statut TP 219 a Implementace TP 219 do programu HLUK+.

Z hlediska ochrany ovzduší HMP konstatuje, že na základě rozptylové studie je vliv z vyvolané obslužné dopravy velmi malý a lze ho pokládat za zanedbatelný. V období výstavby je nutno dodržovat opatření pro eliminaci prašnosti.

Z hlediska městské zeleně HMP sděluje, že záměr je umístěn dle platného ÚPn do funkční plochy IZ a DZ. Do plochy IZ lze jako výjimečně přípustné funkční využití připustit komunikace vozidlové, parkovací a odstavné plochy se zelení, a to vše při zachování dominantního podílu zeleně na pozemku.

V textu oznámení je zmínka o odstranění veškeré zeleně. Současná zeleň je hodnocena jako nevýznamná. HMP upozorňuje, že ze strany železnice se jedná o plně funkční zeleň izolační.

Dále HMP upozorňuje na určité nesrovnalosti ohledně začlenění některých stromů do sadových úprav.

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

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu je uvedený záměr v souladu s platným ÚPn a neznámá žádný negativní vliv.

Z geologického hlediska HMP sděluje, že v Oznámení jsou ve velmi zjednodušené formě popsány geologické poměry lokality. Zmíněny jsou pouze horniny skalního podkladu, ale zcela opomenuty jsou kvartérní sedimenty. Charakter zemin kvartérního patra, zejména jejich geotechnické vlastnosti, jsou poměrně důležité informace, neboť tyto zeminy budou tvořit pláň a aktivní zónu parkovacích stání. Dále chybí údaje o úrovni hladiny podzemní vody v posuzované lokalitě. V textu oznámení na str. 17 je uvedeno, že část vod bude zasakovat přímo v prostoru parkovacích stání, která jsou za tímto účelem navržena z distanční dlažby vyplněné štěrkem. HMP upozorňuje na skutečnost, že v případě výskytu jemnozrnných zemin v pláni parkovacích ploch hrozí riziko jejich degradace (tj. převlhčení, změny konzistence a výrazné zhoršení geotechnických vlastností).

Z hlediska hospodaření s odpady bez připomínek.

Z dopravního hlediska HMP uvádí, že v Oznámení je zčásti odlišně komentován důvod záměru. HMP upozorňuje, že s ohledem na regulativy platného ÚPn je třeba,

aby navržená parkovací stání podél Lednické ul. mohla být využita též na principu nabídky pro možné zaparkování vozidla s přestupem na železnici (P+R).

Z hlediska zásobování vodou, odkanalizování a vodních toků, teplem, zemním plynem, elektrickou energií a nadřazených telekomunikačních sítí bez připomínek.

Komise RHMP pro cyklistickou dopravu sděluje, že na základě usnesení RHMP č. 0544 ze dne 29.4.2003 (integrace cyklistické dopravy do staveb nových komunikací i oprav a úprav stávajících komunikací) a ve shodě se zásadami dalšího rozvoje cyklistiky na území hl. m. Prahy požaduje včlenit tuto integraci do nových staveb, resp. oprav a úprav, posuzovaných v rámci EIA.

V případě posuzovaného záměru nebude stavební činností narušena žádná linie páteřních ani hlavních tras ani cyklostezka. Komise dává k uvážení, zda toto místo není vhodné (díky blízkosti metra i zajímavého intravilánu) pro zřízení B+R (bike + ride). Pokud by byl zřízen, je třeba zajistit optimální spojení na blízkou páteřní cyklotrasu A25.

Městská část Praha 14 v Usnesení 5. jednání Rady MČ Praha 14 č. 36/RMČ/2011 ze dne 17. 1. 2011 bere na vědomí oznámení o zahájení zjišťovacího řízení dle zákona a souhlasí s realizací záměru.

Hygienická stanice hlavního města Prahy (dále jen HS HMP) sděluje, že pro posouzení záměru orgánem ochrany veřejného zdraví předpokládané navýšení stávající hlukové zátěže, která je již nyní zatížena hlukem z dopravy hlavně z komunikace Broumarská ul. (na chráněný obytný objekt rodinného domu č. 44 u Broumarské se však vztahuje stará hluková zátěž s limitem 70 dB/60 dB) je rozhodující předpokládané navýšení stávající hlukové zátěže lokality. Realizací parkoviště zdrojové ekvivalentní hladiny hluku vzrostou oproti stávajícímu stavu v ul. Lednická o 0,8 až 1,0 dB a v ul. Broumarská o 0 až 0,1 dB, tj. nárůst, který nelze dle interpretace národní referenční laboratoře považovat za hodnotitelnou změnu. Po dobu výstavby není předpokládáno překročení hygienického limitu 56 dB eq.

Orgán ochrany veřejného zdraví považuje Oznámení za dostatečně doložené a nemá k němu připomínky.

Česká inspekce životního prostředí (dále jen ČIŽP) nemá k předloženému oznámení zásadní připomínky a nepožaduje další posuzování podle zákona. Pouze z hlediska odpadového hospodářství ČIŽP postrádá uvedení platných právních předpisů v kapitole B3 – odpady, dle kterých bude s konkrétními odpady během výstavby a v průběhu užívání stavby nakládáno. Tuto připomínku požaduje ČIŽP zohlednit v závěru zjišťovacího řízení.

Odbor ochrany prostředí MHMP (dále jen OOP MHMP) ve vyjádření k Oznámení záměru uplatnil tyto připomínky:

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu, z hlediska lesů a lesního hospodářství a myslivosti, ochrany přírody a krajiny a z hlediska nakládání s odpady bez připomínek.

Z hlediska ochrany ovzduší OOP MHMP uvádí, že během výstavby parkovacích stání se očekává největší provoz nákladních automobilů v době provádění zemních prací – 30 jízd nákladních automobilů za den po dobu 2 týdnů.

Modelovými výpočty rozptylové studie byl zjišťován vliv provozu a výstavby navrhovaných parkovacích stání.

Během provozu parkoviště budou příspěvky průměrných ročních koncentrací oxidu dusičitého (NO₂) ve zvolených referenčních bodech dosahovat několik tisíců až jednu setinu µg/m³ a příspěvky průměrných ročních koncentrací polévatého prachu frakce PM₁₀ budou dosahovat tisíce µg/m³. Jak vyplývá z modelových výpočtů rozptylové studie, během provozu navrhovaných parkovacích stání nebude ani v součtu s imisním pozadím lokality docházet k překračování zákonných imisních limitů sledovaných škodlivin.

V období výstavby by měl příspěvek maximální krátkodobé koncentrace NO₂ na okraji komunikace zatížené staveništní dopravou dosahovat max. 0,6 µg/m³. Imisní příspěvek maximální denní koncentrace polévatého prachu PM₁₀ (primární a sekundární prašnost) by měl ve zvolených referenčních bodech dosahovat 0,06 – 0,2 µg/m³. Pro minimalizaci prašnosti během výstavby zpracovatel rozptylové studie doporučuje používat všechna dostupná opatření, především skrápění a vlhčení prašného materiálu.

Z hlediska ochrany ovzduší je návrh parkovacích stání v ulici Lednické o uvedených parametrech přijatelný. Provedené hodnocení vlivu navrhovaného záměru na kvalitu ovzduší považuje orgán ochrany ovzduší za dostatečné, nemá k němu zásadní připomínky a nepožaduje pokračování v dalších stupních procesu EIA.

Z hlediska ochrany vod OOP MHMP nejprve popisuje likvidaci dešťových vod. Likvidace dešťových vod z parkovacích stání je v Oznámení záměru řešena jejich odvedením příčnými a podélnými sklony k jejich severnímu okraji, kde budou zasakovat do vsakovací rýhy (žebra), která je umístěna pod plání parkovacích stání a pod oddělovacími plochami zeleně. Část vod bude zasakovat přímo v prostoru parkovacích stání, která jsou za tímto účelem navržena z distanční dlažby vyplněné štěrkem. Navazující chodník bude svým příčným spádem odvodněn do navazující zeleně za chodníkem. Malá část dešťových vod (z několika kolmých a podélných stání bude svedena podélným a příčným spádem komunikace Lednická do Kyjského rybníka). V dalším stupni projektové přípravy je nutné navrhovaný způsob likvidace dešťových vod zasakováním doložit podrobným hydrogeologickým posudkem.

Dále vodoprávní úřad upozorňuje, že vypouštění srážkových vod do vodních toků podléhá vodoprávnímu projednání u příslušného vodoprávního úřadu včetně projednání se správcem vodního toku jako konečného recipientu dešťových vod.

V Oznámení jsou zmíněna možná rizika ohrožení podzemních vod a půdního prostředí závadnými látkami (ropné látky z mechanizace po dobu výstavby). Vodoprávní úřad upozorňuje, že každý, kdo zachází se závadnými látkami ve větším rozsahu nebo je nakládání s nimi spojeno se zvýšeným nebezpečím, je povinen dodržovat ust. § 39 odst. 2 vodního zákona, zejména je povinen při zacházení s nimi učinit odpovídající opatření, aby nevnikly do povrchových nebo podzemních vod či do kanalizace. Dále OOP MHMP upozorňuje, že dle ust. § 39 odst. 9 vodního zákona je zakázáno mytí motorových vozidel a provozních mechanismů ve vodních tocích nebo na místech, kde by mohlo dojít k ohrožení jakosti povrchových nebo podzemních vod.

Další projednání v procesu EIA není požadováno.

Odbor ochrany prostředí MHMP jako správce toku s předloženým Oznámením souhlasí.

Pan Zdeněk Bočan v úvodu vyjádření zdůraznil, že s navrženým záměrem nesouhlasí. Záměr se projeví negativně na kvalitě života obyvatel okolních ulic, neboť je i v textu Oznámení především vnímán jeho příznivý vliv na zajištění dopravního spojení pro obyvatele východní části Prahy, který se projeví v celé spádové oblasti.

Území v okolí Kyjského rybníka je nyní jedním z mála míst, kde je možné téměř nerušeně užívat blízkost přírody. To je vnímáno obyvateli této lokality kladně především s ohledem na značné zatížení ul. Broumarská a Rožmberská. Přetížení těchto komunikací není možné považovat za plus pro výstavbu parkovacích stání v ul. Lednické.

Pan Bočan nesouhlasí s tím, aby výjimečné území v okolí Kyjského rybníka bylo využito jako spádová oblast pro obyvatele východní části Prahy a obyvatel obcí východně za Prahou, případně příjíždějících po hradecké či mladoboleslavské dálnici.

Pisatel konstatuje, že si je vědom investic, které byly vloženy do úprav tohoto území (okolí kostela, oprava nádraží v rámci „Nového spojení“), ať už městskou částí nebo orgány města či státu. Tento záměr by předešlé investice negoval a zlepšení kvality pro místní obyvatele nepřinese.

K Oznámení jsou uvedeny následující připomínky:

- 1) Nelze souhlasit s uvedeným nárůstem dopravy po zprovoznění ve výši necelého 1%. Nárůst objemu dopravy nelze porovnávat pouze s provozem v ul. Lednická, kde řada vozidel (osobních a především nákladních) svou jízdu končí. Do ulice Morušová a Tálinská pak již provoz výrazně slábne. V oznámení chybí denní průjezdnost ulic Morušová a Tálinská. Ve srovnání s těmito dvěma komunikacemi by bylo navýšení o 300 vozidel denně vyšší než uváděné 1%. Je požadováno, aby bylo porovnání těchto dalších dvou ulic do Oznámení doplněno.
- 2) V Oznámení se neuvádí, že v době výstavby bude staveniště pravidelně skrápěno, a to včetně přilehlých komunikací Lednická, Morušová a Tálinská. Okolí kulturního domu a Kyjského rybníka je hojně využíváno rodinami s dětmi a prašný provoz by po celé léto 2011 znemožnil nebo výrazně omezil pohyb v tomto prostoru. S tím je spojená i důkladná očista nákladních vozidel odvázejících výkopky z hrubých terénních úprav. Obyvatelé dané lokality mají v živé paměti revitalizaci Kyjského rybníka, kdy vzhledem k nekázní zhotovitele docházelo k soustavnému znečišťování komunikací v okolí Kyjského rybníka, a tím k následné obrovské prašnosti v celé lokalitě. Rovněž chybí údaj o tom, zda bude stavební činnost probíhat i o sobotách a nedělích, kdy by bylo zatížení hlukem většinou obyvatel vnímáno dvojnásobně.
- 3) Dále pisatel nesouhlasí s tím, že v rozptylové studii byly stanoveny emise pro NO_x , CO, PM_{10} a benzen z provozu parkoviště tak, že jedním z kritérií jsou emise ze studených startů a chodu na prázdno, když ten se uvažuje v době trvání 15 sekund před odjezdem a po příjezdu. Již dnešní praxe je taková, že v zimním období především nákladní automobily, parkující v areálu společnosti naproti uvažovanému záměru (vedle ubytovny) jsou nastartovány několik desítek minut před výjezdem nákladních vozidel, což je v ovzduší pouhým čichem patrné až ve Dvořištské ulici. Pan Bočan požaduje, aby rozptylová studie byla rozšířena i o tento faktor. Nelze věřit tomu, že řidiči autobusů budou motory zahřívát 15

sekund, pro vyhřátí autobusu je budou zahřívát desítky minut. V horším případě předjede autobus přímo před kulturní dům, kde bude zahřívání motoru pokračovat a emise z těchto dopravních prostředků se přiblíží ulici Dvořištská.

- 4) Náhrada 30 ks stromů (i když zanedbaných) pouze 19 ks nové výsadby se pisateli jeví jako nedostatečná. Káceny budou vzrostlé dřeviny. V oznámení není uvedeno, jakého věku budou nově osázené dřeviny. Je požadováno, aby bylo Oznámení doplněno tak, že náhradní výsadba bude minimálně kus za kus, tedy minimálně 30 ks nových dřevin podobného vzrůstu nebo větší počet mladších dřevin.

V závěru vyjádření pan Bočan připojuje žádost o rozšíření Oznámení o variantu, kde bude toto území změněno jako klidová zóna s novou výsadbou zeleně, neboť je si vědom toho, že současný stav území je neudržitelný. Na vybudování parkové plochy je jistě možné využít evropské dotační programy, především operační program Životní prostředí.

Pan Bočan dodává, že jeho vyjádření bylo původně podáno na Úřad MČ Praha 14, a to dne 19. 1. 2011 (poslední den vyvěšení a případných reakcí), a proto považuje své vyjádření za vyjádření podané ve stanovené lhůtě.

Občanské sdružení Kyjský občanský klub v úvodu vyjádření sděluje, že společnost PPU spol. s r.o. vychází v Oznámení z ÚPn, platného k 1. 1. 2007. Oznámení záměru je však na titulní straně datováno listopad 2010. Nyní je platný ÚPn po změnách k 17. 6. 2010, proto také dochází k rozporu v označení předmětného území jako dopravní plocha určená pro tratě a zařízení železnice DZ1 (dle platného ÚPn k 17. 6. 2010 je označení plochy DZ).

V Oznámení záměru na str. 6 je konstatováno, že parkovací stání mohou současně sloužit i jako záchytné parkoviště pro železniční trať Praha – Kyje (P+R).

V Oznámení záměru na str. 7 je dále konstatováno, že umístění parkovacích stání v prostoru mezi Lednickou ul. a železniční tratí je v souladu s územně plánovací dokumentací - platným ÚPn, stav k 1. 1. 2007. Podle ÚPn je předmětné území vedeno jako dopravní plocha určená pro tratě a zařízení železnice DZ1, kde je výjimečně možné realizovat mimo jiné parkoviště P+R.

Umístění parkoviště P + R může být umístěno pouze jako výjimečně přípustné funkční využití, a proto nemůže být v úvodu Oznámení (kapitola 4 – Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry) konstatováno, že nová parkovací stání v ul. Lednické jsou dopravní stavba sloužící k odstavení osobních automobilů pro potřeby navrhovaného kulturního domu v ul. Šimanovské.

Parkoviště P+R mají být hlídaná a mají také obsahovat parkoviště B + R, která mají být krytá a umístěna co nejbližší k přestupu na veřejnou hromadnou dopravu. Je potřebné, aby posuzované parkoviště bylo hlídané, což z předloženého Oznámení nevyplývá. Parkoviště P + R jsou v provozu denně od 4.00 hodin do ukončení provozu metra (přibližně 1.00 hod.), kdy se parkoviště uzavírá. Doplnkovou službou na všech záchytných parkovištích P + R je služba B + R. Na každém z existujících parkovišť P + R je zatím postaven jeden stojánek pro pět kol, s výjimkou lokality Zličín I, kde je stojan na deset kol.

V závěru vyjádření občanské sdružení požaduje aktualizaci Oznámení s ohledem na platný ÚPn a legislativu. Je potřebné provést úpravu celého projektu a Oznámení tak, aby předmětem návrhu bylo hlídané parkoviště P + R, které je v souladu s výjimečně přípustným funkčním využitím plochy DZ a parametry ostatních parkovišť provozovaných TSK.

Příslušný úřad prostudoval obdržena vyjádření k Oznámení záměru. Lze konstatovat, že v obdržených vyjádřeních jsou uplatněny především připomínky pro další projektovou přípravu stavby bez požadavku na další posuzování. Připomínky se týkají souladu předloženého záměru s ÚPn ve vazbě na funkční využití parkoviště, problematiky zeleně, odvádění dešťových vod, nakládání s odpady apod. Jedno z vyjádření veřejnosti je nesouhlasné s ohledem na negativní vlivy záměru z hlediska dopravy, ovzduší a zeleně. V tomto vyjádření je rovněž uveden požadavek na variantní posouzení s využitím jako klidová zóna s novou výsadbou zeleně.

Příslušný úřad po prostudování Oznámení a připomínek k němu uplatněných požádal zástupce oznamovatele a zpracovatele Oznámení o poskytnutí doplňujících informací k jednotlivým vyjádřením ještě před vydáním závěru zjišťovacího řízení.

K jednotlivým připomínkám uvádí příslušný úřad následující:

- **umístění záměru a soulad s ÚPn**

K nesrovnalostech ohledně umístění záměru a vazby na ÚPn příslušný úřad uvádí, že zpracovatel Oznámení v textové (např. str. 6) i grafické (výřez z ÚPn 1:2 000) chybně uvedl jako platný ÚPn verzi platného stavu k 1. 1. 2007. Aktuální verze ÚPn je ale již zahrnuta v přílohách Oznámení – viz vyjádření odboru výstavby a dopravy Úřadu MČ Praha 14 spis. zn. UMPCP14/09/33663/OVD/FALI, č.j.UMCP14/10/11329/OVD/FALI ze dne 15. 3. 2010, z kterého vyplývá, že záměr je umístěn v monofunkční ploše DZ a v monofunkční ploše IZ – izolační zeleň. Umístění stavby je možné pouze v rámci výjimečně přípustného funkčního využití. Výjimečně přípustné funkční využití definuje funkce, pro jejichž umístění je stanoven zvláštní postup, konkrétně je třeba předložit záměr k posouzení Útvaru rozvoje hl. m. Prahy (dále jen ÚRM). Ten ve svém vyjádření č.j. URM 07467/2009 ze dne 26. 8. 2009 podmínil svůj souhlas stanoviskem Správy železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen SŽDC, s.o.). SŽDC, s.o. ve vyjádření č.j. 16672/10-SDC PHA/4831-US/717/Sk ze dne 13. 5. 2010 nemá námitek proti vydání územního rozhodnutí ani stavebního povolení při dodržení podmínek, specifikovaných ve vyjádření. Dále ÚRM ve svém vyjádření č.j. URM 05735/2010 ze dne 3. 8. 2010 uvádí, že navrhovaná stavba je v souladu s platným ÚPn. ÚRM se záměrem souhlasí s tím, že bude zvýšen podíl zeleně v konečném řešení parkoviště (viz dále).

K připomínce ohledně dominantního podílu zeleně ve funkční ploše IZ oznamovatel uvedl, že pozemek č.parc. 2711, k.ú. Kyje je již dnes z naprosté většiny zpevněn a využit jako pozemní komunikace – Lednická ulice. Plošná výměra pozemku IZ činí 6 939 m² a při zachování stávající komunikace (ul. Lednická) není možné splnit požadavek ÚPn na zachování dominantního podílu zeleně. Nyní posuzovaný záměr zaujímá plochu 1 386 m², tj. 20% plochy pozemku, přičemž samotná parkovací stání a rozšíření komunikace Lednická zaujímá 1 120 m², tj. 16% pozemku, zbytek zaujímá zeleň a pěší komunikace, které jsou na ploše IZ stanoveny jako doplňkové funkční využití. Většina nových parkovacích stání je sice umístěna ve funkční ploše IZ, ale v rámci celé této funkční plochy zůstává rozhodující a převažující plochou stávající vozovka komunikace Lednická.

Příslušný úřad připomíná, že kurbanistickému hledisku, regulativům ÚPn, požadavkům na koordinaci staveb v území a dopravní řešení, s cíli a úkoly územního plánování, koordinace změn v území, výstavby a jiných činností ovlivňujících rozvoj území, posouzení souladu s požadavky na veřejnou dopravu a s požadavky

zvláštních právních předpisů je předmětem řízení podle stavebního zákona, které provádí stavební úřad. V procesu EIA se hodnotí vlivy stavby na životní prostředí a veřejné zdraví, jejichž rozsah nezávisí na tom, zda stavba je nebo není v souladu s ÚPn. Výstup z procesu EIA, tzn. závěr zjišťovacího řízení či stanovisko slouží jako podklad jiným správním úřadům pro jejich rozhodování.

Záměr je navržen do území, kde se svými vlivy projeví jen minimálně. Jižně od ulice Lednické jsou průmyslovo-skladové areály, na severu železniční trať. Ke Kyjskému rybníku se navrhovaná stavba pouze „přibližuje“ svým západním okrajem. Od přírodního parku Klánovice - Čihadla, ve kterém leží rozhodující plocha Kyjského rybníka, budou parkovací stání v Lednické ulici odděleny zářezem železniční trati nebo Morušovou ulicí. Plochy zeleně v okolí rybníka jsou dostatečně vzdáleny od navrhovaného záměru, aby záměrem nebyly ovlivněny (případně byl jeho vliv překryt již stávajícími vlivy v území - železnice, ulice Broumarská). Možnost rekreace v okolí vodní plochy zůstane nezměněna, naopak nová stání umožní její vyšší využití. Výstavbou chodníku podél parkovacích stání se dále zvýší bezpečnost pro chodce v Lednické ulici.

Obytná zástavba se zde prakticky nevyskytuje – jen dočasná ubytovna, jediný RD u ulice Broumarské, vzdálenější zástavba v Morušové ulici (za železnicí).

Okolí Kyjského rybníka se spádovou oblastí stalo již v minulosti, když tudy vede železniční trať a na ní je zřízena železniční zastávka. Návrh parkovacích stání spádovou oblast pouze rozšiřuje, ale lze předpokládat, že většina lidí ze Středočeského kraje přestoupí na železnici ještě mimo území Prahy nebo využije trať č. 231 Praha - Lysá nad Labem - Kolín.

Otázka zlepšení či nezlepšení kvality života je sporná, protože záleží na prioritách každého člověka. Záměr parkovacích stání zlepšit dopravní spojení východní Prahy s centrem města, a tím může ke zvýšení kvality významně přispět. Na druhé straně pro obyvatele v okolí Lednické ulice to znamená zvýšení intenzit dopravy spojené se záměrem, přesto negativní vlivy jsou tak malé, že byly vyhodnoceny jako nevýznamné, zanedbatelné a neprokazatelné a lze konstatovat, že stavba nesníží kvalitu života.

• doprava

Ke zdůvodnění funkce záměru zástupce oznamovatele sděluje, že návrh parkoviště vychází ze společné potřeby území zajistit parkovací místa pro blízkou železniční stanici Praha - Kyje, která byla v nedávné době modernizována v rámci modernizace železniční trati Praha Libeň - Běchovice, a zajistit parkovací stání i pro blízký kulturní dům. Protože bude parkoviště sloužit především pro žst. Praha - Kyje (byť popudem pro návrh parkování v tomto místě byla potřeba zajistit parkovací stání pro kulturní dům), bude naplněna myšlenka záchytných parkovišť P+R s přímou vazbou na železnici.

Toto spojení s sebou nese jednu zásadní výhodu – místo dvou parkovišť (jednoho záchytného a jednoho pro kulturní dům) bude realizováno pouze jedna stavba - tím se sníží investiční náklady (investor MČ Praha 14), nároky na údržbu, nutné zábory pozemků, atd. Obě funkce parkoviště pak nejsou v časové kolizi, protože kulturní akce jsou pořádány převážně ve večerních hodinách a o víkendech, kdy se nepředpokládá plné využití funkce P+R. Z hlediska způsobu využití bude funkce P+R s přímou vazbou na železnici převládající.

K parametrům parkoviště P+R bylo uvedeno, že podmínky provozu a zařízení parkovišť P+R nejsou nikde obecně stanoveny. Požadavek z vyjádření občanského sdružení na hlídané oplocené parkoviště s provozem 04.00 – 01.00 hod. asi vychází ze skutečnosti, že stávající parkoviště P+R zahrnuté do pražské integrované dopravy (provozované společností BESIP) jsou takto provozovány .

Vzhledem k tomu, že navrhované parkoviště bude sloužit k obsluze železniční zastávky Praha - Kyje, kde železniční doprava probíhá po celých 24 hodin a omezení provozu parkoviště na dobu od 04:00 do 01:00, jako u stanic metra, znamená vyloučení možnosti funkce P+R u některých vlaků v období mezi 01:00 až 04:00. Skutečnost, že podle současně platného jízdního řádu zde vlaky mezi 01:00 a 04:00 nezastavují není rozhodující - jednak nelze vyloučit přidání nočních osobních vlakových spojů, ale především - vlaky mohou mít zpoždění, které způsobí příjezd do zastávky až po uzavření parkoviště - v takovém případě cestující nebude mít možnost pokračovat v jízdě svým automobilem a to je nepřijatelný stav.

Stejně tak požadavek na oplocení parkoviště znemožní souběžně uvažovanou funkci jeho využití - parkoviště pro osobní automobily pro akce v kulturním domě v Šimanovské ulici.

Oplocení parkoviště není ani z technického pohledu možné, protože parkovací stání přímo navazují na komunikaci - ulici Lednickou. Za parkovištěm směrem k železniční trati vedou kabely SŽDC a jiných provozovatelů, které již nyní komplikovaly a omezovaly návrh stavby. Aby bylo možné parkoviště oplocit, bylo by nutné parkoviště rozšířit o komunikaci rovnoběžnou s Lednickou ulicí, ze které by se teprve zajižďelo na jednotlivá parkovací stání (výsledná skladba: Lednická - chodník - plot - parkovací stání - obslužná komunikace - parkovací stání - plot). Za této sestavy by bylo nutné stavbu posunout do prostoru s kabelovými trasami. Celé opatření by si vyžádalo vyšší investiční náklady - navíc komunikace délky cca 100 m, přeložení slaboproudých a dálkových kabelů nebo uložení napájecích kabelů do chrániček, navíc za situace sníženého počtu parkovacích stání. Toto řešení by znemožnilo i zřízení navrhovaného stromořadí za chodníkem.

Při projekci návrhu tedy bylo zvoleno řešení bez oplocení s využitím pro obě funkce, s větším počtem stání a nižšími investičními náklady (na jedno stání).

Protože parkoviště nebude oplocené, nebude možný provoz parkoviště P+R tak, jak je znám z jiných P + R v blízkosti metra. Parkoviště bude neplacené. Pokud v budoucnu vyvstane potřeba toto parkoviště zpoplatnit, bude platba probíhat pomocí parkovacího automatu.

Služba B+R s parkovištěm P+R může být spojena ale nemusí (na parkovištích P+R zahrnutých do systému PID spojena bývá, ne ale všude). Za daných okolností je nereálné navržené parkoviště doplnit hlídaným přístřeškem se stojanem pro kola. Odstavení jízdních kol je lepší řešit pouze stojany na kola, která nebudou hlídána. Stojan na kola je samozřejmě možné do návrhu doplnit.

K připomínce ohledně navýšení intenzit dopravy vyvolanou dopravou záměru na ul. Morušová a Tálinská zpracovatel Oznámení uvedl, že parkovací stání budou sloužit širšímu okolí Lednické ulice. Přirozenou dopravní cestou je tak Broumarská ulice (již nyní s vysokou intenzitou provozu), která zajistí rychlé spojení s hlavními komunikačními tahy v této části Prahy. Ulici Morušovou a Tálinskou využijí pouze obyvatelé Prahy - Kyjí a Starého Hloubětína, pokud se rozhodnou jet z domova k železniční stanici po místních komunikacích uvnitř zástavby a nevyužijí hlavní komunikace (Broumarskou ulici, Slévačskou ulici). Rozhodující část dopravy spojená

s provozem parkovacích stání v Lednické ulici tak bude probíhat po Broumarské ulici a ve východní části Lednické ulice. Navíc cesta k navrhovaným parkovacím stáním v Lednické po ulicích Tálinské a Morušové je z dopravního hlediska nevýhodná, zdouhavá s delším časem příjezdu, než s využitím ulice Broumarské, takže toto řešení bude spíše sporadické. Navýšení provozu spojené s navrhovanými parkovacími stáními se v ulici Morušové a Tálinské dá odhadnout na jednotky vozidel s maximálním nepravidelným počtem do 5% celkového odhadnutého provozu navrhovaného parkoviště, tedy do 15 vozidel v obou směrech za 24 hodin pracovního dne. Toto množství je z hlediska vyhodnocení vlivu na životní prostředí nepodstatné, neprokazatelné a v absolutních hodnotách zanedbatelné.

- **hluk**

Pro navrhovanou stavbu a posouzení záměru byla zpracována jednoduchá hluková studie s využitím programu HLUK+ verze 8. Do Oznámení záměru byly přeneseny závěry a hodnocení této studie a to jak v části C – hlukové poměry, kde je popsána poměrně podrobně stávající situace, tak v části D – vlivy na hlukovou situaci, kde je popsána výhledová situace jak bez parkovacích stání (nulová varianta), tak s navrženými parkovacími stáními.

Z hlediska hlukové situace v území je dominantním zdrojem hluku v území železniční trať a ulice Broumarská. Ulice Lednická je za této situace velmi malým hlukovým zdrojem a na celkové situaci se podílí jen malým příspěvkem, její působení je významně překryto hlukem železnice a to jak ve dne, tak i v noci. V Oznámení záměru jsou připojeny grafické přílohy hlukového zatížení daného území (výstupy hlukové studie), z nichž je patrná dominance hluku železnice v daném území a hluku ulice Broumarské. Pro popsání a zobrazení hlukového vlivu ulice Lednické byla vytvořena a doložena další grafická příloha hypotetického hlukového zatížení daného území, která zobrazuje situaci bez vlivu železnice. Jedině tak lze graficky popsat možné vlivy provozu ulice Lednické.

V části D Oznámení záměru je na str. 35 vyhodnocen vliv provozu parkoviště v ulici Lednické na okolí s tím, že vlivy provozu navrhovaného parkoviště se v noční době vůbec neprojeví, v denní době se jedná o zvýšení úrovně hlukového zatížení v okolí Lednické ulice o 0,8 až 1,0 dB a u ulice Broumarské max. o 0,1 dB. S tímto hodnocením souhlasil i orgán ochrany veřejného zdraví, který ve svém vyjádření k Oznámení záměru konstatoval, že pro posouzení záměru je rozhodující předpokládané navýšení stávající hlukové zátěže lokality, která je již nyní zatížena hlukem z dopravy hlavně z komunikace Broumarská. Výše uvedený nárůst hlukové zátěže v ulici Lednická a v ulici Broumarská nelze dle interpretace národní referenční laboratoře považovat za hodnotitelnou změnu.

Postupy uvedené v TP 219 byly do hlukového posouzení dle možností a vztahujících se prvků zahrnuty. Přitom TP 219 se na rozhodující hlukový zdroj - železnici nevztahují. Ulice Broumarská je dvoupruhová obousměrná komunikace, kde se nedá uplatnit rozdělení intenzit dopravy a rychlostí do jednotlivých pruhů. Z hlediska rychlostí vozidel na komunikaci bylo již při zadání uvažováno s rozdílnými rychlostmi osobních automobilů (dále jen OA) a nákladních automobilů (dále jen NA), samozřejmostí je rozdělení intenzity provozu na denní a noční dobu. V použité verzi programu HLUK+ 8 je možno zadat komunikaci buď pomocí spřažené komunikace nebo obecné komunikace s vložením zdrojové ekvivalentní hladiny hluku, stanovené mimo hlukový výpočtový program podle platné výpočtové metodiky, což zpracovatel posouzení použil. Zpřesnění koeficientu F3 se v lokalitě Lednické ulice neprojeví -

pro rychlosti do 50 km/h na Lednické ulici zůstává koeficient F3 beze změny (bez vlivu zpřesnění) a původní hodnoty koeficientu platí i pro kryt na ulici Broumarské (jak pro rychlosti pod 50 km/h, tak pro hodnoty nad 50 km/h, jejichž dosažení se ale nepředpokládá).

Intenzity dopravy byly stanoveny na základě sčítání dopravy Technické správy komunikací hl. m. Prahy (dále jen TSK) a pro ulici Lednickou dle místního průzkumu a odborného odhadu (se zavedenou rezervou), přerozdělení provozu na denní a noční dobu bylo uvažováno dle typu/kategorie komunikace a dle platných podkladů TSK.

V Oznámení byla posouzena i doba výstavby. Předpokládá se, že ekvivalentní hladiny hluku z výstavby parkovacích stání u obytné zástavby na rohu ulic Lednická a Broumarská dlouhodobě nepřekročí limitní hodnotu 65 dB. Nadlimitní hodnoty se předpokládají po dobu cca 3 dnů v západní části u ubytovny v době kácení zeleně. Splnění limitních hodnot v ostatních fázích výstavby bude zajištěno technicko organizačními opatřeními.

Příslušný úřad považuje posouzení hlukové situace v Oznámení za dostatečné a akceptovatelné.

- **ochrana ovzduší**

Součástí Oznámení je rozptylová studie (Ing. Miloš Pulkrábek, březen 2010). Modelovými výpočty rozptylové studie byl zjišťován vliv provozu a výstavby navrhovaných parkovacích stání.

Během provozu parkoviště budou příspěvky průměrných ročních koncentrací NO₂ i PM₁₀ velmi malé (setiny až tisíce $\mu\text{g}/\text{m}^3$) a během provozu navrhovaných parkovacích stání nebude ani v součtu s imisním pozadím lokality docházet k překračování zákonných imisních limitů sledovaných škodlivin.

V období výstavby by měl příspěvek maximální krátkodobé koncentrace NO₂ na okraji komunikace zatížené staveništní dopravou dosahovat max. 0,6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Imisní příspěvek maximální denní koncentrace polévatého prachu PM₁₀ (primární a sekundární prašnost) by měl ve zvolených referenčních bodech dosahovat 0,06 – 0,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Pro minimalizaci prašnosti během výstavby zpracovatel rozptylové studie doporučuje používat všechna dostupná opatření, především skrápění a vlhčení prašného materiálu.

Z hlediska ochrany ovzduší je dle vyjádření orgánu ochrany ovzduší MHMP návrh parkovacích stání v ulici Lednické o uvedených parametrech přijatelný. Provedené hodnocení vlivu navrhovaného záměru na kvalitu ovzduší považuje tento orgán za dostatečné, nemá k němu zásadní připomínky a nepožaduje pokračování v dalších stupních procesu EIA.

K absenci příjezdových a odjezdových tras na stavenišť a omezení doby provozu na staveništi v Oznámení záměru příslušný úřad dodává, že schválení tras staveništní dopravy i doby provozu na staveništi probíhá v rámci stavebního řízení. Platí ale obecná zásada, že doprava pro výstavbu je vedena tak, aby co nejméně obtěžovala okolní zástavbu a vozidla se co nejkratší cestou dostala na kapacitní komunikace, v tomto případě na Broumarskou ulici. Tento postup je uplatněn i v Oznámení záměru, kde v kapitole B2 - Údaje o vstupech jsou intenzity provozu v době výstavby (30 jízd NA denně po dobu 2 týdnů) vztaženy k běžnému provozu na Lednické a Broumarské ulici a v kapitole D. 2 - vlivy na ovzduší - se uvádí, že staveništní doprava bude vedena po komunikacích s vysokými intenzitami provozu.

Staveništní doprava tak nebude v žádném případě vedena po ulici Morušové a Tálinské, a proto není nutné provádět jejich skrápění. Lednická ulice bude skrápěna po dobu zvýšené dopravy na staveništi během zemních prací - cca 14 dní. V tomto období po komunikaci Lednické bude vedena i běžná doprava, jejíž intenzity jsou podstatně větší než z navrhované výstavby (staveništní provoz tedy zvýšení prašnosti přímo na komunikaci nezpůsobí, pokud bude splněn požadavek na očištění vozidel stavby před výjezdem na komunikaci, aby se ze staveniště do okolí nevyváželo bahno).

Prašnost z výstavby bude způsobena hlavně prací se zeminami a bude se omezovat skrápěním vlastního staveniště.

K otázce nezapočtení zvýšení emisí z delšího chodu motorů naprázdno zpracovatel Oznámení uvedl, že výpočet znečištění ovzduší v rozptylové studii byl proveden na základě platných právních předpisů, metodiky SYMOS 97 z roku 2003 a dodatku k metodickému pokynu odboru ochrany ovzduší MŽP - Výpočtu znečištění ovzduší z bodových, plošných a mobilních zdrojů „SYMOS 97“ (věstník MŽP ročník XIII, částka 4 - duben 2003). Rozptylové studie se zabývají charakteristickými stavy, které ve výhledu nastanou, neřeší ojedinělé situace. Využití parkoviště bude především pro osobní vozidla, autobusy se budou vyskytovat zřídka. Zmiňovaných 15 sekund chodu motoru na prázdno je průměrná hodnota. Většina řidičů se snaží chovat hospodárně a mít motor v chodu po co nejkratší dobu, aby se snížila spotřeba pohonných hmot. Při delším chodu motoru na prázdno se nejedná o zahřívání motoru, ten se zahřeje při startování a novým vozidlům provoz s motorem s nižší teplotou nevadí, jde ale spíše o spuštění topení a zahřívání vnitřku vozidla.

Argument, že autobusy přejedou z parkoviště před kulturní dům, kde bude zahřívání motorů pokračovat, čímž se emise z těchto dopravních prostředků opět přiblíží Dvořištské ulici se nejeví správným. Ulice Šimanovská je totiž od Dvořištské ulice dál než Lednická ulice. Navíc celé navržené řešení parkovacích stání v tomto prostoru vychází z požadavku městské části Praha 14 na zajištění parkovacích stání pro účely kulturního domu (v Šimanovské ul.) v ulici Lednické, se zadáním možnosti parkování i pro autobusy. Přejech z Šimanovské do Lednické s využitím rekonstruovaného podchodu vybaveného i zařízením pro osoby s omezenou pohyblivostí je bezproblémový, jednoduchý a krátký.

Příslušný úřad považuje posouzení záměru v Oznámení za dostatečné a vlivy záměru na ovzduší za akceptovatelné s tím, že budou dodržena všechna opatření pro minimalizaci prašnosti po dobu výstavby.

- **zeleně**

Součástí Oznámení je dendrologický průzkum území (Ing. Jan Šteflíček, duben 2009). Ze závěru dendrologického průzkumu vyplývá, že průzkum je proveden podle metodiky ČÚOP – AOPK Ohodnocování dřevin rostoucích mimo les. Do výsledných cen je zahrnut inflační koeficient 1993 – 2008. Podkladem bylo geodetické zaměření a terénní průzkum. V území bylo zjištěno 49 položek v celkové hodnotě 393 881 Kč. Zastoupeny jsou náletové dřeviny nižšího až středního stáří. Část dřevin je poškozena oděrem kmenů následkem stavební činnosti – výkopů pro kabely. Významnějšími dřevinami jsou středně vzrostlé kleny, babyky a mladší jasany. Dendrologický průzkum v Lednické ulici byl proveden na začátku projektových prací (duben 2009), kdy ještě nebyl definitivně stanoven rozsah stavby. Průzkum byl proto uskutečněn v celém prostoru mezi komunikací (Lednická ulice) a zářezem železniční

trati. Konečný návrh řešení neleží na celé ploše, kde byl dendrologický průzkum proveden. Vykácením veškeré zeleně je míněno její odstranění z prostoru staveniště, stromy a keře mimo staveniště budou zachovány (jedná se o dřeviny dle dendrologického průzkumu č. 3, 5, 12, 17, 21, 22, 25, 26, 27, 28, 48 a 49 a z velké části keřové porosty č. 2 a 4). Zachovávanými dřevinami jsou v zásadě dřeviny u zářezu železniční trati, částečně zachovávané keřové porosty jsou pak na východním okraji staveniště. Dřeviny určené k vykácení rostou v řadě podél komunikace a nevytváří souvislý porost. Vzdálenost stromů je nerovnoměrná - jde vlastně buď o izolované jedince, nebo o skupiny stromů - takže stávající porost netvoří kvalitní stromořadí.

Přehled kácené zeleně byl doložen grafickou přílohou – kácená zeleň, na základě které bylo vydáno odborem životního prostředí Úřadu MČ Praha 14 rozhodnutí o povolení kácení a náhradní výsadbě dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění – viz č.j. UMCP14/10/25562/OŽP/Ad ze dne 30. 6. 2010. Kácené dřeviny jsou většinou náletového původu, poškozené stavební činností (deponie zemin realizované v rámci modernizace železniční trati), část stromů je suchá nebo mají proschlou korunu). Zachování jedinců podél Lednické ulice není perspektivní - právě z důvodů proschlé koruny (vrba) nebo mechanického poškození. Stávající zeleň v prostoru mezi komunikací v Lednické ulici a zářezem železniční trati podle zpracovatele Oznámení netvoří izolační zeleň omezující vlivy od železnice, protože se nejedná o kompaktní porost, který by zamezil šíření hluku ze železniční trati nebo pohledově izoloval trať. Tuto funkci plní dostatečně a kvalitně zeleň na svahu zářezu železnice, do které nebude zasahováno.

Dle dohody s odborem životního prostředí Úřadu MČ Praha 14 byla navržena nová alej stromů až za chodníkem za parkovacími stánkami – celkem 13 stromů (počet 13 stromů vychází z prostoru, kde to umožňuje vedení kabelových inženýrských sítí). Další stromy jsou pak uvažovány mezi sekcemi parkovacích stání – dle původního návrhu 3 kusy. Na základě jednání a vyjádření ÚRM hl.m.Prahy s požadavkem zvýšení počtu stromů mezi stánkami, byl jejich počet zvětšen na 6 stromů. Návrh nové výsadby musí být proveden kvalitními druhy (obvod kmene 0,12 – 0,14 m ve výšce 1,0 m nad zemí), které přispějí ke zvýšení estetické hodnoty území.

Orgán ochrany přírody OOP MHMP neměl k návrhu zeleně ve vyjádření k Oznámení připomínek.

Varianta návrhu klidové zóny s novou výsadbou zeleně v úzkém pásu mezi průmyslovo-skladovým areálem a zářezem nejvýznamnější železniční trati v ČR se nejeví vhodná, a proto příslušný úřad posouzení této varianty nepožadoval. Klidovou zónu lze chápat jako prostor pro rekreaci, který je podle zákona č. 258/2000 Sb., v platném znění chráněným venkovním prostorem, kde musí být mimo jiné splněny limitní ekvivalentní hladiny hluku, v tomto případě 60 dB ve dne a 55 dB v noci. To v daném místě splněno není a bez nových protihlukových opatření podél železniční trati ani nebude.

• voda a geologické poměry

Z předloženého Oznámení vyplývá, že záměr se nenachází v ochranném pásmu žádného vodohospodářského toku ani zdroje podzemních vod, a proto se nepředpokládá negativní ovlivnění podzemních či povrchových vod. Záměr negativně neovlivní charakter dotování vodních zdrojů v širším území, ani jejich využívání. Je uvažováno se zasakováním dešťových vod z povrchů parkovacích stání. Při správné organizaci výstavby a za normálního provozu se nepředpokládá negativní ovlivnění

povrchových a podzemních vod. V případě havárie by mohla být negativně ovlivněna kvalita podzemní i povrchové vody v Rokytce, případně v Kyjském rybníku.

OOP MHMP jako správce toků s předloženým Oznámením souhlasí. Vodoprávní úřad OOP MHMP s předloženým Oznámením rovněž souhlasí a specifikuje podmínky pro další projektovou přípravu stavby (doložení navrhovaného způsobu likvidace dešťových vod podrobným hydrogeologickým posudkem, upozornění na povinnosti vyplývající z vodního zákona při vypouštění srážkových vod do vodních toků, minimalizace rizika ohrožení podzemních vod a půdního prostředí závadnými látkami).

K výše uvedené problematice zpracovatel Oznámení doplnil, že dešťové vody v území dnes vznikají i bez navrženého záměru a z povrchu komunikace Lednické stékají v západní části komunikace přímo do vodního toku Rokytky nebo zasakují do okolí komunikace – nezpevněná krajnice a příkopy (a prouděním podzemní vody se dostávají do recipientu). Navržená parkovací stání a chodníky na stavu prakticky nic nemění, pouze část dešťových vod nebude zasakovat přímo na místě dopadu, ale bude svedena jednak do zasakovacího žebra pod parkovacími stáními a jednak z chodníku do pásu přilehlé zeleně, kde se zasákne. Na západě bude z 5 nových podélných stání a přilehlého chodníku voda stejně jako dnes z ulice Lednické a přilehlého chodníku stékat na komunikaci a po ní přímo do vodního toku. Objem dešťových vod se nezmění, nezmění se ani způsob, jakým se dešťové vody dostanou do vodního toku.

Zpracovatelem Oznámení byla rovněž doplněna inženýrskogeologická rešerše pro záměr parkovacích stání v Lednické ul. (zpracovatel Ing. Martin Schreiber, K + K průzkum s.r.o., březen 2011). V této rešerši byly posouzeny morfologické a geologické poměry, z archivních sond v širším okolí lokality byly posouzeny morfologické a geologické poměry (včetně kvarterních pokryvů). Rešerše se věnovala rovněž hydrogeologickým poměrům a posouzení možnosti vsakování. Průměrná hloubka hladiny podzemní vody byla dokumentována na základě údajů z archivních vrtů a měření v nejbližších studních 3 – 5 metrů pod povrchem terénu. Z nálevových zkoušek v prostředí prachovitých a písčitých břidlic s vložkami křemenných pískovců letenského souvrství byl stanoven koeficient filtrace v rozmezí $k_f = 10^{-6}$ až 10^{-7} m/s, tj. slabě propustné geologické prostředí. Pro deluviální písčité jíly v nadloží hornin paleozoika je možno uvažovat $k_f = 10^{-8}$ m/s (velmi slabě propustné prostředí).

Místní geologické prostředí lze z hlediska vsakování hodnotit jako podmíněčně vhodné. Vhodnost je dána relativně příznivou propustností místního břidličného skalního masivu v povrchovém pásmu rozvolnění, podmíněčnost jednak hloubkou uložení břidlic a jednak obecně malou objemovou kapacitou puklinového kolektoru, která je dána objemem vhodných průtočných puklin.

Při návrhu vsakování se doporučuje s ohledem na filtrační charakteristiky zájmové lokality systém jednoznačně řešit tak, aby umožňoval retenci srážkových vod, které budou předávány do geologického prostředí postupně v závislosti na propustnosti paleozoického masivu. Vzhledem k relativně nižší očekávané kapacitě horninového prostředí je retenční vod před jejich infiltrací do horninového prostředí nutná.

Vzhledem k nižší kapacitě puklinového kolektoru se doporučuje vsakovací objekty řešit plošně jako drenážní žebra tak, aby bylo možné zajistit maximální podchycení propustných puklin, které budou drenážním vsakovacím žebrem protnuty a umožní tak vsakování. Plošný liniový vsakovací objekt typu vsakovacích žebor se sám o sobě částečně (nebo zcela) uplatní jako retenční prvek, ze kterého mohou být již

naakumulované vody infiltrovány do geologického prostředí. Hloubku vsakovacích žeber lze předem odhadnout na 1-2 m, je dána požadavkem zachytit maximálně rozpukaný skalní masiv, tedy prostředí které je schopno dále odvádět infiltrované vody. Vsakovací žebra přitom propojí povrch terénu s puklinovým kolektorem přes vrstvu jemnozrnných a relativně méně propustných kvartérních pokryvů, které jsou pro vsakování méně vhodné.

Vsakovací žebro je v projektové dokumentaci navrženo jako souvislý liniový prvek uložený v severovýchodní okrajové části parkovacích stání, ve vzdálenosti cca 7-15 m od horní hrany svahu zářezu železniční tratě. S ohledem na to, že je vsakovací žebro navrženo jako liniový (a nikoli bodový) objekt i ve vztahu k souvislému porostu svahu nad železniční tratí je dle zpracovatele řešerše likvidace srážkových vod navrženým způsobem možná.

Dále se řešerše zabývala geotechnickými vlastnostmi a zatříděním hornin a zemin a inženýrskogeologickým zhodnocením.

Jak je zřejmé z dokumentace archivních sond, bude plán parkovacích stání tvořena zčásti deluviálními písčitymi jíly a zčásti navážkami, pouze ve velmi omezeném rozsahu i podložními mírně zvětralými břidlicemi.

Deluviální sedimenty jsou hnědé až rezavě hnědé písčité a písčitojilovité hlíny s nízkou až střední plasticitou a s proměnlivou příměsí drobných až středních úlomků břidlic. Podle ČSN 73 6133 "Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací" byly uvedené deluviální zeminy z hlediska vhodnosti do násypů zařazeny mezi materiály podmíněčně vhodné a z hlediska vhodnosti pro podloží vozovky jsou označeny jako podmíněčně vhodné až nevhodné. Zeminy těchto skupin lze za optimálních klimatických podmínek zhutňovat až na maximální objemovou hmotnost, jsou zpravidla namrzavé až mírně namrzavé. Při provádění konstrukčních vrstev bude nutno plán komunikace bezpodmínečně ochránit před vlivem srážkové vody. I při dodržení všech pravidel úprav pláň tvořené jemnozrnnými zeminami je pravděpodobné, že místní deluviální jíly, i přestože jsou dle normy hodnoceny jako podmíněčně vhodné, nevyhoví požadavku projektu na dosažení modulu deformace pláň nových komunikací $E_{def2} = 45$ MPa. Sanaci je možno provést zahutněním kameniva nebo betonového recyklátu do svrchní vrstvy jílu na pláni parkovacích stání, resp. v kombinaci s výměnou svrchní vrstvy jílu za vhodnější, lépe hutnitelné zeminy. Mocnost sanované vrstvy se doporučuje uvažovat 0,10 - 0,30 m v závislosti na aktuálních klimatických podmínkách v době realizace zemních prací.

Lokálně se mohou na pláni parkovacích stání nacházet i nehomogenní hlinitokamenité navážky, které mohou obsahovat různorodou příměs, zejména stavebního odpadu. Proto se doporučuje po skrytí stávajících konstrukčních vrstev provést geotechnickou přebírku pláň, v rámci které by byla prověřena kvalita a složení navážek na pláni parkovacích stání, na základě které bude určen rozsah jejich sanace. V každém případě je nutno počítat s dodatečnou úpravou navážek jejich dohutněním. V případě rozsáhlejšího výskytu navážek nevyhovující kvality je bude nutno odstranit a nahradit vhodnou zeminou.

Pouze lokálně budou pláň rekonstruovaných komunikací tvořeny mírně zvětralými břidlicemi, které tvoří dostatečně únosné a stabilní podloží komunikací. V místě jejich výskytu není nutno provádět žádná sanační opatření. Tato místa však není možno v rámci řešerše archivní dokumentace přesněji stanovit.

S ohledem na výše uvedené požaduje příslušný úřad vlivy na vody a geologické poměry lokality za dostatečně zhodnocené a přijatelné.

Na základě obdržených podkladů a informací a s ohledem na zásady pro zjišťovací řízení dospěl příslušný úřad k závěru, že byl dostatečně popsán a zhodnocen stávající stav území a identifikovány 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 vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, obsažená v kapitole D. IV. Oznámení a doplněná v rámci tohoto závěru zjišťovacího řízení, nedojde výstavbou a provozem posuzovaného záměru k významnému ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví daného území.

V průběhu zjišťovacího řízení byly uplatněny připomínky, které jsou uspokojivě 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 „Zřízení parkovacích stání v ul. Lednická, Praha 14 – Kyje“ naplňuje dikci bodu 10.6, kategorie II, přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., 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

Zřízení parkovacích stání v ul. Lednická, Praha 14 - Kyje,

n e b u d e p o s u z o v á n

podle citovaného zákona a je nezbytné v navazujících řízeních dodržet opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů navržená v oznámení záměru (Ing. Petr Vejražka, PPU spol. s r.o., listopad 2010) a zohlednit relevantní připomínky uvedené v jednotlivých vyjádřeních k Oznámení.

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


Ing. Josef Pavlík
ředitel odboru

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