

SZn.	Vyřizuje/ linka	Datum
S-MHMP-0297502/2012/OZP/VI/EIA/812-2/Vč	Mgr. Včislaková / 4490	14.8.2012

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:

Bytový soubor Kbely, Praha 19, k.ú. Kbely

Zařazení záměru dle zákona:

Bod 10.6, kategorie II, příloha č. 1

Charakter a kapacita záměru: Předmětem záměru je výstavba bytového souboru, který zahrnuje rodinné a bytové domy. Skupina rodinných domů, označená jako objekt A, je tvořena 14 dvoupodlažními domy. Skupina bytových domů, rozdělená do jednotlivých objektů B, C1, C2, D1 a D2, obsahuje 5 bytových domů, každý o 5 nadzemních a jednom podzemním podlaží. Vytápění bytových domů bude provedeno pomocí výměňkových stanic napojených na horkovodní rozvod CZT. Vytápění rodinných domů bude řešeno pomocí plynových kotlů instalovaných v jednotlivých domech.

V bytových domech je navrženo 326 bytů. Doprava v klidu pro celý bytový soubor bude řešena 431 parkovacími místy. Pro rodinné domy je navrženo 28 míst, pro každý dům jedno místo v garáži a jedno na povrchu. Pro bytové domy jsou navržena 403 místa, z nichž 327 bude umístěno v podzemních garážích jednotlivých domů a 76 na povrchu.

Umístění:

kraj:	hlavní město Praha
obec:	hlavní město Praha
městská část:	Praha 19
katastrální území:	Kbely

Oznamovatel:

Ing. Aida Padyšáková, Křivenická 415, 181 00 Praha 8

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 (březen 2012) bylo zpracováno podle přílohy č. 3 zákona Ing. Richardem Kukem, držitelem autorizace dle zákona. Oznámení obsahuje popis současného stavu dotčeného území a jsou identifikovány očekávané vlivy při realizaci i provozu záměru.

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

- Hlavní město Praha
(vyjádření č.j. 3525/2011 ze dne 28.5.2012),
- Městská část Praha 19
(vyjádření č.j. P19 2134/2012 ze dne 17.4.2012),
- Městská část Praha 18
(vyjádření č.j. MC18 6668/2012 – OKS doručeno dne 19.4.2012, Usnesení RMČ č. 133/08/12 ze dne 18.4.2012),
- Hygienická stanice hlavního města Prahy - pobočka Sever
(vyjádření č.j. HSHMP 15033/2012 ze dne 16.4.2012),
- Česká inspekce životního prostředí - oblastní inspektorát Praha
(vyjádření č.j. ČIŽP/41/IPP/1204813.001/12/PBA ze dne 16.4.2012),
- odbor životního prostředí Magistrátu hl. m. Prahy
(vyjádření SZn. S-MHMP-0297502/2012/1/OOP/VI ze dne 4.5.2012),
- Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Správa CHKO Český kras
(vyjádření č.j. 00896/CK/2012, sp.zn. S/02844/CK/2011 ze dne 17.4.2012),
- Úřad pro civilní letectví
(vyjádření č.j. 002011-12-701 ze dne 17.4.2012),
- PCA Traffic Control s.r.o.
(vyjádření ze dne 16.4.2012),
- Ing. Petr Ekl
(vyjádření doručeno dne 20.4.2012),
- Marcela Houštická (+ 78 podpisů občanů)
(vyjádření ze dne 14.4.2012),
- Jaroslava Peinlichová (+ 51 podpisů občanů)
(vyjádření datováno 13.3.2012, doručeno dne 16.4.2012),

- Eva Macháčková
(vyjádření ze dne 12.4.2012),
- Bc. Klára Kopecká
(vyjádření ze dne 16.4.2012),
- Monika Horská
(vyjádření ze dne 16.4.2012).

Přímý požadavek posuzovat záměr v dalších fázích procesu podle zákona je uveden ve vyjádření MČ Praha 18 a vyjádření Bc. Kláry Kopecké.

Podstata jednotlivých vyjádření je shrnuta v následujícím textu.

Hlavní město Praha (HMP) má k předloženému oznámení připomínky z hlediska dopravy, městské zeleně a ochrany přírody a krajiny. HMP požaduje, aby byl záměr ve smyslu připomínky upraven a chybějící údaje byly doplněny v další fázi projektové přípravy záměru.

Z hlediska urbanistické koncepce a funkčních systémů je záměr situován na rozvojovém území, a to převážně na území čistě obytném OB-E. Míra využití území byla navýšena úpravou č. U 0956/2011 z koeficientu C na E.

Z hlediska funkčního využití území je záměr v souladu s platným ÚP. Bytový soubor je navržen na území pro bydlení, tj. ve smyslu využití stanoveného pro území OB obecně závaznou vyhláškou hlavního města Prahy č. 32/1999 Sb. hl. m. Prahy, o závazné části Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, resp. s opatřením obecné povahy č. 06/2009.

HMP upozorňuje, že ze strany východní na předmětný záměr navazuje území se záměrem dalšího kapacitního obytného souboru s 561 byty pro cca 1 400 obyvatel a supermarketem. Předmětný záměr a výše zmíněný východně navazující bytový soubor společně představují pro MČ Kbely přírůstek cca 2 451 obyvatel.

Schválením úpravy byla akceptována vyšší intenzita využití území, než byl původní předpoklad územního plánu, tj. byl akceptován i vyšší přírůstek obyvatel na území MČ. Vzhledem k tomu, že nelze připustit zhoršení kvality obytného prostředí pro stávající obyvatele novou výstavbou, s ohledem na kumulaci záměrů bytové výstavby a výše uvedený přírůstek 2 451 obyvatel HMP doporučuje ověřit dostatečnost základního občanského vybavení na území MČ, a to zejména v oblasti předškolního a základního školství.

Součástí úpravy je i alternativní dopravní napojení na Mladoboleslavskou ul. podél areálu stavebnin. Komunikační napojení je vedeno funkční plochou ZMK – zeleň městská a krajinná. Toto vedení je výjimečně přípustné. Nové řešení dopravního napojení není součástí předloženého oznámení.

Z hlediska ochrany ovzduší je v oznámení na základě modelování kvality ovzduší ATEM 2010 uveden současný stav kvality ovzduší. Studie využívá analogie s výsledky měření na

monitorovací stanici v AIM Kobylisy, která je vzdálená vzdušnou čarou 4,6 km od místa hodnocení (reprezentativnost je určena pouze do 4 km). Předmětné území bylo v roce 2010 podle vyhlášky MŽP zařazeno do oblasti OZKO (oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší) pro překračování imisních limitů pro průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu BaP.

Kromě limitů pro koncentrace BaP, které jsou v roce 2010 překračovány na většině území Prahy, lze v současnosti kvalitu ovzduší v daném území pokládat za uspokojivou.

V rozptylové studii je konstatováno, že emise z vytápění a z dopravní obslužnosti navrhovaného záměru nezpůsobí překračování imisních limitů pro průměrné roční koncentrace znečišťujících látek.

V rozptylové studii nejsou uvedeny výpočty pro emise z leteckého provozu z blízkého letiště Praha – Kbely. V případě, že dojde k navýšení kapacity letového provozu, bude nutno rozptylovou studii doplnit a navrhnout příslušná nápravná opatření.

Z hlediska městské zeleně je podle ÚP záměr umístěn do funkční plochy OB-E, na severovýchodní straně zasahuje záměr do funkční plochy OV-D. Při západní a jihozápadní straně území navazuje na funkční plochy OB-C a SP. Z jižní strany se záměr dotýká funkční plochy ZMK. Na východní straně pak navazuje na funkční plochy OB-C a OV-D.

Sadové úpravy jsou deklarovány na ploše 1,9 ha (1,2 ha na rostlém terénu). Z výkresu Bytový soubor Kbely – Koordinační situace M 1:1000 oznámení je patrné, že do uvedené plochy zeleně je započítána i zezeň monofunkční plochy ZMK.

V oznámení chybí výpočet koeficientu zeleně (KZ) ve smyslu metodického pokynu k ÚP.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny nemá HMP k umístění vlastního záměru připomínky, jelikož je v souladu s platným ÚP hl. m. Prahy.

Zásadní výhradu však HMP má k navrženému vedení staveništní dopravy od severu, tedy z plochy evropsky významné lokality (EVL) NATURA 2000 Praha – Letňany. Tato doprava totiž může negativně ovlivnit předmět ochrany EVL, kterým je kriticky ohrožený druh živočicha sýsle obecný. Předložené oznámení uvádí nepřesné údaje, jelikož trasa komunikace pro staveništní dopravu není umístěna za hranicí EVL, ale přímo v ploše EVL, jak byla tato vymezena v příslušném nařízení vlády ČR. Zároveň tato trasa vede po hranici národní přírodní památky Letiště Letňany. Navržené řešení se může dostat do kolize nejen s národní legislativou, ale i s legislativou Evropské unie. Plochu staveniště je možno obsloužit bez narušení EVL.

S ostatními částmi a závěry biologických hodnocení lze souhlasit.

Z dopravního hlediska k předloženému oznámení HMP uvádí:

V příloze H6 (Dopravně-inženýrské podklady pro zjišťovací řízení) oznámení je v závěru uvedeno, že z orientačních kapacitních posouzení křižovatky Hůlkova - Mladoboleslavská vyplynulo, že „nedojde ke zhoršení úrovně kvality dopravy (ÚKD) ve výhledovém stavu se záměrem oproti výhledovému a stávajícímu stavu bez záměru“. V tabulce č. 1 této přílohy je pro

výhledový stav se záměrem a bez severovýchodní části Pražského okruhu (SOKP, stavba č. 520) uveden stupeň ÚKD (úroveň kvality dopravy) pro ulici Mladoboleslavskou B, pro ulici Hůlkovou stupeň D. Pro výhledový stav bez záměru a bez severovýchodní části Pražského okruhu (SOKP, stavba č. 520) je uveden stupeň ÚKD pro ulici Mladoboleslavskou B, pro ulici Hůlkovou však stupeň C. Je tedy zřejmé, že ke zhoršení ÚKD v uvedené variantě dochází.

V koordinační situaci vyjádřené napojení areálu na ulici Hůlkovu je dopravně závadové, uspořádání této křižovatky umožňující napojení přístupové komunikace areálu na ulici Hůlkovu je třeba dořešit. HMP postrádá v této souvislosti též podrobnější komentář ve vztahu k řešení vyjádřenému na titulní straně č. 1 oznámení.

Ulice Hůlkova představuje komorní místní komunikaci pro obsluhu stávající zástavby. Vlivem navržené zástavby dojde k navýšení dopravního zatížení této komunikace, což může vyvolat negativní odezvu zde bydlících obyvatel. Záměr by tedy měl negativa nárůstu IAD (individuální automobilová doprava) na předmětné komunikaci kompenzovat vhodnými úpravami v rámci uličního profilu předmětné komunikace.

Záměr se nachází v blízkosti letiště Praha - Letňany i Praha - Kbely. Z uvedeného důvodu je třeba projednat podmínky vyplývající z ochranných pásem uvedených letišť.

HMP upozorňuje, že pro bytovou funkci je třeba navrhnout odpovídající počet parkovacích stání v garážích v souladu s vyhláškou č. 26/1999 Sb. hl. m. Prahy. V doložené bilanční tabulce je uveden u jednotlivých funkcí pouze požadovaný a poskytnutý počet parkovacích stání bez členění na povrchová stání a stání v parkovacích podlažích (garážích).

Obsluha navrhované zástavby prostředky veřejné dopravy není příznivá, počítá s využitím autobusových linek MHD v ulici Mladoboleslavské, přičemž nejbližší zastávka je ve vzdálenosti cca 400 m od okraje navržené zástavby. Z uvedeného důvodu HMP doporučuje, aby investor ještě uvážil možnost snížení navržené kapacity zástavby.

Z hlediska odkanalizování náleží navrhovaný bytový soubor do povodí lokální ČOV Miškovice. Tato čistírna je v současné době přetížena a dokud nebude provedeno její rozšíření na kapacitu ze stávajících 15 000 EO na 37 000 EO, nelze uvažovat s připojením nové zástavby na stokovou síť města.

Z hlediska zásobování teplem HMP upozorňuje, že plánovanou výsadbu vzrostlé zeleně v ochranném pásmu horkovodu je možno provádět pouze s předchozím písemným souhlasem a za podmínek stanovených provozovatelem tepelného zařízení Pražskou teplárenskou a.s.

MČ Praha 19 uplatnila k oznámení záměru následující připomínky:

1. MČ nesouhlasí s dopravním napojením obytného souboru na současnou komunikaci Hůlkova. V oznámení záměru (str. 1) je chybně uvedeno, že MČ Praha 19 je investorem nové komunikace skrze areál stavebnin na komunikaci Mladoboleslavská. Navržené komunikační napojení do Hůlkovy ulice je neodpovídající (komunikace fyzicky

neumožňuje vjezd vozidel nad tonáž 6 tun včetně vozidel integrovaného záchranného systému, zásobování, komunálních služeb a MHD. Dopravní řešení neobsahuje širší vztahy v území a kapacitní posouzení křižovatek při dokončení okolní výstavby před dostavbou severovýchodní části Pražského okruhu (str. 34 oznámení). MČ požaduje prověření jiných variant napojení: a) na komunikaci Mladoboleslavská přes areál stavebnin; b) na komunikaci Polaneckého; c) na komunikaci Listova přes k.ú. Letňany; d) na komunikaci Beladova přes k.ú. Vysočany.

2. Pro tento bytový soubor je třeba zajistit patřičné nebytové prostory a občanskou vybavenost. Vzhledem k předpokládanému počtu obyvatel tohoto obytného souboru (a obytného souboru plánovaného firmou Skanska) je třeba vytvořit v území komplexní infrastrukturu občanské vybavenosti s odpovídající kapacitou (zdravotnictví, školství, obchod a služby). MČ není schopna současnými kapacitami toto území obsloužit. Současné kapacity služeb leží ve velké vzdálenosti od plánované výstavby.
3. Počet parkovacích stání je na samé hranici počtu požadovaného dle OTHP (požadovaný počet stání je 428, navrženo je 431 stání). MČ po zkušenostech s minulou výstavbou na svém území navrhuje tento počet parkovacích míst navýšit.
4. MČ dále požaduje zajistit příslušný počet parkovacích míst pro zařízení občanské vybavenosti (parkování před případnými obchodními prostory, zdravotnickým a školským zařízením apod.).
5. Areál má být řešen jako zóna 30 km/h, avšak tato zóna není řešena stavebně. MČ požaduje dořešit zklidňující opatření.
6. U docházkové vzdálenosti na zastávku MHD (do 1 km k označníku zastávky Důstojnické domy) nejsou dodrženy standardy PID. Napojení do Hůlkovy ulice znemožňuje obsluhu standardními autobusy MHD. To povede potenciálně k dalšímu zvýšení intenzity IAD a tlaku na zvýšení kapacit pro parkování. MČ požaduje zajistit obslužnost areálu MHD. Projektovou dokumentaci je třeba přizpůsobit cílovému stavu MHD v oblasti dle plánů organizace ROPID s tím, že bude řešeno i dočasné obratiště v tomto bytovém souboru.
7. U řešení bezmotorové dopravy (pěší a cyklisté) je třeba postupovat dle právního předpisu HMP č. 16/2010, tedy např. v širších vztazích nevytvářet nové bariéry pro bezmotorovou dopravu. Projekt vytváří zejména bariéry pro pěší dopravu (nevhodné vedení chodníků, chybějící napojení). V oznámení je chybně uvedeno, že v řešeném území nevede žádná cyklotrasa (str. 32 oznámení). Na okraji území vede v současnosti páteřní cyklotrasa A265 Kbely-Prosek (viz také ÚP), přičemž dle konkretizace generelu cyklo dopravy HMP (zpracovatel Ing. Syrový) jsou územím vedeny tři místní cyklotrasy. Je třeba vypořádat se s těmito cyklotrasami. Dokumentace neuvažuje s dopravním řešením obsaženým v konceptu nového ÚP (významné pěší propojení metro Letňany – centrum Kbel, vybraná veřejná prostranství). Je vhodné zakomponovat koncepční řešení

veřejných prostranství. Aby se preventivně snížily nároky na intenzity IAD, v dalším stupni PD je třeba zpracovat koncept parkování cyklistů. Zásady byly sděleny zástupcem cyklokoordinátora HMP Ing. arch. Cachem dne 15.12.2011 na jednání o nové komunikaci pro tento bytový soubor

8. MČ požaduje dodržení hlukových norem pro denní i noční dobu v oblasti dotčené záměrem.
9. V koordinační situaci není zakreslena vodovodní přípojka pro areál bývalých Vojenských staveb a užitková voda do LOM a PAL.
10. PD neřeší parter, veřejná prostranství a pobytové plochy kolem domů. MČ požaduje blíže specifikovat řešení drobné venkovní architektury včetně sportovišť (pro děti, mládež, seniory ad.). Naopak, potenciálně nejvyužívanější plochy zeleně a sportovišť nejsou obsahem tohoto záměru.

Městská část Praha 18 uvádí, že Rada městské části Praha 18 na svém jednání přijala usnesení č. 133/08/12 ve věci oznámení záměru „Bytový soubor Kbely, Praha 19, k.ú. Kbely“. Stanovisko RMČ je v dané věci následující:

- a) RMČ Praha 18, tzn. i samotná MČ Praha 18, zásadně nesouhlasí s realizací záměru „Bytový soubor Kbely, Praha 19, k.ú. Kbely“, a to do doby vyjasnění řešení dopravní obslužnosti celého areálu, zejména z důvodu nepřijatelného zatěžování území MČ Praha 18 negativními vlivy v oblasti:
 - dopravy, konkrétně komunikací Toužimská, Beranových, Veselská a
 - životního prostředí, konkrétně potřeby ochrany celoevropsky významné lokality sysla středoevropského na letišti Letňany.
- b) RMČ Praha 18, tzn. i samotná MČ Praha 18, trvá na dalším posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

Hygienická stanice hlavního města Prahy (HS HMP) s realizací záměru souhlasí a nepožaduje zpracování dokumentace.

Česká inspekce životního prostředí (ČIŽP) má k předloženému oznámení záměru zásadní připomínku ze strany ochrany vod a upozornění ze strany ochrany přírody. Bez doplnění informace ohledně ČOV se nelze ze strany ochrany vod vyjádřit.

Z hlediska ochrany vod se uvádí, že předložené oznámení neobsahuje koncovou ČOV, na kterou budou splaškové vody odváděny, a neobsahuje ani stanovisko správce této ČOV z hlediska navýšení množství odpadních vod. Do doplnění těchto údajů se k předložené dokumentaci nebude ČIŽP vyjadřovat.

Z hlediska ochrany přírody se uvádí, že oznámení je zpracované dostatečně pro zhodnocení vlivu záměru na životní prostředí. Jako kontroverzní a potenciálně rizikovou lze vnímat navrhovanou trasu vedení staveništní dopravy, a to z hlediska zabezpečení vlivu NPP Letiště Letňany před rušivými vlivy z okolí.

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

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu bez připomínek s výhradou trvalého záboru ZPF o výměře cca 5,5 ha.

Z hlediska lesů a lesního hospodářství bez připomínek – k záboru PUPFL nedochází.

Z hlediska nakládání s odpady bez připomínek.

Z hlediska ochrany ovzduší se uvádí, že předmětem předloženého oznámení je záměr výstavby bytového souboru, obsahující rodinné a bytové domy.

Skupina rodinných domů, označená jako objekt A, je tvořena 14 dvoupodlažními domy.

Skupina bytových domů, rozdělená do jednotlivých objektů: B, C1, C2, D1 a D2, obsahuje 5 bytových domů, každý o 5 nadzemních a jednom podzemním podlaží.

Součástí záměru je také příjezdová komunikace napojená na ulici Hůlkovu, areálová komunikace, vnitroareálové komunikace a vjezdové rampy do jednotlivých bytových domů.

Vytápění bytových domů bude provedeno pomocí výměňkových stanic napojených na horkovodní rozvod CZT. Vytápění rodinných domů bude řešeno pomocí plynových kotlů instalovaných v jednotlivých domech.

Doprava v klidu pro celý bytový soubor bude v souladu s vyhláškou č. 26/1999 Sb. HMP řešena 431 parkovacími místy. Pro rodinné domy je navrženo 28 míst, pro každý dům jedno místo v garáži a jedno na povrchu. Pro bytové domy jsou navržena 403 parkovací místa, z nichž 327 bude umístěno v podzemních garážích jednotlivých domů a 76 na povrchu. Odvětrání podzemních garáží bude nucené s odvodem znečištěné vzdušiny nad střechu objektu.

Modelovými výpočty rozptylové studie byl zjišťován vliv provozu bytového souboru na kvalitu ovzduší. Podle celoplošného modelování systému ATEM, aktualizace 2010, jsou v uvedeném území průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého (NO₂) v úrovni 17,5 µg/m³, průměrné roční koncentrace polévatého prachu PM₁₀ v úrovni 21,6 µg/m³ a průměrné roční koncentrace benzenu v úrovni 0,34 µg/m³.

Ve zvolených referenčních bodech by se měly příspěvky z provozu bytového souboru k průměrným ročním koncentracím oxidu dusičitého (NO₂) pohybovat v rozmezí 0,025 – 0,039 µg/m³, příspěvky k průměrným ročním koncentracím polévatého prachu PM₁₀ v rozmezí 0,044 – 0,085 µg/m³ a příspěvky k průměrným ročním koncentracím benzenu v řádu několika tisícín µg/m³. Jak vyplývá z provedených výpočtů, příspěvky k imisním koncentracím sledovaných

látek budou nízké a ani v součtu s imisním pozadím nezpůsobí překračování platných imisních limitů.

Výstavba bytového souboru se předpokládá ve 4 etapách, ve kterých budou realizovány jednotlivé stavební objekty. Přístup na staveniště bude ze dvou směrů. Na severovýchodním rohu staveniště bude zřízen vjezd VJ1, napojený na ulici Toužimskou, na jižní straně staveniště vjezd VJ2, napojený na ulici Hůlkovu, v pokračování na ulici Mladoboleslavskou. Vjezd VJ1 je určen pro nákladní dopravu a bude vybaven prostředky na očistu vozidel a očistu znečištěné vozovky. Vjezd VJ2 je určen pro pohyb osobní dopravy. V modelových výpočtech pro období výstavby je uvažováno s maximálním denním pohybem 38 nákladních automobilů a maximálním denním pohybem 50 osobních automobilů.

Ve zvolených referenčních bodech by měly ve fázi výstavby příspěvky maximálních hodinových koncentrací NO₂ dosahovat hodnot 3,2 – 4,2 µg/m³ a příspěvky nejvyšších denních koncentrací PM₁₀ hodnot 3,4 – 5,1 µg/m³. Pro minimalizaci prašných emisí bude nezbytné provádět vlhčení prašného materiálu a důslednou mokrou očistu nákladních aut a pojezdových ploch.

Z hlediska ochrany ovzduší je návrh bytového souboru o uvedených parametrech přijatelný. Provedené hodnocení vlivu bytového souboru 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 přírody a krajiny bez zásadních připomínek. Vlastní řešené území není součástí zvláště chráněných území ani se jej nedotýkají kterékoli z dalších faktorů či jevů, chráněných dle zákona č. 114/1992 Sb., ani žádný z elementů ÚSES. Žádný ze zájmů chráněný orgánem ochrany přírody tedy není dotčen. V těsném sousedství záměru – severně od obytné zástavby však probíhá jižní hranice EVL CZ 0113774 /NPP Letiště Letňany/. EVL je oddělena pásem vegetace, která je pro předmět ochrany – sysla obecného – velmi nevhodná a vytváří tak přirozenou bariéru jeho případné migraci. Tento pás, tvořící ochranné pásmo NPP, je schopen eliminovat i nepříznivé vlivy z výstavby. Pro staveništní dopravu, vedenou po polní cestě, tvořící hranici EVL, je ovšem třeba zvolit vhodná režimová (organizační i technická) opatření s cílem minimalizovat negativní, byť lokálně omezený, vliv nákladní dopravy na populaci sysla. Významný negativní vliv na EVL, který OZP MHMP nevyloučil, byl v rámci oznámení vyloučen posudkem Mgr. S. Mudry (příloha H9). Tamtéž jsou specifikována potřebná zmírňující opatření.

Z hlediska flóry a fauny se v předloženém oznámení mj. konstatuje, že v řešeném území se nenalézají žádné významné druhy rostlin. V severozápadní zamokřené části se však uvádí kuriózní výskyt 3 trsů orobince – s velkou pravděpodobností se jedná o extrémně vzácný orobinec stříbrošedý, považovaný v ČR za vymřelý. V rámci technických opatření je navržen průzkum předcházející fázi projektu pro stavební povolení s cílem řešení ochrany této rostliny v duchu zákona č.114/1992 Sb.

V rámci biologických průzkumů byl zadokumentován i sporný výskyt jednoho zvláště chráněného živočicha – křečka polního (původně zjištěny 2 nory, z toho jedna v řešeném území, následně výskyt nepotvrzen). V případě, že by potvrzen byl, je třeba v souladu s § 56 zák. č. 114/1992 Sb. požádat orgán ochrany přírody o výjimku. Příslušně by též bylo třeba rozšířit navržená zmírňující opatření.

Celkem bylo zjištěno 39 druhů obratlovců, z toho 6 zvláště chráněných. Celkově je území hodnoceno jako typická příměstská zemědělská krajina bez zásadního významu pro populace zaznamenaných druhů a dotčené typy ekosystémů.

Z hlediska krajinného rázu lze podotknout, že se jedná o místo středního významu (méně hodnotné celky) nalézající se v oblasti Kbelské pláně. Snížení hodnoty krajinného rázu se nepředpokládá.

Závěrem se upozorňuje, že k realizaci staveb v ochranném pásmu zvláště chráněného území je v daném případě příslušným orgánem ochrany přírody Správa CHKO Český kras.

Zpracování podrobnější dokumentace není požadováno.

Z hlediska ochrany vod se uvádí, že území určené pro výstavbu „Bytového souboru Kbely“ se nachází v městské části Praha 19 - Kbely. Severní hranici tvoří areál sportovního letiště, na západě areál sousedí s areálem společnosti LOM Praha s.p. a ulicí Hůlkovou, na jihu s prostorem kasáren a východní hranici tvoří stávající pole. Obytný soubor tvoří 14 řadových rodinných domů při severní hranici území a 5 vícepodlažních bytových domů s komerčními plochami. Na území je navrženo celkem 431 parkovacích stání (327 míst v podzemních garážích bytových domů, 76 podél hlavní areálové komunikace a 28 u rodinných domů). Součástí záměru je dále výstavba komunikací, zpevněných ploch a sadové úpravy.

Obytný soubor bude zásobován vodou ze stávajícího vodovodního řadu DN 150 v ul. Hůlkova. V areálu budou nově vybudované vodovodní řady vedeny v komunikacích. Odvodnění areálu je navrženo oddílnou kanalizací. Splaškové vody z jednotlivých objektů budou odváděny splaškovou kanalizací do nově navržené čerpací stanice splaškových vod, odkud budou čerpány výtlačkem do stávající splaškové kanalizace ve vlastnictví společnosti LOM Praha s.p., a dále pak do kanalizačního sběrače DN 500. V severozápadním rohu staveniště bude provedena přeložka splaškové kanalizace. Dešťové vody ze střech a zpevněných ploch mohou být likvidovány vsakem na pozemcích obytného souboru za předpokladu vytvoření dostatečného retenčního objemu. Čisté dešťové vody budou svedeny přímo do retenčně-vsakovacích objektů (RVO2 – RVO4). Dešťové vody z komunikací budou nejprve předčišťovány ve dvou odlučovačích lehkých kapalin a následně svedeny do retenčně-vsakovacího objektu (RVO1). Čisté dešťové vody ze střech a zpevněných ploch řadových rodinných domů budou likvidovány vsakem na vlastních pozemcích.

OZP MHMP navrhuje zvážit jiné možnosti provedení přeložky stávající kanalizace v severozápadním rohu staveniště, která je ve vlastnictví společnosti LOM Praha, s.p. Následně

přepojení areálu společnosti LOM Praha, s.p. na splaškovou kanalizaci budovaného areálu bude zbytečně zatěžovat navrhovanou čerpací stanicí a následný výtlak.

V kapitole B.III.2. je uvedeno, že vody ze stavebních jam budou čerpány do sedimentační nádrže a po usazení kalu vypouštěny do volného terénu, kde budou vsakovány. V kapitole B.III.5. je ale uvedeno, že tyto vody budou po předčištění vypouštěny do kanalizace. Způsob likvidace vod ze stavebních jam je proto nutné v dalším stupni přípravy projektu upřesnit. V případě vypouštění těchto vod do kanalizace pro veřejnou potřebu OZP MHMP upozorňuje, že musí splňovat jakostní limity dle schváleného kanalizačního řádu a toto řešení je nutné projednat s Pražskou vodohospodářskou společností, a.s. (dále jen PVS a.s.).

Dále OZP MHMP upozorňuje, že:

- Vzhledem k vyčerpání kapacity pobočné ČOV Kbely lze povolit nové připojení na veřejnou kanalizaci v jejím povodí pouze pod podmínkou, že kolaudace navrhované stavby bude provedena až po přestavbě čistírny na potřebnou celkovou výhledovou kapacitu, případně po dostavbě kmenového sběrače a přepojení pobočné čistírny na ÚČOV Praha. Navrhované napojení areálu na veřejnou kanalizaci je proto nutné projednat s jejím správcem (PVS a.s.) a jejím provozovatelem (Pražské vodovody a kanalizace, a.s.). Dále je nutné projednat napojení na kanalizaci ve vlastnictví společnosti LOM Praha s.p. s tímto vlastníkem.
- Napojení na veřejný vodovod je nutné projednat s jeho správcem (PVS a.s.) a dále s jeho provozovatelem (Pražské vodovody a kanalizace, a.s.).
- Vodovodní řady, splaškové a dešťové kanalizační stoky (včetně čerpací stanice a retenčně-vsakovacích objektů) a odlučovače lehkých kapalin jsou vodními díly ve smyslu ust. § 55 odst. 1 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších změn a doplňků, která podléhají projednání u příslušného vodoprávního úřadu dle ust. § 15 vodního zákona.
- Zasakování dešťových vod prostřednictvím retenčně-vsakovacích objektů podléhá projednání dle ust. § 8 odst. 1 písm. a) bod 5 vodního zákona u příslušného vodoprávního úřadu.
- Možnost zasakování veškerých dešťových vod na lokalitě je nutné ověřit podrobným hydrogeologickým průzkumem.

Z vodohospodářského hlediska nemá OZP MHMP k oznámení zásadní připomínky a nepožaduje projednávání záměru v dalších stupních procesu EIA.

Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky - Správa chráněné krajinné oblasti Český kras (dále jen Správa) uvádí, že předmětem činnosti Správy je spravování Národní přírodní památky Letiště Letňany (dále jen NPP) včetně jejího ochranného pásma. Předmětem ochrany v NPP je biotop a populace kriticky ohroženého druhu živočicha sysla obecného. Území

NPP je překryto evropsky významnou lokalitou Praha – Letňany (dále jen EVL), která zasahuje rovněž do ochranného pásma NPP. Předmět ochrany v EVL a v NPP je totožný.

Jako hlavní riziko pro předmět ochrany v NPP se jeví nákladní doprava v průběhu výstavby obytného souboru, která má být vedena přes ochranné pásmo NPP (parc. č. 540/145 a 540/14, k.ú. Letňany). Obě uvedené parcely jsou zároveň součástí EVL. Opatření ke zmírnění tohoto rizika a další doporučení byla navržena na podkladě posouzení vlivu záměru na soustavu Natura 2000, které je samostatnou součástí oznámení záměru. Tento návrh zmírňujících opatření a doporučení zpracovatele posouzení vlivu záměru na předmět ochrany v EVL bude jedním z významných podkladů pro stanovení podmínek pro výkon činností souvisejících s realizací a s následným provozováním záměru, které by mohly způsobit nedovolené změny obecně a zvláště chráněných částí přírody podle ust. § 66 zákona č. 114/1992 Sb. Tyto podmínky budou stanoveny z moci úřední Správou v režimu správního řízení podle odpovídajících ustanovení zákona č. 500/2004 Sb. – správního řádu.

Poznámka: v textu oznámení a též v posouzení vlivu záměru na Nuturu 2000 je na mnoha místech použit výraz „ochranné pásmo EVL“. Tento výraz je nesprávný, protože evropsky významné lokality žádná ochranná pásma nemají. Správně má být „ochranné pásmo NPP“.

Správa po prostudování oznámení záměru včetně posouzení jeho vlivu na soustavu Natura 2000 dospěla k závěru, že předložený materiál obsahuje dostatečné podklady pro další rozhodování orgánu ochrany přírody podle zákona č. 114/1992 Sb., vztahujícímu se k NPP Letiště Letňany a jejímu ochrannému pásmu, které spravuje, zejména pak k předmětu ochrany v NPP i EVL, tj. k biotopu a populaci kriticky ohroženého a evropsky významného živočišného druhu – sysla obecného.

Podmínky pro výkon činností při realizaci a provozování záměru, které by mohly způsobit nedovolené změny obecně a zvláště chráněných částí přírody, Správa stanoví ve správním řízení podle ust. § 66 zákona; návrhy a doporučení uvedené v oznámení a v posouzení vlivu záměru na EVL budou použity jako jeden z důležitých podkladů pro rozhodování orgánu ochrany přírody. Řízení bude zahájeno z moci úřední neprodleně po ukončení procesu posuzování vlivů na životní prostředí (EIA).

Správa doporučuje MHMP neprovádět posuzování vlivu záměru na životní prostředí ve smyslu ust. § 4 odst. 1 písm. c).

Úřad pro civilní letectví (ÚCL) uplatnil k oznámení záměru následující námitky:

- 1) Vzhledem k umístění bytového souboru v ochranném ornitologickém pásmu eliminovat jakékoli činnosti, které by po dobu stavby/užívání zvyšovaly riziko např. střetu s ptáky či zvěří – typicky vytváření vodních ploch či skladování bio/odpadu.
- 2) V případě letiště Letňany se jedná o druh letiště veřejné vnitrostátní a neveřejné mezinárodní - v oznámení a platném územním plánu se chybně používá označení „sportovní“, které však bylo nahrazeno novelou leteckého zákona z roku 1997.

- 3) Na základě aktuálně projednávaného řízení ÚCL požaduje změnit zemní val na oplocení v souladu s požadavky předpisu Ministerstva dopravy L – 17 (Security).
- 4) Předložené oznámení neřeší technologii výstavby, případně nasazení výškové mechanizace – ÚCL upozorňuje, že pro tento druh mechanizace je nutné získat „Souhlas s činností v OP letiště“ ve smyslu § 40 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví.

PCA Traffic Control (PCA) jako provozovatel veřejného vnitrostátního a neveřejného mezinárodního letiště Praha Letňany vznáší následující námitky k předloženému oznámení.

V celém oznámení záměru je letiště Praha Letňany označováno jako sportovní letiště. Letiště Praha Letňany je letištěm všeobecného letectví, v souladu s platnou legislativou je možné ho případně označovat jako dopravní letiště, v žádném případě jako letiště sportovní, takové označení nemá v zákonných normách žádnou oporu. PCA žádá doplnění této skutečnosti do dokumentace.

Na základě informací poskytnutých investorovi PCA i nadále trvá na vybudování protihlukové a protiprachové stěny, jako nutného základu pro jakékoliv práce na pozemcích investora. Z toho důvodu PCA trvá na tom, aby tato stavba byla uvedena jako první etapa v rámci výstavby. Tento požadavek není nijak popsán na straně 19 – Výstavba, Postup výstavby. Bez realizace této stěny reálně hrozí významné negativní dopady na EVL a NPP Letiště Letňany a na bezpečnost letového provozu na letišti Praha Letňany.

Na straně 28 oznámení záměru není uvedeno, že navrhované objekty Bytového souboru Kbely se nachází ve vnitřním ornitologickém ochranném pásmu letiště Praha Letňany. PCA požaduje posouzení záměru i z tohoto hlediska a výslovné uvedení této skutečnosti v dokumentaci.

Na straně 86 oznámení záměru je uvedeno, že „trvale je naplánován na hranici záměru směrem od letiště 2 m vysoký protihlukový zemní val s plotem na jeho vrcholu. Tento val bude osou umístěn na hranici ochranného pásma EVL.“ Na základě jednání PCA s investorem došlo k jednoznačné dohodě o vybudování pevné protihlukové stěny o výšce 3 m. Na této dohodě s investorem PCA trvá a trvá na tom, aby toto bylo zapracováno do dokumentace. Zemní val není schopen (kromě jiných požadavků, nutných k zajištění bezpečnosti letového provozu) zajistit to, že nebude docházet k pronikání predátorů do EVL a NPP Letiště Letňany. Umístění osy zemního valu na hranici ochranného pásma EVL jednoznačně znamená, že významná část tohoto valu bude zasahovat do NPP a EVL, což je jednoznačně v rozporu s podmínkami, které byly stanoveny při jejich vyhlášení. Podle vyjádření majitele letiště, společnosti SIT Prague a.s., navíc majitel pozemků nedal a ani není připraven dát v budoucnu souhlas s umístěním jakékoliv části zemního valu na jeho pozemcích, s čímž záměr počítá.

Ing. Petr Ekl uplatnil k oznámení záměru následující připomínky:

1. Doprava v ulici Hůlkova

Vzhledem k velikosti lokality a místním možnostem je ulice Hůlkova, ač není pěší zónou, značně frekventována místními dětmi. Současně je ale ulice značně využívána dopravou k místnímu civilnímu letišti a dalším přilehlým provozům na konci ulice Hůlkova, kdy prakticky nejsou dodržovány rychlostní limity 30 km/h a nejsou ani vynutitelné. Další zatížení ulice dopravou by zvýšilo hloučnosť, prašnosť a zhoršilo bezpečnosť místních dětí.

2. V jedné variantě záměru plánovaná příjezdová komunikace od ulice Mladoboleslavská by lokalitu připravila o jediný lokální prostor pro sport, rekreaci a setkávání.

Plánovaná příjezdová komunikace od ulice Mladoboleslavská (podle jedné varianty uvedené v plánech) vedená aktuálním parkem – prostorem mezi ulicí Košařovou a areálem Stavebnin KB-Blok by připravila místní obyvatele o jediné místo k setkávání a rekreaci. Oblast je zčásti parkem s ovocnými stromy a její součástí je kopec na zimní sporty pro děti a několik hřišť. Kromě polí a silnic není pro děti v okolí jiný prostor.

Pokud by komunikace musela být vedena kolem parku, je potřeba, aby byla až za valem a dostatečně akusticky, vizuálně a bezpečnostně oddělena v celé délce.

Ideálně vést příjezdovou komunikaci jinudy.

3. Plánovaná příjezdová komunikace je již nyní v dopravních špičkách značně frekventovaná

Díky přibývání obyvatel ve Kbelích a okolí je ulice Mladoboleslavská již nyní, především v odpoledních hodinách, zaplněna zácpou aut začínající již na křižovatce s ulicí Beladova a táhnoucí se ke světelné křižovatce s ulicí Vrchlabská. Stálo by za zvážení zhodnotit, jak průjezdy nových obyvatel ztíží dopravní i ekologickou situaci této ulice.

4. Městská část Kbely má již aktuálně problémy s nedostačující kapacitou škol a školek.

Marcela Houštická (+ podpisy občanů) zaslala připomínky k záměru od sdružení občanů, žijících v těsném sousedství plánovaného Bytového souboru Kbely (BSK). Občané prohlašují následující:

- 1) Nesouhlasí s vybudováním obslužné komunikace pro BSK tak, jak to požaduje MČ, tzv. „za valem“.
- 2) Nesouhlasí ani s jakoukoli jinou variantou vedení obslužné komunikace pro BSK ze západní strany (od letiště Letňany).
- 3) Navrhují vedení této komunikace směrem na východ, přes nezastavěné území k ulici Polaneckého.
- 4) Nesouhlasí s námitkami investora BSK o nemožnosti dohody s dalším investorem (Skanska) o vedení obslužné komunikace dle bodu 3.

- 5) Zpochybňují akustické i dopravní studie provozu v ulicích Košařova, ale především v ulici Hůlkova, o které se projekt opírá.

Ulice Hůlkova, Všejská a v menší míře i ulice Košařova jsou již dnes nadměrně zatíženy provozem a jeho důsledky (otřesy, hluk, zplodiny). Proto občané nechtějí připustit další navýšení dopravy.

Výše navrhované řešení v bodech 1 a 2 tuto situaci řeší jen pro část domovů. Především sousedé žijící na konci ulic Hůlkova a Košařova by byli vystaveni podstatně větší zátěži než doposud. Umístění komunikace západním směrem by vedlo vzhledem k převládajícímu směru větru k dalšímu zhoršení životního prostředí. Také by prakticky znemožnilo rekreační pohyb směrem k aeroklubu Letňany. Toto území je navíc jediným a využívaným prostorem v okolí, kam si lze ještě pěšky vyjít. Případné další prostředky k odstínění (valy, stěny atd.) by tuto možnost znemožnily a domovy občanů by uzavřely do prostoru s jediným výstupem směrem ke kapacitní silnici Mladoboleslavská.

Současně navrhovaná komunikace také rozděluje na dvě části území, na kterém má být realizována odpočinková zóna, a prakticky by znemožnila její realizaci v původním, radnicí přislíbeném rozsahu.

Případné spory investorů ve výstavbě dotčeném území mezi ulicemi Hůlkova a Polaneckého, které se jeví jako jediná překážka ve vedení komunikace dle bodu 3, není možné řešit na úkor současných obyvatel a jejich koordinování je plně v kompetenci zastupitelstva MČ Praha 19. Z hlediska délky komunikace se jedná o prakticky shodné úseky. K výstavbě komunikace "za valem" je navíc třeba investovat obecní prostředky do výkupu daného území. Navíc je zde terén z poloviny tvořen navážkou (demoliční odpad, panely atd.) v mocnosti cca 5 m a v těsném sousedství sypaného valu o výšce cca 6 m. současně by bylo třeba odstranit část zeleně, která se dnes nachází v místě plánované silnice.

Studie dopravního zatížení uvádí údaje, které jsou v rozporu s každodenní zkušeností místních občanů. Při navýšení obyvatel o 1051, tedy na šestinásobek současného stavu, uvádí navýšení provozu jen na dvojnásobek. Také podle akustické studie překračuje již dnes zatížení hlukem v některých místech limity a je tedy nemožné, aby po navýšení provozu byl hluk v normě.

Závěr:

Kvalita života by byla výrazně zhoršena nejen dočasně samotnou výstavbou komunikace, ale následně i trvale provozem na ní (hluk, prach atd.). Vedle těchto primárně negativních vlivů by došlo i k omezení pohybu a zvýšenému nebezpečí pro děti i dospělé v místech, které jsou dnes vnímány jako rekreační.

Územní ztrátu těchto lokalit nemůže v budoucnu nahradit ani samotná infrastruktura BSK. Její vybudování je navíc plánováno až po dokončení výstavby obytných budov a i tak se jeví vzhledem k předpokládanému počtu obyvatel jako nedostatečná.

Samotné dokončení BSK bude mít nezanedbatelný vliv i na celkovou infrastrukturu Kbel, který by se v důsledku týkal všech občanů (nepostačující kapacita školek a školy atd.).

Celková kvalita života v dotčené lokalitě by se tedy výrazně zhoršila.

Jaroslava Peinlichová (+ podpisy občanů) uplatnila následující připomínky:

K odstavci B.II.4. *Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu*

Automobilová doprava

Ve výše citovaném odstavci je uvažováno po ukončení stavby vést dopravu stávající ulicí Hůlkovou a dále by se napojila na ulici Mladoboleslavskou. S tímto řešením je vysloven nesouhlas.

Podle akustické studie by se navýšil průjezd Hůlkovou ulicí o 1 192 jízd denně, z toho 28 průjezdů nákladními automobily.

Výsledky studie, které dokazují, že zvýšení dopravy by přesto nijak podstatně neovlivnilo hlučnost ve stávající zástavbě, zpochybňuje z následujících důvodů:

- 1) Nejdříve poznámka k vypočítání hlukových limitů pro uvedenou oblast – podle Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. je hygienický limit hluku 50 dB + korekce. Pro zpracování studie byl hluk měřen v 9 bodech stávající zástavby. Jak vyplývá ze studie, je hlukem z Mladoboleslavské ovlivněna pouze první třetina Hůlkovy ulice, tj. měrné body 1 – 4. V tomto případě je správně použita korekce pro hlavní komunikace +10 dB – tzn, že tato oblast má denní limit 60 dB. Od bodu 5 (č. 304/8), již neovlivněné Mladoboleslavskou, by však měla být použita korekce pouze pro místní komunikace, tj. +5 dB, v součtu pak 55 dB. Ve studii je ale pro celou ulici bez rozdílu připočítána korekce +10 dB.
- 2) Dle tabulky č. 3 uvedené studie je již nyní překročen limit hluku v č. 301, na hraně potom v č. 426/3 a 302/4. V případě vedení dopravy z Bytového souboru Kbelů Hůlkovou ulicí a použití korekce +5 dB pro část ulice od č. 304/8 by byl překročen téměř v celé ulici.
- 3) Nechápe, jak je možné, že když se u všech objektů zvýší průjezd vozidel o stejný počet, sníží se u prvního z nich hlučnost o 0,5 dB a u posledního se zvýší o 5,6 dB, a to i v případě, že není počítáno se stavbou SOKP 520. Domnívá se, že v přední části Hůlkovy ulice (od Mladoboleslavské) se naopak hluk ještě zvýší a stane se tak neúnosným.

Provoz MHD

Provoz MHD v akustické studii není zpracován, v návrhu záměru je však uvažováno přivedení autobusové linky od ul. Mladoboleslavská přes ulici Hůlkova a po objezdu areálovou komunikací zpět na Mladoboleslavskou. Tím by se hlučnost v ulici Hůlkova opět zvýšila.

Staveništní doprava

V záměru je uvažováno s dopravou pro osobní automobily pracovníků stavby z ulice Hůlkova a pro nákladní dopravu (zásobování stavby) ze severu po stávající polní cestě vedoucí od nové komunikace – propojka ulic Mladoboleslavská a Toužimská (nově pojmenovaná ul.

Polaneckého). Vzhledem k vyjádření, že stávající polní cesta má pevný povrch a prašnost během stavby v ulici Hůlkova by značně stoupla, bylo by vhodné, aby i osobní automobily na stavbu jezdily po této prozatímní cestě.

K odstavci B.III.1. *Ovzduší* poznamenává, že v případě dopravního spojení Bytového souboru Kbely přes ulici Hůlkova by zároveň s hlučností podstatně vzrostl i počet emisí a prašnost v této ulici a bylo by tak negativně ovlivněno zdraví jejích obyvatel.

Závěr:

Z výše uvedených důvodů žádá, aby dopravní napojení Bytového souboru Kbely bylo zajištěno jiným způsobem než průjezdem Hůlkovou ulicí, a to ať už novou silnicí vybudovanou za valem (jak je vyobrazeno v úvodu předmětného záměru) nebo spojkou mezi ulicí Polaneckého a Hůlkovou, vedoucí podél letiště Aeroklubu. V prvním případě podporuje názor vyslovený na zasedání místních občanů dne 11.4.2012, aby val byl prodloužen a oblast nynějšího pole mezi novou komunikací a ulicí Hůlkova byl osázen vegetací, která by snižovala hluk a prašnost v domech na konci ulic Košařova a Hůlkova.

Zároveň žádá, aby nová dopravní komunikace byla budována zároveň s bytovým souborem, bytový soubor bez ní nebyl zkolaudován a ulice Hůlkova byla pro jakýkoliv průjezd (tzn. i do areálu Aeroklubu Letňany) uzavřena.

Závěrem podotýká, že zemědělská půda výborné kvality bude opět zastavěna bez ohledu na to, že ve Kbelích je stále ještě značný počet volných, již postavených bytů.

Eva Macháčková nesouhlasí s výstavbou silnice za valem, která by měla sloužit pro účely výstavby firmy Helika a Skanska. Uvádí, že výstavba je naplánovaná v blízkosti jejího bydliště. Dále uvádí, že na veřejném jednání 11.4.2012 bylo slíbeno starostou, že ul. Hůlkova bude zaslepená pro průjezd betonovým patníkem (ten může být do budoucna zcela lehce odstraněn). Obává se hluku a zplodin.

Bc. Klára Kopecká zaslala k oznámení záměru nesouhlasné vyjádření a uplatnila následující připomínky:

Kapacita záměru – s ohledem na stávající zástavbu a místní poměry předimenzovaná

Již v současnosti nestačí Kbely zajistit dostatečné kapacity občanské vybavenosti pro své stávající obyvatele. Navýšení počtu obyvatel městské části o 1 051 nerespektuje místní podmínky a přinese jen další zhoršení již dnes neutěšené situace a zhoršení kvality života všech stávajících obyvatel městské části. V rámci minimalizace budoucích škod by proto bylo vhodné snížit kapacitu záměru.

Navíc záměr naprosto ignoruje stávající zástavbu (mimo jiné ul. Hůlkova a Košařova), ve které převažují rodinné domy a ve které je hustota obyvatel cca 5 x nižší (zhruba 200 obyvatel na obdobné ploše). Že oznamovatel nemá zájem citlivě přistupovat k zájmům stávajících obyvatel je patrné už z toho, že pravděpodobně oznamovatel v dotčeném území dle změny směrné části

územního plánu U 0956/2011 v nedávné době dosáhl změny míry využití území z C na E (čili v území původně určeném pro rodinné domy a viladomy s počtem podlaží 3+ (typické pro blízké okolí) je předmětem záměru převážně rozvolněná zástavba městského typu 5+.

Příjezdová komunikace – v rozporu se zásadami územního plánování

Příjezdová komunikace od Hůlkovy ulice je navržena v rozporu s platným územním plánem a cíli územního plánování, když protíná území SP (sloužící sportu) – např. na pozemcích parc.č. 1938/2, 1938/1, 1938/5, k.ú. Kbely. Na takovémto území zpravidla nelze umístit jiné komunikace než funkčně sloužící území SP. Argumentace, že komunikace bude sloužit výhledově i sportovišti, je irelevantní a neobstojí při pohledu na projekt jako celek – je totiž naprosto evidentní, že takto vedená komunikace má sloužit především k tomu, aby mohl oznamovatel umístit byty až na samou hranici území SP a maximalizovat tak kapacitu záměru na úkor rekreačních ploch. Přesto územní plán pouze výjimečně umožňuje v takto označeném území umístění komunikace, jejíž hlavní a jediné funkce jsou, jako v tomto případě, doprava rezidentů a obsluha oznamovaného záměru. Takovéto výjimečné využití by ale v tomto konkrétním případě bylo v rozporu s cíli územního plánování a obcházelo zákon, když by zábor území SP nenávratně ohrozil udržitelný rozvoj území, a tedy i doposud vyvážený vztah podmínek pro příznivé životní prostředí. Toto tvrzení je podpořené mimo jiné faktem, že záměrem dotčené území se nachází dle Metodického pokynu k územnímu plánu v tzv. velkém rozvojovém území Letňany – Kbely a předpokládá se tu tedy do budoucna další rozsáhlá výstavba. Každý necitlivý zásah může proto mít fatální následky a může vést ke vzniku oblodných sídlišť. Jedna výše uvedená změna (U 0956/2011) směrem ke zvýšení kapacity záměru již proběhla, a to aniž by byla kompenzována např. navýšením ploch sloužících sportu, oddechu apod. Zabírat další rekreační plochy v této lokalitě by bylo naprosto iracionální a bezohledné k životnímu prostředí v širším smyslu.

Oznamovatel má možnost napojit svůj záměr např. na novou ulici Polaneckého, což by při pohledu na platný územní plán zcela naplňovalo cíle územního plánování, bylo by citlivé ke stávajícím obyvatelům a zároveň je to vzdálenostně (a tedy co se týče nákladů) srovnatelné s avizovanou dopravní variantou „stavebniny“.

Navrhuje proto, aby oznamovatel uvedl záměr do souladu s územním plánem tak, aby byly naplněny také zásady a cíle územního plánování.

Dešťová voda v období výstavby

Oznamovatel navrhuje v období výstavby odvod dešťové vody a případně podzemní průsakové vody vsakem do nezpevněného volného terénu. Vzhledem k tomu, že obyvatelé stávající nejbližší obytné zástavby (RD a bytové domy v ul. Hůlkova a Košařova) často mají a využívají vlastní studny, se obává, že chemické látky používané na stavbě, stejně jako především ropné látky unikající z vozidel a strojů stavby, jsou způsobitelné po vsáknutí kontaminovat podzemní vody. Navrhuje proto při dalším posuzování možné negativní dopady prověřit a uskutečnit preventivní opatření.

Hluk – neúplné zpracování akustických studií

Hlukové studie vykazují několik zásadních nedostatků.

V první řadě je naprosto opomenuta přítomnost vojenského letiště Praha – Kbely a jeho vliv na hluk v oblasti – resp. oznamovatel uvádí, že limitní izofona 60 dB se nachází na druhé straně ul. Mladoboleslavská, aniž by se příslušné izofony obtěžoval zaznamenat do mapy (u sportovního letiště tak učinil až do limitní izofony 45 dB), přičemž také opomněl, že na tomto letišti je možný i noční provoz a že pro tuto dobu platí jiné hodnoty limitních izofon. Po bohatých zkušenostech s letovým provozem má důvodné obavy, že kumulace vlivu obou letišť spolu s realizací oznámeného záměru povede k překročení hygienických hlukových limitů v ul. Hůlkova a Košařova.

Dále pak je opomenuta skutečnost, že stávající zástavba sousedí na západní straně s průmyslovou zónou a ani hluk z této zóny nebyl do studie zahrnut.

Domnívá se, že metoda výpočtu hluku založená jen na jednom zdroji hluku - ze silniční dopravy, navíc z valné části jen z předpokládaného tabulkového stavu, bez zahrnutí vlivu sousedící průmyslové zóny či druhého letiště, případně bez měření hluku přímo v terénu, není pro tento případ vhodná a má nulovou vypovídací hodnotu. A to rozhodně není v pořádku, když se jedná o takové hodnoty, jako je veřejné zdraví, celková životní pohoda a právo na příznivé životní prostředí.

Oznamovatel v uvažované dopravní variantně „stavebniny“ navíc plánuje rozebrat podstatnou část valu, který odděluje průmyslovou zónu od rodinných domů, přičemž bude nutně odstraněno i část porostů. Považuje proto za nutné přepočítat hodnoty hluku i pro tuto situaci.

Zmatečná varianta dopravního napojení „stavebniny“

Žádá o upřesnění, kde má varianta „stavebniny“ vést. Oznámení je v tomto směru do jisté míry zmatečné a zavádějící. Na stranách 1 a 95 oznámení je varianta zakreslena západně od valu, aniž by do něj bylo nutno zasahovat, a zároveň v území, které není územním plánem označeno jako zeleň městská a krajinná (ZMK). Na straně 380 oznámení varianta už vede přes současný val a zároveň v území ZMK, tedy v místě, kde by jakákoli komunikace mohla vést jen výjimečně. Na straně 382 oznámení je pak varianta nařícena ještě o pár metrů dál směrem na východ (stále v ZMK a navíc i skrz současné travnaté hřiště s fotbalovými brankami), aby se pro účely EIA zdálo, že není třeba pokácet zase takové množství vzrostlých porostů. Navíc si protiřečí i oba dva posudky ateliéru Dotura pana Ing. Pilaře, když v prvním uvádí, že zachytil pouze několik dřevin s průměrem kmene do 30 cm (viz str. 378 oznámení) a o dva měsíce později již zachytil 13 stromů s průměrem 30 cm a větším (viz str. 387 – 390 oznámení).

Uvádí, že není žádoucí udělit výjimku a umístit dvě komunikace (varianta „stavebniny“ přes ZMK a příjezdová komunikace přes SP) někam, kam by se zásadně s ohledem na udržitelný rozvoj území, životní prostředí a veřejné zdraví umísťovat neměly, když lze zcela v souladu s územním plánem a při zachování smyslu a cílů územního plánování napojit celý záměr mnohem

racionálněji na pro tyto účely nově vybudovanou ul. Polaneckého, a to bez pokácení jediného stromu či zvýšení hluku, ztráty současné pohody nebo pocitu štěstí pro stávající obyvatele.

Oznamovatel navíc naprosto chybně pozapomněl uvést holý fakt, že val spolu se vzrostlým porostem plní významnou a společensky prospěšnou funkci. Na západní straně valu se nachází průmyslová zóna, ve které jsou provozovány stavebniny KB BLOK a výroba stavebních materiálů a hmot KNAUF – tedy provozy produkující značné emise prachu a hluku. Současný až 6 m vysoký, hustými keři a stromy až 20 m vysokými porostlý val má pro obyvatele ul. Košařova a Hůlkova zejména významnou ochrannou funkci před přímým dopadem těchto imisí na obydlené území. Snížení valu a s ním související pokácení porostů bude mít při převažujících západních větrech značně negativní vliv na zdravotní stav a kvalitu života obyvatel těchto ulic. Po této stránce není oznámení dostatečně propracované, a to ačkoliv z oznámení jasně vyplývá, že si je oznamovatel vědom, že příslušný stavební úřad považuje napojení záměru na Hůlkovu ulici za nevhodné řešení. Ve stejném smyslu se již i dvakrát ve své zprávě o činnosti vyjádřila Rada MČ Praha 19. Sice je v oznámení na jednom místě uvedeno, že nejvhodnější varianta by byla co nejdále od obytné části, a tedy nejbližší stavebninám bez zásahu do valu. Ve skutečnosti ale oznamovatel na veřejném jednání s občany konaném dne 11.4.2012 prohlásil, že varianta „stavebniny“ připadá v úvahu jen s jistým zásahem do valu a porostů, což je z hlediska ochrany veřejného zdraví pro stávající obyvatele naprosto nepřijatelné.

S ohledem na výše uvedené se záměrem v oznámení podobě nesouhlasí, považuje za nutné a žádá, aby byl v souladu s jejími připomínkami přepracován a zároveň posuzován z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v procesu EIA.

Monika Horská uplatnila k oznámení záměru následující připomínky:

Na straně 380 oznámení je uvedeno variantní komunikační napojení na Mladoboleslavskou ulici také přes pozemky, jejichž je vlastníkem. S touto variantou zásadně nesouhlasí. Důvodem je především ochrana stávající zástavby před negativními vlivy velkého provozu na nově navrhované komunikaci (hluk, exhalace, prach). Vzhledem k tomu, že v dané lokalitě je možné realizovat komunikační napojení zcela mimo stávající zástavbu (na komunikaci Beladova nebo Polaneckého), nesouhlasí s napojením na komunikaci Hůlkova ani s nově navrženou komunikací za valem. Je přesvědčena, že těmito řešeními by došlo ke zhoršení životního prostředí pro stávající obyvatele této lokality (především hluk, prach, smog).

Příslušný úřad na podkladě oznámení, vyjádření k němu obdržенých, zpřesňujících informací od oznamovatele záměru a podle hledisek a měřítek uvedených v příloze č. 2 k zákonu došel k následujícím závěrům, přičemž je věnována pozornost především nejčastěji připomínkováným oblastem, které jsou shrnuté do níže uvedených tematických okruhů.

Záměr a jeho umístění

Předmětem záměru je výstavba bytového souboru, který zahrnuje rodinné a bytové domy. Skupina rodinných domů, označená jako objekt A, je tvořena 14 dvoupodlažními domy. Skupina bytových domů, rozdělená do jednotlivých objektů B, C1, C2, D1 a D2, obsahuje 5 bytových domů, každý o 5 nadzemních a jednom podzemním podlaží.

V bytových domech je navrženo 326 bytů. Doprava v klidu pro celý bytový soubor bude řešena 431 parkovacími místy. Pro rodinné domy je navrženo 28 míst, pro každý dům jedno místo v garáži a jedno na povrchu. Pro bytové domy jsou navržena 403 místa, z nichž 327 bude umístěno v podzemních garážích jednotlivých domů a 76 na povrchu.

Posuzovaná stavba je navržena na pozemcích parc.č. 1938/2, 1938/3 a 1938/8, k.ú. Letňany. Dotčená lokalita se dle územního plánu nachází převážně na území čistě obytném OB-E (míra využití území byla navýšena úpravou č. U 0956/2011 z koeficientu C na E). V severozápadní a jihovýchodní části lokality záměr zasahuje do funkční plochy ZMK, v severovýchodní části do plochy OV-D a v jihozápadní části do plochy SP.

Území dotčené záměrem nezasahuje do velkého rozvojového území Letňany – Kbely.

K urbanistickému hledisku, regulativům ÚPn, požadavkům na koordinaci staveb v území a dopravnímu 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.

Přílohou oznámení bylo stanovisko příslušného stavebního úřadu - odboru výstavby ÚMČ Praha 19 č.j.: P19 8013/2011-OV/NA, sp. zn.: UMC P19 1355/2011 ze dne 10.11.2011, ve kterém je konstatováno, že navrhované umístění záměru je v souladu s územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy, konkrétně s úpravou směrné části ÚPn č. U 0956/2011. V předmětném stanovisku se dále uvádí, že navržení jediného komunikačního napojení souboru na zklidněnou komunikaci Hůlkova, která vede obytnou zástavbou, je považováno za nevhodné řešení.

Doprava

Dopravní napojení posuzovaného záměru bylo v oznámení řešeno variantně (ulicí Hůlkova, nově navrženou komunikací kolem areálu stavebnin a nově navrženou komunikací kolem areálu kasáren). Dle sdělení oznamovatele prošlo umístění příjezdové komunikace během zpracování

oznámení záměru při projednávání s MČ Praha 19 několika změnami a definitivní varianta pro dopravní napojení areálu Bytový soubor Kbely bude na ulici Mladoboleslavská - varianta KB Blok/stavebniny. Tato komunikace bude vybudována v první etapě výstavby Bytového souboru Kbely, bude umístěna mezi valem a objekty KB Blok, nebude nijak zasahovat do ochranného valu a nevede přes pozemky paní Moniky Horské. Ostatní v oznámení posuzované varianty nebudou dále rozvíjeny.

Na tuto variantu je již zpracována dokumentace pro územní rozhodnutí pod názvem „MČ Praha 19 – Kbely, Zklidnění dopravy v oblasti Hůlkovy ulice, varianta KB BLOK“ (Atelier PROMIKA, s.r.o., prosinec 2011).

V rámci Bytového souboru Kbely je navrženo celkem 431 parkovacích stání. Dle odborného odhadu vyvolá záměr celkem 1 220 cest (610 příjezdů, 610 odjezdů). Osobními vozidly budou uskutečněny 1 192 cesty (596 příjezdů, 596 odjezdů), nákladními vozidly 28 cest (14 příjezdů, 14 odjezdů). Staveništní doprava bude vedena ze severu po stávající polní cestě na ulici Polaneckého.

Přílohou oznámení byly „Dopravně – inženýrské podklady pro zjišťovací řízení“ (HELIKA, a.s., listopad 2010). Dopravní posouzení bylo uvažováno na stávající komunikační síti a na komunikační síti pro výhledové období. Pro potřeby vyhodnocení dopravních dopadů záměru na okolí byly vytvořeny dopravní modely pro stávající stav a výhledové stavy. Výhledové stavy jsou rozlišeny podle uskutečnění záměru Bytového souboru Kbely a zároveň podle toho, zda již bude zprovozněna stavba SOKP 520 z Březiněvsí do Satalic (spojnice D8, R10), která by významně ovlivnila intenzity dopravy v dané oblasti.

Dopravně – inženýrské posouzení bylo provedeno na základě dostupných poznatků o stávající dopravě v zájmovém území a s ohledem na předpokládaný rozvoj komunikační sítě a zástavby v dané lokalitě.

Součástí dopravně - inženýrských podkladů bylo i kapacitní posouzení křižovatky Hůlkova x Mladoboleslavská. Z posouzení vyplynulo, že výstavba plánovaného bytového souboru nebude mít významný vliv na zhoršení dopravní situace na křižovatce Hůlkova x Mladoboleslavská.

Z výhledových kartogramů intenzit dopravy zpracovaných ÚRM, které byly podkladem pro zpracování oznámení, vyplývá, že při napojení Bytového souboru Kbely přes novou komunikaci (KB Blok/stavebniny) by měly být celodenní dopravní intenzity na nové vedlejší ulici (KB Blok/stavebniny) výrazně nižší, než pokud by byl záměr dopravně napojen přes ulici Hůlkovu (celodenní dopravní intenzity se záměrem by představovaly na ulici Hůlkova cca 1 000 vozidel/den a na nové komunikaci KB Blok/stavebniny cca 550 vozidel/den).

Co se týká dopravních intenzit v ulici Mladoboleslavská, tak dle výhledových kartogramů ÚRM představuje celodenní doprava generovaná záměrem Bytový soubor Kbely cca 7 % z celkových

dopravních intenzit v každém směru na ulici Mladoboleslavské mezi křižovatkami s Hůlkovou a Kbelskou ulicí a mezi křižovatkami s Hůlkovou a Polaneckého ulicí cca 2 %.

Co se týká okolních komunikací, tak dle odborného odhadu zpracovatele oznámení bude jejich přetížení následující:

Úsek komunikace	Se stavbou SOKP 520	Bez stavby SOKP 520
	všechna vozidla	všechna vozidla
Polaneckého (Mladoboleslavská-Toužimská)	0,70 %	0,37 %
pokračování ul. Polaneckého (Toužimská-Veselská)	0,40 %	0,23 %
Beranových (Tupolevova-Boletická)	0,10 %	0,09 %
Beranových (Boletická-Veselská)	0,04 %	0,03 %

Z výše uvedeného vyplývá, že vlivem provozu plánovaného Bytového souboru Kbely nedojde k významnému ovlivnění okolní komunikační sítě v dotčené oblasti.

Hluk

Přílohou oznámení byla samostatná hluková studie (Akustika Praha s.r.o., březen 2012), která hodnotila hladiny hluku v území dotčeném záměrem ve stavu bez výstavby a nárůsty hladin hluku vlivem provozu záměru. Hodnocen byl jak stav se stavbou SOKP 520 (z Březiněvsí do Satalic, spojnice D8 a R10), tak bez stavby SOKP 520.

Z provedeného hodnocení vyplývá následující:

- *Hluk ze silniční dopravy dopadající na fasády Bytového souboru Kbely*
Celkový hluk ze silniční dopravy včetně dopravní obsluhy posuzovaného bytového souboru dopadající na fasády jeho budov nepřekročí v žádném z výhledových stavů limity hluku pro denní dobu $L_{Aeq} = 60$ dB ani noční dobu $L_{Aeq} = 50$ dB.
- *Hluk ze silniční dopravy dopadající na fasády okolních budov*
Pro body výpočtu 3 až 9 nejsou v žádném ze stavů překročeny limity hluku pro denní dobu $L_{Aeq} = 60$ dB ani noční dobu $L_{Aeq} = 50$ dB. V bodu výpočtu 1 jsou překročeny výše uvedené limity ve stávajícím i výhledových stavech v denní i noční době. Z hodnot rozdílů imisí hluku je zřejmé, že ve výhledových stavech s bytovým souborem dojde k poklesu hluku proti stávajícímu stavu. V bodu výpočtu 2 vychází překročení limitu pro noční dobu o 1 dB pro výhledové stavy s bytovým souborem. Z hodnot rozdílů imisí hluku je zřejmé, že v tomto bodu dojde k nárůstu hluku maximálně o 0,8 dB, přičemž při hodnocení změny hodnot hlukového ukazatele v chráněných venkovních prostorech staveb, chráněném venkovním prostoru a v chráněných vnitřních prostorech staveb nelze považovat za hodnotitelnou změnu jejich rozdíl pohybující se v intervalu od 0,1 do 0,9 dB.

Poznámka: Hodnocení hlukové zátěže v této akustické studii se vztahovalo k variantě dopravního napojení přes ulici Hůlkova.

Přílohou oznámení byla dále akustická studie pro období výstavby (Ing. Petr Jurtin, amertis, únor 2012), která hodnotí nejhluchnější fáze výstavby navrhovaného záměru. Na základě výpočtů hluku ze stavební činnosti lze předpokládat, že v době výstavby Bytového souboru Kbely nebude hluk ze stavební činnosti překračovat hygienický limit 65 dB v době mezi 7.00 až 21.00 hod.

Vzhledem ke skutečnosti, že pro dopravní napojení bude realizována varianta KB Blok/stavebniny, byla příslušnému úřadu doložena „Akustická studie pro záměr zklidnění dopravy v oblasti Hůlkovy ulice, Praha Kbely“ (Akustika Praha, leden 2012). Z provedeného posouzení vyplývá, že u varianty Stavebniny (KB Blok) dojde v porovnání s původně navrženou trasou přes ulici Hůlkova téměř u všech chráněných obytných objektů v ul. Hůlkova ke zlepšení akustické situace, (dle výpočtů se bude pokles hladin hluku pohybovat v rozmezí od 0,1 dB do 4,3 dB ve dne a od 0,1 dB do 5,7 dB v noci). Mírné zhoršení (ale do úrovně přesnosti modelových výpočtů – tudíž nehodnotitelné) by mohlo být u objektů v ul. Košařova, kde ale budou hodnoty hluku hluboko pod hygienickými limity. Lze tedy konstatovat, že navržená varianta dopravního napojení označená jako KB Blok – stavebniny bude u většiny výpočtových bodů znamenat zlepšení hlukové situace oproti variantě dopravního napojení ulicí Hůlkova.

Příslušnému úřadu byl dále doložen „Protokol o měření 20120005 – Bytový soubor Kbely, ul. Hůlkova, Praha 9 – Kbely“ (A.W.A.L s.r.o., Laboratoř akustiky a osvětlení, leden 2012). Cílem měření bylo získat údaje o celkovém hluku z provozu průmyslového objektu zabývající výrobou stavebních materiálů a hmot firmy KNAUF Praha, spol. s r.o. (Mladoboleslavská 2/949, Praha 9 – Kbely) v denní době v místě navrhovaného Bytového souboru Kbely umístěného východním směrem od ulice Hůlkova. Naměřený a vyhodnocený výsledek přepočtený k místu plánované výstavby Bytového souboru Kbely ($L_{Aeq,8h} = 41,8$ dB) vypovídá o hodnotě hluku z celkového běžného provozu průmyslového areálu firmy KNAUF Praha, spol. s r.o. Na základě uvedeného výsledku lze konstatovat, že výsledek měření vyhovuje požadavku Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. ve venkovním chráněném prostoru staveb obytných domů, který činí 50 dB.

Příslušný úřad konstatuje, že hluk ze silniční a letecké dopravy má samostatné limity a není stanoven limit pro synergické působení hluku z různých zdrojů (nařízení vlády č. 272/2011 Sb. stanovuje hygienické limity zvlášť pro hluk z leteckého provozu, pozemních komunikací a drah a stacionárních zdrojů). Z metodického hlediska je tedy správné nesčítat hlukové zatížení z rozdílných zdrojů.

Příslušný úřad dále konstatuje, že kontrolovat dodržování stanovených hygienických limitů (resp. použití správné korekce) je v kompetenci Hygienické stanice hl. m. Prahy, která k oznámení záměru vydala souhlasné vyjádření.

Ovzduší

Přílohou oznámení byla samostatná rozptylová studie (Mgr. Jakub Bucek, leden 2012), která byla zpracována pro posouzení stávajícího imisního zatížení v předmětné lokalitě a pro posouzení příspěvkového imisního zatížení lokality vlivem provozu bytového souboru a jeho výstavbou. Cílem této studie bylo zhodnotit, jak velký bude dopad provozu plánovaného bytového souboru na imisní zátěž v lokalitě a zda je tato zátěž přijatelná. Dle modelu ATEM (2010) dosahují nejvyšší průměrné roční koncentrace NO_2 17,48 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, PM_{10} 21,62 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, $\text{PM}_{2,5}$ 13,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ a benzenu 0,35 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Jak vyplývá z provedených výpočtů, příspěvky posuzovaného záměru (jak z provozu, tak z výstavby) k imisním koncentracím sledovaných látek budou malé, imisní situaci v lokalitě ovlivní jen minimálně a ani v součtu s imisním pozadím nezpůsobí překračování platných imisních limitů.

Vody

Splaškové vody z jednotlivých objektů budou odvedeny do nové veřejné splaškové kanalizace, svedené do nově navržené čerpací stanice a odtud budou čerpány výtlakem do stávající splaškové kanalizace na severovýchodním okraji území. Koncovou čistírnou odpadních vod pro posuzovaný záměr je ČOV Miškovice. Příslušnému úřadu bylo doloženo vyjádření PVS, a.s. (zn. 5701/10/2/02/Pa ze dne 12.11.010), ze kterého vyplývá, že kapacita této předmětné ČOV je již v současné době plně vytížena, a proto nelze s připojením navrhované zástavby souhlasit. V citovaném vyjádření je dále uvedeno, že je již připravováno rozšíření kapacity ČOV Miškovice a po jejím zkapacitnění bude PVS, a.s. s připojením navrhované zástavby souhlasit.

Likvidace dešťových vod z Bytového souboru Kbely je řešena vsakováním na přilehlých pozemcích. Čisté dešťové vody ze střech bytových domů budou svedeny přímo do retenčně vsakovacích objektů (RVO2 – RVO4) v přilehlých zelených plochách, dešťové vody z komunikací budou svedeny dešťovou kanalizací přes odlučovače ropných látek do retenčně vsakovacího objektu (RVO1) v zelené ploše na jihu dotčeného území. Dešťové vody ze střech a zpevněných ploch řadových rodinných domů budou likvidovány vsakováním na vlastním pozemku.

Příroda a krajina

Vlastní řešené území pro výstavbu Bytového souboru Kbely není součástí zvláště chráněných území, v území se nenacházejí skladebné prvky ÚSES, významné krajinné prvky ani památné stromy. V těsné blízkosti záměru, severně od posuzovaného záměru, se nachází evropsky významná lokalita (EVL) CZ0113774 Praha – Letňany a národní přírodní památka (NPP) Letiště Letňany. Pouze staveništní doprava bude vedena v ploše EVL a zároveň v ochranném pásmu NPP.

Přílohou oznámení bylo „Posouzení vlivů záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti dle § 45 h a i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny“ (Mgr. Stanislav Mudra, prosinec 2011). Cílem tohoto posouzení je hodnocení vlivů záměru Bytový soubor Kbely na evropsky významné lokality a ptačí oblasti, jejich předměty ochrany a celistvost soustavy Natura 2000. Předmětem ochrany v dotčené EVL je sysel obecný.

Jak již bylo uvedeno výše, hodnocený záměr neleží v dotčené EVL. Výjimkou je plánované vedení trasy staveništní dopravy po polní cestě, která se nachází v ploše EVL a zároveň v ochranném pásmu NPP. Předpokládané vlivy spojené s vedením nákladní dopravy na území EVL nejsou z pohledu celé populace sysla obecného významné a lze je značně omezit doporučenými organizačními i technickými opatřeními.

Z provedeného posouzení vyplývá, že záměr „Bytový soubor Kbely“ nebude mít významný vliv na EVL CZ0113774 Praha – Letňany vzhledem k minimálním přímým a nepřímým vlivům na předmět ochrany.

Pro zmírnění předpokládaných negativních vlivů záměru jsou v rámci tohoto posouzení navržena zmírňující opatření.

Přílohou oznámení bylo dále „Biologické hodnocení ve smyslu § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění“ (Mgr. Stanislav Mudra, srpen 2011). Dle výsledků provedených průzkumů se jedná o člověkem silně využívané a tím pádem i silně ovlivněné prostředí bez většího významu pro biodiverzitu oblasti. Význam území však spočívá ve skutečnosti, že se jedná o potenciální biotop sysla, resp. území pro jeho možné šíření v případě nárůstu populace. Byly zaznamenány nory dalšího ohroženého savce, křečka polního, jehož přítomnost je nutno řešit v souladu s legislativou výjimkou dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Další zvláště chráněné druhy (křepelka polní, poštolka obecná, vlaštovka obecná, slavík obecný a jestřáb lesní) byly zaznamenány v přílehlých plochách, na které jsou vázány potravně či stanovištně. U vlaštovky a jestřába se jedná pouze o přelety.

Křepelka nemůže v ploše záměru existovat z důvodu absence vhodných zdrojů (kultura řepky olejky) – v případě jiných kultur na ploše záměru lze ale její výskyt předpokládat. Jelikož se jedná o druh, který je mobilní, lze vyloučit jeho přímé negativní ovlivnění. Z dalších živočichů se jedná zejména o běžné druhy ptáků a savců, jejichž druhové spektrum i abundance odpovídá stavu a významu lokality a jejího okolí.

Při botanickém průzkumu nebyl nalezen žádný chráněný druh dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. Jediným druhem červeného seznamu je orobinec stříbrošedý - je však možné, že se jedná pouze o netypické exempláře běžného orobince široolistého, případně i jiného, v ČR se za normálních okolností nevyskytujícího taxonu. Pokud by se určení orobince stříbrošedého potvrdilo, jednalo by se o floristicky mimořádně významný nález, protože má rostlina u nás v současnosti jen několik známých lokalit, a je proto řazena mezi kriticky ohrožené druhy. Ochranařská hodnota

tohoto výskytu je však nanejvýš diskutabilní, protože by se jednalo o bezesporu sekundární výskyt vzniklý zanesením velice drobných semen větrem z některého zahradního jezírka z přilehlých vilových čtvrtí. Z arboristického hlediska se zde nachází několik hodnotných exemplářů dřevin, především velké mahalebky, které by bylo žádoucí při případných stavebních aktivitách vhodně ochránit.

Na základě provedeného hodnocení lze konstatovat, že v případě plánovaného způsobu využití posuzovaného území realizace záměru „Bytový soubor Kbely“ významně negativně neovlivní faunu a flóru dotčeného území ani jeho širšího okolí. Významně dotčeny nebudou ani populace zde se vyskytujících druhů.

Výpočet koeficientu zeleně (KZ) dle Metodického pokynu k územnímu plánu je uveden v tabulce na straně 82 oznámení. Do výpočtu KZ byly zahrnuty pouze plochy ve funkční ploše OB-E, která má celkovou rozlohu 32 927 m². Celková započitatelná plocha zeleně činí 15 307 m². Požadovaný KZ dle Metodického pokynu je 0,45, navrhovaný KZ je 0,46. Z provedeného výpočtu vyplývá, že požadovaný KZ bude splněn.

Ostatní

Oplocení

V souvislosti s výstavbou posuzovaného záměru bude na severní hranici areálu vybudováno třímetrové plné oplocení. Na toto oplocení je vypracována samostatná dokumentace pro územní souhlas (HELIKA a.s., březen 2012). Dle této dokumentace je navrženo nahradit stávající ocelové pletivové oplocení na severní hraně pozemků novým neprůhledným oplocením výšky 300 cm. Nové oplocení bude kopírovat vlastnické hranice pozemků a je umístěno na pozemcích ve vlastnictví investora záměru „Bytový soubor Kbely“. Délka oplocení je cca 165 m. Oplocení bude mít jak funkci protiemisní, tak protihlukovou při výstavbě bytového souboru směrem k území EVL Praha Letňany a po dobu výstavby bude stavebníkem navýšeno na 500 cm. Po dokončení výstavby Bytového souboru Kbely bude toto oplocení oddělovat vlastnickou hranici na severním kraji areálu a bude zároveň tvořit i částečnou akustickou ochranu před hlukem z provozu letiště.

Poznámka: V oznámení záměru byl na severní straně areálu místo výše uvedeného oplocení chybně uveden zemní val, který představoval předchozí řešení ohraničení areálu.

Ornitologické pásmo

Dle Opatření obecné povahy vydaného Úřadem pro civilní letectví (č.j.: 3843-11-701, spis.zn.: 11/730/0023/LKLT/02/11 ze dne 25.6.2011) se ochranná ornitologická pásma stanovují pro letiště s cílem zamezit střetům letadel s ptáky. V tomto ochranném pásmu nesmí být zřizovány skládky, stohy, siláže, vodní plochy, hnojiště, krmelce a jiná zařízení zvyšující výskyt ptactva na letišti.

Dle sdělení oznamovatele nebudou žádné takové objekty v areálu „Bytový soubor Kbely“ umístěny a nebudou vytvářeny ani během stavby.

Shrnutí

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

Příslušný úřad při svém hodnocení vycházel zejména ze závěru zpracovatele oznámení Ing. Richarda Kuka, držitele autorizace pro posuzování vlivů na životní prostředí, ze závěrů příložených odborných studií a doplňujících informací od oznamovatele záměru.

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

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

Závěr:

Záměr „Bytový soubor Kbely, Praha 19, k.ú. Kbely“ 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

„Bytový soubor Kbely, Praha 19, k.ú. Kbely“

n e b u d e p o s u z o v á n

podle citovaného zákona. Přitom je nezbytné dodržet opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů navržených v oznámení (Ing. Richard Kuk, březen 2012) a zohlednit relevantní připomínky z vyjádření k oznámení záměru.

Zejména je nutné splnit následující podmínky:

- Dopravní napojení realizovat na ul. Mladoboleslavskou novou komunikací (tzv. varianta KB Blok/stavebniny) a vybudovat ji v 1. etapě výstavby plánovaného bytového souboru. Současně v projektu zohlednit výhledové dopravní napojení východním směrem přes sousední areál na ul. Polaneckého.
- Realizovat záměr až po přestavbě čistírny ČOV Miškovice na potřebnou celkovou výhledovou kapacitu, případně po dostavbě kmenového sběrače a přepojení pobočné čistírny na ÚČOV Praha.
- Ověřit možnost zasakování veškerých dešťových vod na lokalitě podrobným hydrogeologickým průzkumem.
- Navrhnout opatření proti možnému znečištění podzemních vod během výstavby.
- Vybudovat na severní hranici areálu třímetrové plné oplocení.
- Respektovat zmírňující opatření a doporučení uvedená v „Posouzení vlivů záměru na evropsky významné lokality a ptáčích oblastech dle § 45 h a i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny“ (Mgr. Stanislav Mudra, prosinec 2011).
- V případě, že by byl potvrzen výskyt křečka polního, požádat orgán ochrany přírody o výjimku dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.
- Provést průzkum tří nápadných trsů orobince vyrůstajících z nejvíce podmáčených, resp. zaplavovaných partií. Pokud by se potvrdilo, že se jedná o orobinec stříbrošedý, řešit ochranu této rostliny v souladu s požadavky zákona č. 114/1992 Sb.
- Nezřizovat v ochranném ornitologickém pásmu letiště Letňany zařízení zvyšující výskyt ptactva na letišti.
- Minimalizovat kácení na nezbytně nutnou míru a zásah do zeleně provádět v období vegetačního klidu, resp. v mimohnízdním období.
- Postupovat při realizaci záměru podle ČSN 839061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.
- Zajistit podle plánu organizace výstavby plnění souboru organizačních a technických opatření v etapě výstavby s cílem minimalizovat potenciální nepříznivé vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a pohodu obyvatelstva a zabezpečit důslednou průběžnou kontrolu plnění příslušných opatření.
- Použít u výkopových a stavebních prací, při manipulaci s prašným materiálem a při jeho nakládání postupů a prostředků, které zajistí minimalizaci produkce prachu.

- Plachtovat nebo kropit případné mezideponie prašného materiálu tak, aby jejich povrch nevysychal.
- Zajistit před výjezdem nákladních aut z prostoru staveniště na veřejné komunikace odstraňování bláta z pneumatik a podběhů.
- Zajistit neprodleně a na své náklady očištění veřejných komunikací, pokud v souvislosti se stavbou dojde k jejich znečištění.
- Zajistit nákladní prostor automobilů proti jakémukoli úniku převáženého materiálu.

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

Poznámka:

S účinností od 1. 5. 2012 byl na základě bodů I.30, I.31 a I.32 usnesení Rady hlavního města Prahy č. 512 ze dne 24. 4. 2012 zřízen odbor životního prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (OZP MHMP) s tím, že ve věcech výkonu státní správy převzal kompetence současně zrušeného odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (OOP MHMP).



Ing. Josef P a v l í k
pověřený řízením odboru

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