

SZn.
S-MHMP-0442488/2011/OZP/VI/EIA/777-7/Nov

Vyřizuje/ linka
Ing. Novotný/ 4278

Datum
02.09.2012

Zápis

z veřejného projednání posudku a současně dokumentace záměru

Výstavba trasy I.D metra v Praze Náměstí Míru - Depo Písnice (včetně depa)

dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon)

I. Základní údaje

1. Průběh posuzování před veřejným projednáním

- 25. 5. 2011 obdržel odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy¹ jako příslušný úřad oznámení záměru podle § 6 zákona.
- 1. 6. 2011 bylo příslušným úřadem zahájeno zjišťovací řízení a oznámení bylo rozesláno dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům. Oznámení spolu s informací o možnosti uplatnit připomínky k záměru byly v souladu s požadavky § 16 zákona zveřejněny na úředních deskách dotčených územních samosprávných celků, na internetu a v denním tisku.
- 24. 8. 2011 vydal příslušný úřad závěr zjišťovacího řízení s tím, že předložený záměr bude dále posuzován podle zákona a upřesnil informace, které je vhodné uvést do dokumentace. Závěr byl zveřejněn na úředních deskách dotčených územních samosprávných celků, na internetu a informace o jeho vydání i v denním tisku.
- 7. 12. 2011 oznamovatel předal příslušnému úřadu dokumentaci zpracovanou podle § 8 zákona.

¹ Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (OOP MHMP) byl zrušen s účinností od 1. 5. 2012 na základě usnesení Rady hlavního města Prahy č. 512 ze dne 24. 4. 2012 s tím, že ve věcech výkonu státní správy převzal jeho kompetence odbor životního prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (OZP MHMP) a ve věcech samostatné působnosti odbor rozvoje veřejného prostoru Magistrátu hlavního města Prahy (RVP MHMP).

- 14. 12. 2011 byla tato dokumentace příslušným úřadem rozeslána k vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům. Dokumentace spolu s informací o možnosti uplatnit připomínky byly v souladu s požadavky § 16 zákona zveřejněny na úředních deskách dotčených územních samosprávných celků, na internetu a v denním tisku.
- 20. 4. 2012 příslušný úřad smluvně zajistil zpracování posudku.
- 3. 6. 2012 požádal zpracovatel posudku o překročení lhůty pro zpracování posudku ve smyslu § 9 odst. 3 zákona a příslušný úřad této žádosti 11. 6. 2012 vyhověl.
- 10. 7. 2012 obdržel příslušný úřad zpracovaný posudek.
- 20. 7. 2012 rozeslal příslušný úřad posudek k vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a dotčených správním úřadům. Posudek spolu s informací o možnosti uplatnit připomínky byly v souladu s požadavky § 16 zákona zveřejněny na úředních deskách dotčených územních samosprávných celků, na internetu a v denním tisku.
- 9. 8. 2012 byla rozeslána pozvánka na veřejné projednání. Informace o místě a času konání veřejného projednání byla zveřejněna dle požadavků § 16 zákona na úředních deskách dotčených územních samosprávných celků, na internetu a v denním tisku.

2. Místo a čas veřejného projednání

Veřejné projednání se uskutečnilo 23. 8. 2012 od 16:00 hod. do 19:40 hod. v místnosti č. 201 v budově Magistrátu hlavního města Prahy, Jungmannova 35/29, Praha 1.

3. Řízení veřejného projednání

Ve smyslu § 4 odst. 2 vyhlášky MŽP č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí, byl pověřen řízením veřejného projednání Ing. Tomáš Novotný, specialista posuzování vlivů na životní prostředí odboru životního prostředí Magistrátu hlavního města Prahy.

4. Účastníci veřejného projednání

- oznamovatel:
 - Ing. Miloslav Klasna - Inženýring dopravních staveb a.s.
 - pan Karel Vyšín - Inženýring dopravních staveb a.s.
- zpracovatel projektové dokumentace:
 - Ing. David Krása - METROPROJEKT Praha a.s. - generální ředitel a místopředseda představenstva
 - Ing. Vladimír Bartoň - hlavní inženýr projektu
- zpracovatelka dokumentace:
 - Ing. Kateřina Hladká, Ph.D. - SUDOP PRAHA a.s.

- zpracovatel posudku:
 - Ing. Václav Obluk
- územní samosprávné celky:
 - městská část Praha 4
 - pan Tomáš Mraček - odbor kancelář starosty Úřadu městské části Praha 4
 - městská část Praha 12
 - Ing. Jiří Fremr - zástupce starosty
 - Ing. Helena Čermáková - odbor životního prostředí a dopravy Úřadu městské části Praha 12
 - městská část Praha-Libuš
 - Mgr. Jiří Koubek - starosta
 - Ing. arch. Zdeněk Kříž - odbor správy majetku a investic Úřadu městské části Praha-Libuš
- dotčené správní úřady:
 - Hygienická stanice hlavního města Prahy
 - Ing. Ondřej Dobisík
 - Magistrát hlavního města Prahy
 - Ing. Jitka Polanská - specialista ochrany ovzduší odboru životního prostředí
 - Ing. Pavel Růkl - specialista životního prostředí odboru životního prostředí
- příslušný úřad:
 - Ing. Marie Beranová - specialista posuzování vlivů na životní prostředí odboru životního prostředí Magistrátu hlavního města Prahy
 - Ing. Tomáš Novotný - specialista posuzování vlivů na životní prostředí odboru životního prostředí Magistrátu hlavního města Prahy
- Celkem se veřejného projednání účastnilo přibližně 30 osob.

II. Průběh veřejného projednání

Ing. Novotný zahájil veřejné projednání. Představil jednotlivé účastníky veřejného projednání a seznámil přítomné se smyslem a cílem posuzování vlivů na životní prostředí. Dále provedl časovou rekapitulaci procesu posuzování projednávaného záměru.

Ing. Krása představil za oznamovatele připravovaný záměr.

Základním cílem výstavby trasy I.D metra je zkvalitnění dopravní obsluhy jižního sektoru hlavního města Prahy. V současné době je doprava v této oblasti orientována především na autobusy, které směřují v převážné většině na stanice metra C, případně na stanice metra B a na tramvajové linky. Vytíženost autobusové dopravy v této oblasti lze dokumentovat na zastávce Nemocnice Krč, kde dnes v ranní špičkové hodině odjíždí 141 autobusových spojů (interval 25,5 s). Dále má trasa I.D zajistit odlehčení jižní části trasy metra C, vytvořit rezervu pro případné přerušování provozu na této trase, zejména v případě havárie či rekonstrukce

Nuselského mostu, prohloubit integraci městské hromadné dopravy s železniční dopravou (stanice Nádraží Krč) a zamezit přetížení pozemních komunikací v zájmové oblasti autobusovou a individuální automobilovou dopravou, mj. v souvislosti s návazností na přilehlé oblasti za hranicí města (autobusový terminál a parkoviště P+R u stanice Depo Písnice). Realizace záměru umožní urbanistický rozvoj v okolí navrhovaných stanic.

Na předmětném provozním úseku je navrženo celkem 10 stanic metra, a to: Náměstí Míru, Náměstí Bratří Synků, Pankrác, Olbrachtova, Nádraží Krč, Nemocnice Krč, Nové Dvory, Libuš, Písnice a Depo Písnice. Záměr je navržen ve 3 etapách: úsek I.D1 - Pankrác - Nové Dvory, úsek I.D2 - Nové Dvory (mimo) - Depo Písnice (včetně depa), úsek I.D3 - Pankrác (mimo) - Náměstí Míru. V úvahu připadá i možnost jejich sloučení do 2 etap. Přestupní stanice mezi novou trasou a stávajícími trasami metra představuje stanice Pankrác (trasa C) a Náměstí Míru (trasa A). V lokalitách vybraných stanic trasy I.D jsou navrženy přestupní uzly mezi různými typy dopravy.

Celkově lze konstatovat, že vystoupení Ing. Krásky bylo v souladu s informacemi o záměru (popis a zdůvodnění), které jsou uveřejněny v dokumentaci.

Ing. Hladká seznámila účastníky s nezávažnějšími vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Zpracovatelka dokumentace zopakovala údaje o etapizaci záměru. Doplnila, že s ohledem na morfologii terénu a v některých částech trasy i souvislou obytnou zástavbu, je tato trasa metra v převážném rozsahu navržena jako ražená. Traťové tunely jsou v převážném rozsahu ražené, pouze v oblasti Písnice jsou hloubené. Z 10 navrhovaných stanic jsou 4 stanice ražené, 4 hloubené a 2 povrchové.

Vlastní dokumentace podrobně hodnotí předpokládané vlivy záměru s tím, že je rozdělena na 11 textových a mapových částí (příloh).

Jedním ze sledovaných hledisek bylo posouzení akustické situace, a to jak v etapě výstavby, tak v období provozu. Hluková studie se zabývá výpočtem hlukového zatížení v území pro výhledový stav roku 2025, a to bez realizace záměru (varianta 0) a s jeho realizací (varianta 1).

Z provedených výpočtů vyplývá, že zprovozněním metra dojde k mírnému snížení hlukové zátěže na komunikacích, a to v důsledku poklesů intenzit individuální osobní a autobusové dopravy.

Na dvou místech je trasa metra D vedena po povrchu, a to v lokalitě Krčského nádraží mostní estakádou a v lokalitě Písnice, kde je trasa vedena estakádou a následně povrchově a v zářezu do Depa Písnice. U nadzemního vedení trasy metra v Krči je navrženo plné zábradlí o výšce 1,5 m (v Krči po obou stranách mostu). V lokalitě Depo Písnice bude rozhodující situace po vybudování silničního obchvatu. Zatížení na obchvatu bude vyžadovat vhodná protihluková

opatření, která odcloní od obytné zástavby i stanici metra. Bez tohoto obchvatu je zatížení obytné zástavby z provozu metra malé a nevyžaduje žádná zvláštní protihluková opatření.

Akustická studie se taktéž zabývá stacionárními zdroji hluku, kterými budou v případě provozu metra větrací vyústky z tunelů a jednotlivých stanic metra.

Ve studii jsou dále posouzeny dopravní trasy odvozu a návozu materiálů po dobu výstavby metra. Bylo vypočteno, že hladiny hluku narostou cca o 0,1 – 0,5 dB. Tento rozdíl není sluchem běžně rozpoznatelný.

Výpočet hluku ze stavební činnosti byl vzhledem k neznalosti konkrétního nasazení strojů a jejich celkové délky provozu při stavebních pracích na staveništi prováděn vždy pro nejnepříznivější případ a při nasazení všech uvažovaných strojů v jednotlivých modelových etapách výstavby. Výsledky výpočtů jsou tak na straně bezpečnosti. Podrobné zhodnocení, včetně konkrétního návrhu protihlukových opatření, bude předmětem následných fází přípravy záměru, kdy jsou dostupné potřebné přesné údaje. Je doporučeno staveniště v blízkosti chráněné zástavby opatřit plným oplocením min. výšky 2 m, u problematických stavenišť je navrhováno oplocení nahradit protihlukovými clonami výšky cca 3 až 4 m.

V okolí staveniště některých budoucích stanic je očekávaná akustická situace velmi nepříznivá. Tato situace je dána tím, že staveniště jsou situována v těsném sousedství vícepodlažní obytné zástavby. Ochrana těchto staveb bude velmi problematická. V dalším stupni projektové dokumentace budou vytipovány objekty, u kterých nebude možné zajistit splnění hygienického limitu pro hluk z výstavby, a u těchto objektů bude prověřena neprůzvučnost zasažených fasád a navržena opatření k ochraně vnitřního prostoru těchto staveb.

Požadavky na protihluková opatření v tunelech jsou odvozeny od překročení hygienických limitů v nejbližším domě buď nad trasou, nebo do vzdálenosti 30 m od trasy. Pokud se obytné domy v tomto pásmu nad metrem nevyskytují, byl požadovaný útlum stanoven pro dům, který by mohl být v tomto území postaven v pásmu do vzdálenosti 30 m od osy trasy metra. V případech, kdy bylo zjištěno překročení limitů, je navrhováno opatření (antivibrační rohože).

Dále bylo provedeno hodnocení vlivu provozu a výstavby záměru na kvalitu ovzduší. Jako modelové znečišťující látky jsou v této studii hodnoceny průměrné roční a maximální hodinové koncentrace oxidu dusičitého a průměrné roční koncentrace benzenu a suspendovaných částic frakce PM₁₀. Hodnoceny byly opět varianty pro rok 2025 se záměrem a bez záměru. Obdobně jako u hlukové studie bylo konstatováno, že po uvedení plánované trasy metra D do provozu lze očekávat vlivem poklesu intenzit individuální a zejména veřejné autobusové dopravy snížení imisní zátěže na většině posuzovaného území.

Problematickým se jeví záměr zejména ve fázi výstavby, a to ve vztahu k suspendovaným částicím frakce PM₁₀. V závěru rozptylové studie jsou proto navržena opatření, která mají eliminovat možné negativní vlivy. Jsou zde uvedeny i požadavky na kvalitu používaných stavebních mechanismů.

Stavba si vyžádá odstranění celkem 7 511 stromů. Z tohoto počtu je 551 stromů (cca 7 %) s obvodem kmene větším než 80 cm, jedná se o dřeviny, pro které je třeba zajistit povolení ke kácení dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona České národní rady č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Dále je třeba smýtit 78 859 m² keřů. Tento rozsah je dán především skutečností, že navrhovaná trasa metra prochází hustě obydlenou částí města, a je tak značně omezena volba vhodného umístění stavenišť. Kácená mimolesní zeleň bude kompenzována v rámci sadových úprav u stanic metra a případně náhradními výsadbami dle rozhodnutí o povolení ke kácení mimolesní zeleně. Celkově se předpokládá výsadba v počtu 836 ks stromů 450 ks špičáků. Výsadba keřů bude provedena na ploše 1 270 m². Dále je kalkulováno s ozeleněním na tzv. zelených střechách. Jako logické se jeví zpětné ozelenění stavenišť. Platný územní plán sídelního útvaru hlavního města Prahy však v těchto plochách uvažuje s novou výstavbou, je tudíž neefektivní takové plochy znovu ozeleňovat.

Celkově bylo v zájmovém území při botanickém průzkumu stavby nalezeno 274 druhů rostlin, nebyly zastíženy zvláště chráněné druhy. Biologicky nejhodnotnější jsou lokality Nádraží Krč, Nové Dvory a Depo Písnice. Průzkumem bylo zjištěno 17 taxonů zvláště chráněných druhů živočichů. Navrhovaná opatření jsou jednak obecného charakteru (např. preventivní kácení mimo vegetační období), jednak jsou navržena konkrétní opatření pro jednotlivé vylišené lokality.

Na základě provedeného hodnocení zdravotních rizik bylo možné vyvodit závěr, že záměr nepředstavuje významně zvýšené riziko pro lidské zdraví. Naopak se předpokládá, že provozem posuzovaného záměru dojde ke snížení imisního a akustického zatížení pro obyvatele v okolí záměru.

Z hlediska hodnocení krajinného rázu připadají v úvahu pouze nadzemní části vedení metra. V rámci zpracování dokumentace bylo provedeno posouzení lokalit Nádraží Krč, stanice Písnice a Depo Písnice dle obvykle používané metodiky „Posouzení navrhované stavby, činnosti nebo změny využití území na krajinný ráz“ (Vorel, Bukáček, Matějka, Culek, Sklenička 2004). Závěrem těchto posouzení je konstatování, že z hlediska krajinného rázu je výstavba posuzovaných stanic metra D ve smyslu § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, přípustná s tím, že je mj. doporučeno provést vegetační úpravy dotčených lokalit.

Vlastní trasa metra D kříží několik vodotečí. V lokalitě Nádraží Krč trasa přechází přes Kunratický potok. V tomto místě je navrženo povrchové křížení s přemostěním celé údolní nivy s tím, že dojde k úpravě koryta vodního toku a rovněž prohloubení dna rybníka Pod Zámkem, nad kterým bude tubus metra. Po výstavbě dojde rekultivaci s ozeleněním území. Dále trasa metra D poblíž Náměstí bratří Synků kříží Botič. Jedná se o problematickou lokalitu nejen z hlediska povrchových vod, ale i vzhledem k podzemním vodám, neboť strop tunelu je veden těsně pod korytem toku. Jihovýchodní a jižní část retenční nádrže Rezerva je překračována mostní estakádou úseku mezi stanicemi Písnice a Depo Písnice, po které je vedena levá kolej

a odbočka do Depa. Pravá kolej je vedena hloubeným tunelem v úrovni 3 - 4 m pode dnem retenční nádrže. Předpokládá se zde pouze dočasné ovlivnění v období výstavby. Současně dojde ke křížení Vesteckého potoka, kde je navrženo řešení s rámovým propustkem.

Na základě výsledků provedených hodnocení považuje zpracovatelka dokumentace realizaci záměru z hlediska přijatelnosti jeho vlivů na životní prostředí při dodržení podmínek uvedených v kapitole D.IV dokumentace (Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí) za možnou a doporučuje vydat souhlasné stanovisko.

Ing. Obluk se v úvodním vystoupení věnoval zpracované dokumentaci v souladu s tím, co je uvedeno v posudku.

Dokumentace je zpracována v členění podle přílohy č. 4 k zákonu. Vzhledem k charakteru posuzovaného záměru byla v dokumentaci s ohledem na potenciální dominantní vlivy předloženého záměru věnována zvýšená pozornost zejména etapě výstavby a dále vlivům souvisejícím s dopravní obslužností zájmového území, tj. především akustické situaci a znečištění ovzduší. Adekvátní pozornost byla věnována i dalším aspektům spojeným s posuzovaným záměrem, zejména pak sadovnickému hodnocení a přírodovědnému průzkumu. Zálžitosti, které byly předmětem vyjádření k oznámení záměru a dokumentaci a které se týkaly vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, jsou standardně řešitelné v rámci další přípravy záměru v příslušných následných řízeních k povolení předmětného záměru. Lze tedy konstatovat, že dokumentace odpovídá požadavkům zákona a věnuje se všem zásadním aspektům vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví spojeným s posuzovaným záměrem. Dokumentace je v dané etapě přípravy záměru dostačující k možnosti posoudit jeho vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, formulovat návrh stanoviska pro příslušný úřad a ukončit posuzování podle zákona.

Ve vztahu ke správnosti údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení zpracovatel posudku konstatoval, že dokumentace byla zpracována v zásadě korektně, drobné nedostatky, které jsou komentovány v posudku, v žádném případě nemohou ovlivnit celkový výsledek hodnocení.

Zpracovateli posudku byla příslušným úřadem předána veškerá vyjádření k oznámení a k dokumentaci záměru. V posudku jsou tak hodnocena, resp. vypořádána, kromě všech vyjádření k dokumentaci i vyjádření k oznámení záměru, a to však pouze v těch případech, kdy již po vyjádření k oznámení záměru nebylo obdrženo vyjádření k dokumentaci. Zpracovatel posudku odkázal ve vztahu k vypořádání jednotlivých vyjádření na příslušnou kapitolu zveřejněného posudku. Zdůraznil, že z jeho strany byla maximální snaha reflektovat všechny relevantní připomínky či požadavky a promítnout je do podmínek návrhu stanoviska.

Za předpokladu realizace opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví rezultujících z procesu posuzování, zejména opatření k ochraně ovzduší a vod, protihlukových

a antivibračních opatření a rovněž opatření souvisejících s ochranou přírody, zejména zeleně, budou vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví celkově přijatelné. Posuzovaný záměr prakticky neovlivní, resp. minimálně či časově omezeně ovlivní, horninové prostředí, ovzduší a akustickou situaci, klima a krajinu, přírodní zdroje a kulturní památky. Ovlivní sice faunu a flóru, ekosystémy, půdu, vodu a hmotný majetek, avšak toto ovlivnění je přijatelné. Vlivy posuzovaného záměru na uvedené složky a charakteristiky životního prostředí se tak promítají i do přijatelného ovlivnění veřejného zdraví. Vzhledem k charakteru záměru, jeho lokalizaci a údajům o vlivech záměru na životní prostředí a veřejné zdraví shromážděných v rámci procesu posuzování je zřejmé, že problematika přeshraničních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je v případě posuzovaného záměru bezpředmětná. Se záměrem nejsou spojeny vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující hranice České republiky.

Na základě zpracované dokumentace a obdržených vyjádření zpracovatel posudku navrhuje příslušnému úřadu z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví vydat souhlasné stanovisko s tím, že v posudku uvedené podmínky návrhu stanoviska budou zahrnuty jako podmínky rozhodnutí nebo opatření nutných k provedení záměru v příslušných správních nebo jiných řízeních, pokud nebudou do té doby splněny.

Pan Mraček konstatoval, že městská část Praha 4 nemá žádné připomínky.

Ing. Fremr řekl, že městská část Praha 12 nemá zásadní připomínky. Výstavba se jeho městské části týká pouze okrajově. Veškeré podstatné záležitosti jsou v posudku řešeny.

Mgr. Koubek se zeptal, jakým způsobem bude řešena doprava do/z areálu Sapa v době výstavby metra.

Ing. Bartoň odpověděl v tom smyslu, že stávající přístupy do/z areálu SAPA zůstanou po dobu výstavby zachovány.

Mgr. Koubek zdůraznil, že je třeba zajistit především plynulost dopravy. Upozornil na přetíženost ulic V Lužích a Libušská.

Ing. Bartoň řekl, že po dobu výstavby bude zajištěna stejná kapacita komunikací jako v současné době.

Ing. Krása doplnil, že problematika zajištění dopravní obsluhy území s dostatečnou kapacitou bude podrobně řešena v návazných fázích přípravy záměru. Upozornil, že v důsledku realizace záměru dojde k odlehčení ulice Libušská.

Ing. Polanská konstatovala, že orgán ochrany ovzduší se již vyjádřil písemně a nemá další připomínky.

Ing. Růkl upozornil na požadavek orgánu státní správy lesů zdůvodnit nezbytnost dotčení lesního pozemku parc. č. 171/1 v k. ú. Krč v rozsahu 295 m² zařízením staveniště pro stavbu povrchové stanice Nádraží Krč. Vzhledem k tomu, že nezbytnost tohoto řešení nebyla dosud dostatečně zdůvodněna, bude orgán státní správy lesů toto požadovat ve fázi územního řízení, popřípadě bude trvat na přesunutí zařízení staveniště zcela mimo uvedený lesní pozemek.

Ing. Bartoň sdělil, že zmiňovaný pozemek je nezbytný pro vybudování stavební jámy, portálu a ražbu tunelu. Posunutí zařízení staveniště dále od lesa je limitováno výškou nadloží a požadavky na bezpečnost práce. Možnost posunu však nevyločil, záleží bude mj. na výsledcích geologického průzkumu.

Ing. Obluk upozornil, že na zabírané části předmětného pozemku, který je určen k plnění funkcí lesa, se nenachází lesní porosty. Zpracovatel posudku navrhuje jako podmínku stanoviska plochu tohoto dočasně odnímaného pozemku rekultivovat a zalesnit. Tím by mělo dojít k zlepšení oproti stávajícímu stavu.

Ing. Dobisík konstatoval, že orgán ochrany veřejného zdraví bude v rámci následných správních řízení dávat důraz zejména na splnění hlukových limitů ve vztahu k jednotlivým staveništím. Vzhledem k tomu, že je hluková studie zpracována pro období výstavby pouze pro denní dobu, předpokládá, že výstavba nebude prováděna v nočních hodinách.

Ing. Klasna konstatoval, že bude zpracován detailní plán organizace výstavby (POV), který bude vypracován tak, aby bylo zajištěno dodržení platných hygienických limitů.

Ing. Vít Janoušek, místopředseda Sdružení-Občanská iniciativa Pankráce (dále jen SOIP) a současně zástupce ostatních občanských sdružení, která zaslala společná vyjádření k oznámení, dokumentaci a posudku, konstatoval, že v tisku se objevila informace o úsporné variantě trasy metra D, která by spočívala ve zkrácení trasy na úsek Pankrác - Depo Písnice. Zeptal se proto, zda je tato varianta skutečně zvažována a jaký to má dopad na právě probíhající proces posuzování vlivů záměru na životní prostředí.

Ing. Novotný odpověděl, že posuzována je varianta v rozsahu Náměstí Míru - Depo Písnice (včetně depa) a pro tuto variantu bude vydáno stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí. Upozornil, že předmětem posuzování jsou podle § 4 odst. 1 písm. c) taktéž změny záměrů, pokud změna záměru vlastní kapacitou nebo rozsahem dosáhne příslušné limitní

hodnoty, je-li uvedena, nebo pokud má být významně zvýšena jeho kapacita a rozsah nebo pokud se významně mění jeho technologie, řízení provozu nebo způsob užívání. Pokud tedy v budoucnu dojde ke změně záměru, bude muset být bráno v úvahu citované ustanovení zákona.

Ing. Krása řekl, že jsou zvažovány způsoby, jak zlevnit výstavbu trasy metra D. Proto se diskutuje o možném zkrácení této trasy na úsek Pankrác - Depo Písnice, což i odpovídá stávající etapizaci záměru (viz výše). V úvahu dále připadá změna stanice Pankrác, která by spočívala ve vybudování odbočky z trasy C metra. Vzhledem k tomu, že umístění stanic a vedení trasy metra by stejně jako nyní kopírovalo platný územní plán sídelního útvaru hlavního města Prahy, lze předpokládat téměř totožné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví i pro takto upravenou variantu.

Ing. Obluk se připojil k vyjádření Ing. Novotného o aplikaci § 4 odst. 1 písm. c) zákona. Dodal, že v tuto chvíli nelze předjímat, zda dojde ke změnám a zda budou významné z hlediska životního prostředí a veřejného zdraví. Při posuzování významnosti změn, které byly nastíněny Ing. Krásou, bude nutné zkoumat především rozdílnost umístění stavenišť a změny ve vyvolané dopravě. Zdůraznil však, že předmětem dokumentace, a tedy i posudku, je invariantní řešení v rozsahu Náměstí Míru - Depo Písnice (včetně depa).

Ing. Klasna upozornil, že posuzovaná podoba záměru vychází z platného územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, resp. z jeho schválené změny č. Z 2440/00. V případě, že by došlo k odchýlení od stávající trasy, byla by nutná změna územně plánovací dokumentace.

Ing. Janoušek dodal, že nerealizaci stanic Náměstí Míru a Náměstí Bratří Synků považuje za významnou změnu záměru.

Ing. Klasna zdůraznil, že již dnes je plánováno záměr realizovat ve třech etapách s tím, že provozní úsek Pankrác - Náměstí Míru je poslední etapou.

Ing. Janoušek se dotázal, jaké jsou předpokládané náklady na realizaci záměru a jaká je jejich návratnost.

Ing. Klasna odmítnul na tento dotaz odpovědět, neboť toto není předmětem procesu posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona.

Ing. Janoušek zopakoval svůj dotaz ohledně nákladů na stavu a jejich návratnost.

Ing. Novotný potvrdil, že se nejedná o hledisko, které je předmětem posuzování vlivů na životní prostředí. Dal však prostor oznamovateli záměru se k danému tématu vyjádřit, ten toto odmítnul.

Paní Marie Šibalová upozornila, že při zvažování významnosti případných změn záměru bude nutné brát v úvahu i typ souprav, který bude na trase provozován.

Ing. Krása sdělil, že záměr je navrhován jako lehké kolejové kolové metro, systém kolo - kolejnice, tzn., jedná se o stejný systém, který je v současnosti provozován na ostatních trasách pražského metra. Stejně jako nyní bude délka vlaků max. 100 m. Dokumentace uvažuje variantu lehkého metra bez řidiče. Je možné, že bude v budoucnosti zvolena varianta s řidičem, to by však nebyla z pohledu vlivů na životní prostředí významná změna.

PhDr. Ivan Gabal navázal na vystoupení Mgr. Koubka. Jeho pozorování stavebního provozu na ulici Evropská ukazují, že realizací záměru „Prodloužení trasy A metra v Praze ze stanice Dejvická, provozní úsek V.A1 Dejvická (mimo) – Petřiny, provozní úsek V.A2 Petřiny (mimo) - Motol“ dochází k nežádoucímu omezování kapacity této komunikace, v důsledku čehož dochází k dopravním kolapsům. Apeloval proto na důsledné posouzení a především zajištění dostatečné kapacity komunikací při realizaci trasy D metra. Přitom zdůraznil především prostor před Thomayerovou nemocnicí, kde lze navíc předpokládat kumulace a synergie vlivů záměru s vlivy, které budou vyvolány v souvislosti s realizací obchvatu.

Ing. Hladká konstatovala, že v etapách zpracování dokumentací pro územní a stavební řízení budou zpřesňovány informace o záměru, na základě kterých budou aktualizovány jednotlivé studie. Na výsledky těchto studií pak bude nutné reagovat při zpracování zásad a plánu organizace výstavby tak, aby byly splněny požadavky na kvalitu ovzduší a dodrženy nejvyšší povolené hladiny akustického tlaku. Rozptylové a akustické studie vycházejí z hodnot dopravních zátěží, které zpracovala Technická správa komunikací hl.m.Prahy a které zohledňují rozvoj území podle platného územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy.

Ing. Krása dodal, že ulice Vídeňská nebude stavbou vůbec dotčena, provizorní opatření budou provedena pouze na ulici Zálesí. Je však zřejmé, že určitá omezení dopravy si výstavba metra vyžádá.

PhDr. Gabal opětovně poukázal na negativní zkušenosti s výstavbou metra na ulici Evropská.

Ing. Bartoň doplnil, že v případě Evropské ulice nebylo dotčenými orgány požadováno zachování provozu ve čtyřech pruzích, pouze obousměrný provoz.

PhDr. Gabal upozornil, že smyslem jeho připomínky bylo především vytvořit podmínky pro zachování dostatečné kapacity komunikací.

Ing. Obluk poukázal na podmínku jeho návrhu stanoviska, kde je pro fázi stavebního řízení požadováno upřesnit rozsah a řešení provizorních dopravních opatření, jejichž provedení bude nezbytné v etapě výstavby. Přitom bude účelné tato řešení projednat se zástupci dotčených městských částí.

Ing. Janoušek řekl, že dokumentace podle zákona není předstupněm dokumentace pro územní řízení a stavební povolení. V rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí se rozhoduje o přijatelnosti nebo nepřijatelnosti záměru, je proto třeba opatřit si všechny relevantní podklady, aby o záměru mohlo být rozhodnuto.

Ing. Obluk konstatoval, že dokumentace podle zákona je zpracovávána v nejranější fázi přípravy záměru a jejím účelem je kromě jiného i stanovit opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví, resp. podmínky, za kterých je záměr akceptovatelný tak, aby podmínky mohly být řešeny v dalších etapách přípravy záměru v rámci dokumentace k územnímu řízení a projektové dokumentace ke stavebnímu řízení. Konkrétnost podmínek proto rovněž záleží na fázi přípravy záměru, resp. podkladech, které jsou v dané fázi přípravy záměru k dispozici. Jako příklad zpracovatel posudku uvedl potřebu upřesnit hydrogeologickou situaci na základě podrobného hydrogeologického průzkumu, což je možné až v pozdějších fázích přípravy záměru, a tudíž je nemožné formulovat podrobnější podmínky již v rámci návrhu stanoviska. Obdobně je tomu v případě kácení dřevin. Dokumentace toto hledisko v žádném případě nebagatelizuje a v posudku je uvedeno, že záměr je akceptovatelný s tím, že je nezbytné v rámci další přípravy záměru prověřit nezbytnost zásahů do zeleně s cílem zachovat maximální množství stávajících dřevin, resp. omezit kácení dřevin pouze na nezbytně nutnou míru a zpracovat komplexní projekt vegetačních úprav, který bude zahrnovat i projekt náhradních výsadeb s orientací na náhradu za nezbytně nutné kácení dřevin. Jedná se o postup, který je v souladu se zákonem a je běžnou praxí i u jiných procesů posuzování vlivů na životní prostředí.

Ing. Janoušek vystoupil s připomínkami k záměru a provedeným hodnocením s tím, že jeho vystoupení v zásadě odpovídalo připomínkám, které jsou obsahem společnému vyjádření občanských sdružení "Sdružení - Občanská iniciativa Pankráče", Pankrácká společnost, Zelené Kavčí hory o.s., Tilia Thákurova, o.s. a Ateliér pro životní prostředí, o.s. k posudku ze dne 18. 8. 2012. Podle Ing. Janouška není v akustické studii zdůvodněno použití limitů 60 dB pro denní dobu a 50 dB pro noční dobu. Není zřejmé, proč jsou tyto limitní hodnoty použity pro celé území, v rámci kterého je vyhodnocován vliv dopravy na akustickou situaci, když předmětná studie ukazuje, že v některých místech nebude žádný vliv kolejové dopravy metra.

Konkrétně hodnoty uvedené v tabulce 8.2.3 Tabulka - porovnání obou variant překračují limit 60 dB v 25 bodech ve dne a limit 50 dB ve 28 bodech v noci, přestože by zde mělo být doloženo splnění limitů. Není tudíž možné konstatovat, že v lokalitě jsou přijatelné hlukové poměry. Akustická studie prokazuje překročení hlukových limitů. Dodal, že použití limitu 60 dB pro den, resp. 50 dB pro noc je v rozporu s platnými právními předpisy.

Ing. Hladká potvrdila, že hluková studie byla spočítána pro hlukový limit 60/50 dB. Sdělila, že za citovanou tabulkou 8.2.3 hlukové studie je komentář k vyhodnocení s tím, že je zde uvedeno, ve kterých bodech dochází k nárůstu hluku a ve kterých k poklesu. Ve většině sledovaných bodů dochází ke snížení akustické zátěže, v některých případech až o 2,8 dB (den), většinou je však predikováno snížení akustické zátěže do 2 dB. Výpočet byl proveden pomocí programového vybavení SoundPlan HighPerf 6.4 firmy Braunstein+Berndt GmbH. Na základě provedeného ověření programu pro používání v ČR byla zjištěna přesnost výpočtů s tolerancí ± 2 dB. Vzhledem k tomu lze považovat celkovou hlukovou situaci v posuzované části Prahy v dnešní době prakticky za srovnatelnou s výhledem.

Ing. Dobisík doplnil vystoupení zpracovatelky dokumentace. Podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, 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.

Ing. Janoušek dodal, že nijak nezpochybňuje, že ve sledovaných bodech dojde k poklesu akustické zátěže. Zdůraznil však, že i po poklesu budou překročeny povolené limity.

Ing. Hladká upozornila, že v dokumentaci byl prokázán pozitivní přínos realizace záměru, a to ve snížení akustické zátěže oproti stavu bez realizace záměru.

Ing. Janoušek konstatoval, že záměr je možné realizovat pouze v případě, že budou splněny zákonné limity. V tomto případě zákonné limity splněny nejsou. Dále citoval z hlukové studie, kde je na str. 48 uvedeno: „Tím dojde také k mírnému snížení hlukové zátěže po zprovoznění metra D, toto snížení však bude pouze nepatrné.“

Ing. Obluk řekl, že z hlediska hluku se může záměr jevit jako problematický pouze v období výstavby.

Hodnocení vycházejí z hodnot dopravních zátěží, které zpracovala Technická správa komunikací hl.m.Prahy. Z nich vyplývá, že v souvislosti s realizací metra dojde po jeho zprovoznění

k poklesu intenzit automobilové dopravy. To se pozitivně projeví na akustické situaci i kvalitě ovzduší ve sledované oblasti.

Zpracovatel posudku opětovně upozornil na ustanovení nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve vztahu k hodnocení změn v rozmezí 0,1 - 0,9 dB (viz výše). S ohledem na toto ustanovení je možné konstatovat, že sice dojde k snížení akustické zátěže, ale tato změna bude nevýznamná.

S tvrzením, že záměr je možné realizovat pouze v těch případech, kdy záměr sníží akustickou zátěž pod hlukové limity, zpracovatel posudku nesouhlasí. To by např. znamenalo, že na většině území hlavního města Prahy nelze postavit ani byt.

Navíc je otázkou, zda je v dokumentaci uváděný limit 60/50 dB správný. V některých případech je totiž možné uvažovat s korekcí pro starou hlukovou zátěž.

Určité problémy je možné z hlediska hluku očekávat v období výstavby záměru. Dokumentace tomu věnuje patřičnou pozornost.

Hluková studie pro etapu výstavby zpracovávaná v rámci posuzování podle zákona, tj. v etapě přípravy záměru, kdy není znám dodavatel stavby a nasazení stavební techniky a její organizace, má především indikativní charakter, tedy má upozornit na problémové záležitosti, kterým bude nutno v rámci další přípravy věnovat zvýšenou pozornost. V dokumentaci i posudku jsou navržena dostatečná opatření.

Záměr je třeba hodnotit ve vztahu k možným zdravotním rizikům. Hluk v etapě výstavby má dočasný charakter, neprojeví se tak významně na veřejném zdraví, ovlivní spíše pohodu obyvatel.

Pan Daniel Feranc se dotázal, jaký nárůst dopravy bude na ulicích Meteorologická a Mariánská a jaká opatření budou pro zmírnění jeho dopadů přijímána. Tento nárůst lze předpokládat v souvislosti s realizací parkovišť P+R.

Ing. Hladká konstatovala, že v rámci dokumentace, resp. jeho příloh, jsou uveřejněny předpokládané intenzity dopravy na vybrané komunikační síti v jihovýchodním sektoru Prahy ve variantách bez metra a s metrem. Tam, kde se projevila změna, bylo provedeno hodnocení. Zpracovatelka dokumentace dále nabídla možnost na veřejném projednání společně do dokumentace nahlédnout.

Ing. Novotný v této souvislosti navrhnul využít přestávky, která bude následovat.

Ing. Dobíšik doplnil vystoupení zpracovatele posudku ve vztahu k platným hygienickým limitům. Potvrdil, že v případě některých komunikací lze použít korekci pro starou hlukovou zátěž, pak jsou limity 70/60 dB (den/noc). Na území hlavního města Prahy se jedná o většinu významnějších komunikací. Tato korekce zůstává zachována i při úpravách komunikace,

např. po položení nového povrchu vozovky, při kterých nesmí dojít ke zhoršení stávající hlučnosti v chráněném venkovním prostoru staveb nebo v chráněném venkovním prostoru. Některé komunikace, kdy nelze z vážných důvodů hygienické limity dodržet, jsou provozovány na základě časově omezeného povolení vydaného příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví.

Predikované drobné změny hlukové zátěže se nijak významně neprojeví. Lidský sluch je schopen rozeznat teprve rozdíl 3 dB, k čemuž dochází až při zdvojnásobení dopravy (hluk se sčítá logaritmicky).

Ing. Janoušek konstatoval, že hlavní město Praha vynaloží přibližně 35 miliard Kč a dojde k neprokazatelnému snížení hlukové zátěže.

Ing. Novotný v tuto chvíli vyhlásil krátkou přestávku.

Ing. Janoušek se po přestávce věnoval kapitole 13 akustické studie, která je přílohou dokumentace. Předmětem této kapitoly je hluk z výstavby. Hodnocení jsou zde provedena pro 6 výpočtových bodů, přičemž hygienický limit 60 dB je zde překročen v 5 z nich. Ing. Janoušek se proto zeptal, jak budou objekty ochráněny při výstavbě, když není dodržen hygienický limit již v současné době.

Ing. Hladká požádala Ing. Janouška o konkretizaci bodů, o kterých hovořil. Kapitola 13 akustické studie má totiž více stran a není zřejmé, které výpočtové body měl tazatel na mysli.

Ing. Janoušek toto blíže nespécifikoval, opět řekl, že v kapitole 13 je tabulka, ve které je 6 hodnocených bodů při výstavbě a u 5 z nich je překročen limit 60 dB.

Ing. Hladká konstatovala, že v kapitole 13 je hodnocen vliv staveništní dopravy odvázející rubaninu. Podkladem byly údaje od oznamovatele záměru o odvozových trasách a množství odvážené hmoty. Jedná se o obdobný problém, který byl řešen před přestávkou. Byl porovnáván stávající stav dopravy na dotčených komunikacích (např. Vídeňská, Kunratická, Novodvorská) s výhledovým stavem navýšeným o staveništní dopravu.

Na základě provedených výpočtů lze konstatovat, že akustická zátěž bude vlivem staveništní dopravy navýšena o 0,1 – 0,5 dB.

Výhledový stav bez staveništní dopravy nevyhovuje platným limitům, v některých místech dokonce ani s korekcí pro starou hlukovou zátěž. Např. v ulici Meteorologická bylo vypočteno v roce 2025 v denní době 70,8 dB.

Vypočtené navýšení hlukové zátěže o 0,1 – 0,5 dB je podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, nehodnotitelnou změnou (viz výše).

Ing. Janoušek oponoval, že navýšení je nepřijatelné.

Ing. Hladká zopakovala, že podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, je změna nehodnotitelná.

Ing. Dobisík potvrdil pravdivost tvrzení zpracovatelky dokumentace.

Ing. Janoušek dodal, že předpokládá, že snížení hlukové zátěže o 0,1 – 0,9 dB je taktéž nehodnotitelnou změnou. Opět upozornil, že náklady na stavbu se pohybují ve výši okolo 35 miliard Kč.

Ing. Dobisík poukázal na skutečnost, že metro je dopravní stavbou, nikoliv protihlukovým opatřením.

Ing. Janoušek konstatoval, že výpočtové body ze stavební činnosti na staveništi PAD 1-4, VO-OL, OL1 a OL2 jsou stanoveny ve výši 10 m. To považuje za nedostačující a požaduje vrácení dokumentace k dopracování akustické studie pro výpočtové body ve výšce 3 m, 6 m, 9 m, 12 m, 15 m, 18 m a 21 m tak, aby byla výškově pokryta fasáda přilehlých obytných objektů.

Praktické zkušenosti potvrzené řadou akustických studií dokládají, že ve vyšších patrech staveb s více podlažími se neprojeví vliv plného oplocení staveniště a hluk bude ve vyšších patrech vyšší. Podle dispozice strojů na ploše staveniště může dojít k situaci, kdy nejvyšší hluk bude v nejvyšších patrech.

Ing. Hladká řekla, že podrobné hodnocení bude součástí navazující projektové dokumentace.

Ing. Janoušek toto považuje za nedostačující. Již v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí je třeba rozhodnout o přijatelnosti vlivů.

Ing. Obluk uvedl, že v dokumentaci je provedeno hodnocení vlivů výstavby na akustickou situaci, a to s rezervou (stroje s největší hlučností, jejich nejdelší časové využití apod.). Zopakoval, že hlukové studie pro období výstavby v dokumentacích podle zákona mají pouze indikativní charakter (viz výše). V tomto konkrétním případě byla hluková studie zpracována velmi podrobně. Podle zpracovatele posudku bylo zhodnocení vlivů výstavby záměru na akustickou situaci v této fázi přípravy záměru provedeno v dostatečném rozsahu.

Návrh stanoviska obsahuje dostatek podmínek pro snížení zátěže z výstavby tak, aby bylo dosaženo souladu se zákonem.

Ing. Janoušek řekl, že podle přílohy č. 5 k zákonu musí být součástí dokumentace hluková studie. Zpracovatel posudku to vykládá tak, že v této fázi přípravy záměru není dostatek údajů, na základě kterých by bylo možné podrobně zhodnotit vlivy z období výstavby. Ing. Janoušek namítl, že je třeba tyto údaje získat již pro proces posuzování vlivů na životní prostředí.

Ing. Obluk nesouhlasí s tvrzením, že podle přílohy č. 5 k zákonu musí být součástí dokumentace hluková studie.

Ing. Janoušek nařknul zpracovatele posudku z neznalosti zákona.

Ing. Obluk zopakoval, že součástí dokumentace je hluková studie pro období výstavby, která je zpracována nadstandardním způsobem. Studie poukazuje na problematiku, kterou je potřeba řešit v rámci další fáze přípravy záměru, až bude znám dodavatel stavby, plán organizace výstavby apod. Návrh stanoviska na toto dostatečně reaguje. Jinak tuto věc nelze řešit.

Hlukovou studii je potřeba zpracovávat v těch případech, kdy je předpoklad, že vliv záměru na akustickou situaci bude dominantní. Ne ve všech případech je nutné tuto záležitost kvantifikovat, někdy postačí slovní hodnocení.

Ing. Janoušek konstatoval, že zpracovatel posudku si protiřečí. Na jednu stranu říká, že hluková studie pro období výstavby má pouze indikativní charakter, na druhou stranu tvrdí, že pro tento záměr je tato studie významná.

Ing. Obluk se ohradil, že nic takového netvrdil. Konstatoval, že byly zpracovány akustické studie pro etapu provozu ve vztahu k silniční síti a pro etapu výstavby. Dále prohlásil, že studie pro etapu výstavby má indikativní charakter, což ani jinak nemůže být.

Ing. Janoušek se dále věnoval průběhu izofon pro hluk ze stavební činnosti v okolí stavenišť PAD 1-4 a VO-OL. Obrázek izofon není v souladu s legendou uvedenou na tomto obrázku, např. v legendě je jako červené pásmo uvedeno jedno pásmo, v obrázku je však červených pásem pět. Není tedy zřejmé, co obrázek zobrazuje. Ing. Janoušek požaduje vrácení dokumentace k přepracování tak, aby obrázek izofon byl v souladu s legendou.

Ing. Obluk odkázal na svá předchozí vystoupení ve vztahu k posouzení akustické situace v období výstavby.

Souhlasil, že hledisko hluku při výstavbě je ve vztahu k posuzovanému záměru významné. Upozornil však, že proces posuzování vlivů na životní prostředí je prováděn v nejranějších fázích přípravy záměru a má preventivní účel. Návrh stanoviska obsahuje podmínky, které mají zajistit ochranu před nepříznivými účinky hluku při výstavbě. V dalších fázích přípravy záměru

bude zpracována podrobná akustická studie, která bude reagovat na aktuální znalosti o záměru a způsobu jeho realizace. Rozhodující slovo bude mít při hodnocení příslušný orgán ochrany veřejného zdraví.

Ing. Hladká sdělila, že kapitola hlukové studie, která se zabývá stavební činností, byla zpracována v programu CadnaA® verze 4.0 firmy DataKustik GmbH. Tento program má rozmezí legendy v intervalech 5 dB a tomu v legendě odpovídá 1 barva. Grafické zobrazení průběhu izofon po 1 dB je pak vyjádřeno plynulým přechodem barev.

Program umožňuje podrobný výpočet pro konkrétní bod, což je možné v případě potřeby využít.

Ing. Janoušek řekl, že objekty, u kterých nejsou splněny hygienické limity, jsou rovněž chráněnými stavbami podle § 30 odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Jedná se o objekty: Střední průmyslová škola stavební Josefa Gočára, Základní školy Ohradní a obytné domy v ulicích Doudlebská, Pikrtova, Na Strži a Janovská.

Ing. Hladká zopakovala, že podrobná hluková studie pro etapu výstavby bude zpracována v dalších fázích přípravy záměru, až budou k dispozici podrobnější údaje (plán organizace výstavby). Dále je v dokumentaci uvedeno, že pokud nebude možné splnit hygienické limity pro vnější prostředí, bude zkoumána neprůzvučnost fasád s cílem zajistit alespoň splnění limitů pro vnitřní prostředí (realizace individuálních protihlukových opatření). Dodavatel stavby může požádat o časově omezené povolení ve smyslu § 31 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění.

Ing. Janoušek konstatoval, že v akustické studii nejsou přiloženy výkresy pásem současné akustické situace, situace po realizaci záměru a rozdílové výkresy. Toto je běžnou součástí akustických studií, resp. dokumentací podle zákona. Jedná se o podstatný nedostatek dokumentace.

Ing. Hladká uvedla, že výpočet byl proveden a zobrazen pro konkrétní body pomocí programového vybavení SoundPlan HighPerf 6.4 firmy Braunstein+B Berndt GmbH. Kapitola Stacionární zdroje a hluk ze stavební činnosti byly zpracovány v programu CadnaA® verze 4.0 firmy DataKustik GmbH.

Všechny podklady jsou uloženy u zpracovatele hlukové studie, pro velké množství nejsou ve studii dokladovány. Podrobnější informace či objasnění jednotlivých částí výpočtu je možno získat u zpracovatele této studie.

Ing. Janoušek řekl, že vyhodnocení imisí v rozptylové studii pro zvolených 50 referenčních bodů je provedeno pouze slovně, nikoliv graficky či v tabelární formě. Jedná se o podstatný nedostatek studie. Podle výkresů, které jsou přílohou rozptylové studie, dochází v dotčeném území k překračování platných imisních limitů.

Ing. Hladká sdělila, že grafické výstupy v předmětné rozptylové studii jsou zobrazeny v měřítku 1:46 000. Odečet hodnot z těchto výkresů pro zvolených 50 referenčních bodů je tak značně problematický. Řešený nedostatek rozptylové studie lze bez problémů odstranit v dalších fázích přípravy záměru.

Ing. Janoušek namítnul, že toto mělo být doplněno již v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Ing. Hladká odpověděla, že podle ní bylo hodnocení provedeno v dostatečném rozsahu. Podrobnější údaje lze, stejně jako v případě akustické studie, získat u zpracovatele. Rozsah záměru a jeho hodnocení neumožňuje prezentovat vhodnou formou podrobné výsledky.

Ing. Obluk sdělil, že rozptylová studie je zpracována standardním způsobem a dává dostatečný přehled o území. Modelové výpočty v rozptylové studii pro etapu provozu metra byly provedeny v pravidelné trojúhelníkové síti referenčních bodů s krokem sítě 250 m s tím, že bylo pokryto území cca 85 km² s celkovým počtem 1 938 referenčních bodů.

V rámci hodnocení vlivu na kvalitu ovzduší se jedná se o standardní způsob vyhodnocení, kdy jsou výsledky z referenčních bodů zobrazeny vhodněji v imisních polích a prezentovány grafickou formou, která je přehlednější, intuitivnější a dává lepší informaci o rozložení koncentrací znečišťujících látek. Doprovodný text dále zdůrazňuje nejvýznamnější body výsledků modelových výpočtů prezentovaných na výkresech.

Ing. Janoušek konstatoval, že rozptylová studie prokázala překročení imisních limitů.

Ing. Obluk řekl, že rozptylová studie neprokazuje překročení imisních limitů v souvislosti se záměrem.

Ing. Janoušek uvedl, že na straně 13 rozptylové studie je odstavec 2.2 Imisní limity, ve kterém je uvedena tabulka číslo 5 Limitní hodnoty pro ochranu zdraví. Tato tabulka předurčuje znečišťující látky, které byly v rámci studie vyhodnoceny. Byly vyhodnoceny koncentrace NO₂, benzenu a suspendovaných částic frakce PM₁₀. Studii je třeba doplnit o analýzu imisí PM_{2,5} a benzo(a)pyrenu.

Doplnil, že podle Tab. III. Překročení hodnoty cílového imisního limitu pro benzo(a)pyren a arsen (v % území) Sdělení odboru ochrany ovzduší Ministerstva životního prostředí o hodnocení kvality ovzduší - vymezení oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší na základě dat za rok 2008, které bylo uveřejněno v dubnu 2010 ve Věstníku Ministerstva životního prostředí, je na území městské části Praha 4 překročení cílového imisního limitu pro benzo(a)pyren vyhodnoceno na 93 % území.

Upozornil též, že při hodnocení vlivu znečištění ovzduší na veřejné zdraví je třeba přihlídnout k souhrnnému působení všech znečišťujících látek. Pro takové hodnocení se používá souhrnný index znečištění ovzduší.

Ing. Obluk konstatoval, že trvá na vypořádání této připomínky uvedené v posudku. Koncentrace benzo(a)pyrenu jsou ve vnějším ovzduší ovlivňovány zejména vytápěním. Přitom vlastní záměr (provoz metra) neprodukuje emise benzo(a)pyrenu. Vliv na imisní situaci benzo(a)pyrenu bude nevýznamný a v celkové imisní situaci se měřitelně neprojeví.

Rozptylová studie se ve vztahu k posuzovanému záměru věnuje relevantním znečišťujícím látkám.

Hodnocení v rozptylové studii ukázalo, že na celém posuzovaném území lze očekávat pokles imisního zatížení u částic frakce PM₁₀, výjimku představují pouze dvě lokality v blízkosti Depa Písnice mimo obytnou zástavbu.

Souhrnný index znečištění ovzduší nemá metodologickou oporu pro hodnocení vlivu znečištění ovzduší na veřejné zdraví.

Ing. Janoušek namítnul, že tvrzení zpracovatele posudku není podpořeno rozptylovou studií (viz předchozí připomínka k 50 referenčním bodům).

Ing. Obluk s tímto tvrzením nesouhlasil.

Ing. Janoušek sdělil, že ve zvolených 50 referenčních bodech nelze vyčíst hodnoty maximálních hodinových koncentrací NO₂. Nelze tak vyhodnotit vliv výstavby záměru na imisní situaci.

Jsou k dispozici pouze výkresy a z nich vyplývá, že obytné domy v okolí výstavby jsou zasaženy koncentracemi PM₁₀, které překračují limity.

Ing. Hladká odpověděla, že v rozptylové studii je provedeno hodnocení pro zvolených 50 referenčních bodů, jsou vyčísleny příspěvky jednotlivých polutantů, a to bez zmírňujících opatření a s nimi.

Ing. Janoušek dodal, že tyto příspěvky nejsou připočteny k imisnímu pozadí.

Ing. Hladká upozornila, že příspěvky koncentrací látek ze stavební činnosti nelze přímo sčítat s modelovými hodnotami maximálních krátkodobých koncentrací.

Ing. Obluk potvrdil slova zpracovatelky dokumentace.

Ing. Janoušek řekl, že v dokumentaci uvedená zmírňující opatření jsou čistě teoretická, nelze vycházet z předpokladu jejich splnění. Žádný orgán státní správy neodpovídá za promítnutí podmínek rozptylové studie do územního rozhodnutí nebo stavebního povolení. Stavební úřad městské části Praha 4 při územním řízení ani stavebním řízení nepřihlíží k podmínkám stanoveným v dokumentaci, řídí se pouze stanovisky dotčených orgánů státní správy, které jsou předloženy v rámci územního řízení nebo stavebního řízení.

Ing. Novotný odkázal na ustanovení § 10 zákona, který stanovuje povinnosti správních úřadů ve vztahu ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.

Ing. Janoušek doplnil, že v případě jiných staveb podalo jeho občanské sdružení odvolání k rozhodnutím stavebního úřadu městské části Praha 4, která Magistrát hlavního města Prahy zamítnul. Proto se sdružení obrátilo na soud, který jejich námitkám vyhověl. Ing. Janoušek konstatoval, že by nerad podával žalobu i v případě právě posuzovaného záměru.

Ing. Obluk se přidal k slově Ing. Novotného o aplikovatelnosti podmínek vzešlých z procesů posuzování vlivů na životní prostředí. Dodal, že posuzovaný záměr považuje za šetrný k životnímu prostředí.

Ing. Janoušek sdělil, že výkresy v rozptylové studii pro výstavbu i provoz jsou zpracovány různým způsobem pro jednotlivé znečišťující látky, některé výkresy nebyly vůbec zpracovány. Jde o výkresy:

- oxid dusičitý, průměrné roční koncentrace, současný stav,
- oxid dusičitý, průměrné roční koncentrace, s realizací záměru,
- oxid dusičitý, maximální hodinové koncentrace, současný stav,
- oxid dusičitý, maximální hodinové koncentrace, rozdílová mapa,
- benzen, průměrné roční koncentrace, současný stav,
- benzen, průměrné roční koncentrace, s realizací záměru,
- suspendované částice PM₁₀, průměrné roční koncentrace, současný stav,
- suspendované částice PM₁₀, průměrné roční koncentrace, s realizací záměru,
- suspendované částice PM₁₀ maximální denní koncentrace, současný stav,
- suspendované částice PM₁₀, doba překročení limitu pro 24hodinové koncentrace, současný stav,

- suspendované částice PM₁₀, maximální denní koncentrace, rozdílová mapa,
- suspendované částice PM₁₀, doba překročení limitu pro 24hodinové koncentrace, rozdílová mapa.

Ing. Obluk odpověděl v tom smyslu, že rozptylová studie je zpracována korektně a její rozsah, včetně příloh, odpovídá charakteru posuzovaného záměru. Výkresy jsou v rozptylové studii zpracovány standardní metodikou a vyjadřují skutečnosti, které jsou relevantní k posuzovanému záměru. Údaje soustředěné v rozptylové studii umožňují vyhodnotit vlivy posuzovaného záměru na ovzduší ve všech rozhodujících aspektech vyplývajících z charakteru záměru.

Ing. Janoušek se dále věnoval problematice mimoletní zeleně. Dokumentaci je podle něho třeba dopracovat o výkresy s průmětem stavební jámy, kterými by se prověřila nutnost rozsahu kácení zeleně.

Ing. Hladká konstatovala, že v dokumentaci je uveden nezbytný rozsah trvalého a dočasného záboru. Nejedná se jen o stavební jámy, ale i o ostatní plochy, které je nezbytné zabrat.

Ing. Janoušek upozornil, že i na plochách stavenišť mohou být dřeviny, které je možné zachovat a ochránit.

Ing. Hladká sdělila, že v grafických přílohách dokumentace jsou označeny stromy, které se mají ochránit. Stavební jámy jsou znázorněny v koordinačních situacích, které jsou taktéž přílohou dokumentace.

Ing. Janoušek řekl, že si není vědom, že by tyto grafické přílohy byly v elektronické podobě v Informačním systému EIA na internetové adrese www.cenia.cz.

Ing. Novotný konstatoval, že dokumentace byla na internetu zveřejněna kompletní včetně příloh.

Ing. Obluk upozornil, že v posudku jsou uvedeny podmínky, které mají zajistit omezení kácení dřevin a podpořit jejich ochranu.

Ing. Janoušek řekl, že oproti oznámení vzrostl počet kácených stromů o 13,8 %. Na rozdíl od oznámení vzrostl rozsah kácených keřů o 26,2 %. Nárůst nebyl nijak odůvodněn. V rozporu s tím ekologicko-společenská hodnota dřevin určených k odstranění poklesla o 7,3 %. Tento rozpor není nijak vysvětlen.

Ing. Hladká sdělila, že dokumentace vychází z jiných údajů než oznámení, oproti kterému došlo k zpřesnění podkladů. Rozdíl je především v tom, že ubylo kácení kvalitnějších dřevin, naproti tomu má být odstraněno větší množství méně hodnotných dřevin. Rozsah kácení specifikovala zpracovatelka dokumentace ve svém úvodním vystoupení. Oproti oznámení došlo k zmenšení záboru v lokalitě Nádraží Krč a změnám v úpravách podél Kunratického potoka. K zvětšení rozsahu kácení naopak došlo v oblasti zařízení staveniště NEK1. Jedná se o stávající neudržovanou plochu, proto je zde větší množství méně hodnotné náletové zeleně, kterou bude nezbytné odstranit.

Finanční ocenění dřevin bylo provedeno dle metodiky Českého svazu ochránců přírody č. 6 - Péče o dřeviny rostoucí mimo les II (Jaroslav Kolařík a kolektiv, vydáno za podpory AOPK ČR, ČSOP Vlašim 2005).

Ing. Janoušek řekl, že nebyl předložen návrh náhradní výsadby ve stejném rozsahu jako kácené zeleně. Nebylo doloženo, že společenská hodnota stavby převyší hodnotu kácené zeleně 114 533 477,- Kč.

Ing. Hladká řekla, že náhradní výsadby jsou navrhovány především v místech stanic metra a trvalých záborů. Důležitá budou rozhodnutí příslušných orgánů ochrany přírody, které budou povolovat případné kácení a určovat rozsah a místa náhradních výsadeb. Výsledky těchto správních řízení nelze předjímat. Jedná se o velmi složitou problematiku, neboť není dostatek volných pozemků, kde by bylo možné bezkonfliktně realizovat náhradní výsadby, přičemž je snahou provést tyto náhrady v maximální možné míře. Logické by bylo provést náhrady především v okolí budovaných stanic. Územní plán sídelního útvaru hlavního města Prahy zde však předpokládá obytnou výstavbu, což by znamenalo opětovné kácení nově vysázených dřevin.

Ing. Janoušek dále citoval ze závěrů přírodovědného průzkumu, který je přílohou dokumentace: „Přesto, či právě proto, je nesmírně důležité navrhovaná opatření realizovat, zejména na dočasně zabraných plochách výstavbou, jež jsou územním plánem určena jako území s krajinnou či rekreační funkcí.“ Ing. Janoušek se tak zeptal, jak bylo toto promítnuto do návrhu záměru.

Ing. Hladká konstatovala, že veškeré požadavky vyplývající z přírodovědného průzkumu byly zohledněny v návrhu záměru, resp. v podmínkách pro jeho realizaci (viz str. 300 – 303 dokumentace).

Ing. Janoušek se dále věnoval hodnocení vlivů na veřejné zdraví a konstatoval, že v příslušné studii nebyly vůbec vyhodnoceny vlivy z období výstavby.

Ing. Hladká s tímto tvrzení nesouhlasila.

Ing. Janoušek oponoval, že se v tomto studie věnuje pouze hledisku PM_{10} . Doplnil, že měly být hodnoceny další látky, např. benzen a oxidy dusíky.

Ing. Obluk namítnul, že období výstavby je z pohledu zdravotních rizik nevýznamné, protože se jedná o krátké období.

Ing. Janoušek odkázal na části studie, které popisují účinky hluku na zdraví.

Ing. Obluk tuto část studie nijak nerozporoval, zdůraznil však, že i účinky hluku na veřejné zdraví je třeba posuzovat z hlediska jeho dlouhodobého působení.

Ing. Dobisík upozornil, že hygienické limity jsou vztahovány k ochraně venkovního prostředí, pak je zaručena i ochrana vnitřního prostředí. Stavební práce mohou obtěžovat, ale to není známkou překračování limitů. Potvrdil slova zpracovatele posudku, že účinky hluku na veřejné zdraví je třeba posuzovat především z dlouhodobého hlediska.

Ing. Janoušek citoval z tabulky č. 5 studie zdravotních rizik, která podává přehled účinků a mezních hodnot pro denní hluk. Zeptal se, jaké hodnoty akustické zátěže se očekávají v období výstavby.

Ing. Obluk zopakoval, že se jedná o hodnoty, které jsou vztaženy k účinkům vyplývajících z dlouhodobého působení. Studie zdravotních rizik s ohledem na predikované malé příspěvky k imisní a akustické situaci prokazuje nevýznamný vliv záměru.

Ing. Janoušek se dále vyjádřil k antivibračním opatřením z průjezdu metra. Na straně 217 dokumentace je uvedeno: „Kritické jsou oblasti v okolí stanic Náměstí Bratří Synků a Nádraží Krč. V těchto oblastech bude vibroizolačně zajištěn požadavek pouze splnění hygienického limitu $L_{Amax} = 30$ dB, ale v obytných místnostech domů budou průjezdy vlakových souprav slyšitelné.“

Navržené řešení je nevyhovující, je třeba navrhnout taková opatření, aby v obytných místnostech domů nebyl průjezd vlakových souprav slyšet.

V posudku se k tomuto uvádí: „Na skutečnost slyšitelnosti průjezdů vlakových souprav v obytných místnostech domů bylo sice v uvedeném posouzení upozorněno, ale slyšitelnost není výše uvedeným právním předpisem reflektována (z věcného hlediska by eliminace „slyšitelnosti“, pokud by vůbec byla možná, byla spojena se zcela neadekvátními náklady ve vztahu k jejich přínosu).“

Ing. Janoušek se tedy zeptal, jaké náklady by to tedy představovalo.

Ing. Obluk upozornil, že samotný závazný limit je z pohledu prevence možných zdravotních rizik dostatečný. Pojem „slyšitelnost“ není právně definovaný pojem. Jedná se o velmi subjektivní záležitost, proto lze říci, že náklady na eliminaci „slyšitelnosti“ by byli neadekvátní ve vztahu k jejich přínosu. Návrh stanoviska odpovídajícím způsobem reaguje na potřebu zajištění antivibračních opatření.

Ing. Janoušek poukázal na možnost, že lidé budou slyšet průjezdy metra např. v 5 hod. ráno v pravidelných krátkých intervalech.

Ing. Krása dodal, že metro bude méně slyšitelné než hluk ze stávající autobusové dopravy, jejíž intenzita bude v důsledku výstavby metra snížena.

Ing. Dobisík doplnil, že limity pro hluk šířený konstrukcí nejsou stanoveny v ekvivalentních hladinách, ale v maximálních hladinách akustického tlaku. V tomto případě jsou limity pro noční dobu $L_{Amax} = 30$ dB, což je „velmi přísný“ limit. To, že je hluk slyšet, neznamená, že je překračován limit. V případě maximálních hladin akustického tlaku je nemožné modelem ověřit splnění limitů. Rozhodující budou výsledky měření při zkušebním provozu, který bude předcházet kolaudaci.

Ing. Janoušek se dále věnoval hodnocení vlivů na krajinný ráz. Toto hodnocení bylo provedeno podle Metodického postupu posouzení vlivu navrhované stavby, činnosti nebo změny využití území na krajinný ráz (I. Vorel, R. Bukáček, P. Matějka, M. Culek, P. Sklenička, 2004).

Uvedený metodický postup nebyl autorizován Ministerstvem životního prostředí. Hodnocení podle uvedeného metodického postupu není v souladu s § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, protože výstupem uvedeného metodického postupu je hodnocení v šesti kategoriích odlišných od pěti kategorií požadovaných § 12 zákona č. 114/1992 Sb. V případě posuzovaného záměru bylo navíc hodnocení provedeno v osmi kategoriích.

Z dokumentace není zřejmé, kdo je zpracovatelem posouzení a zda je k provedení tohoto posouzení autorizován.

Ing. Hladká vysvětlila, že pro hodnocení vlivů na krajinný ráz není třeba žádné autorizace. Tato povinnost nevyplývá z žádného právního předpisu. Autoři citované metodiky organizují kurz, v rámci kterého jsou účastníci podrobně seznámeni s postupy posouzení vlivů na krajinný ráz a v jehož závěru je vydáváno osvědčení o absolvování kurzu. Příslušnou kapitolu dokumentace zpracovala Ing. Blanka Novotná, která je držitelkou tohoto osvědčení.

Podle zpracovatelky dokumentace byly vlivy záměru na krajinný ráz posouzeny správně. Hodnocení se věnuje nadzemním objektům stavby. V dokumentaci jsou doloženy vizualizace stavby a zákresy z pohledově významných lokalit. Vlivy byly vyhodnoceny jako přijatelné s tím, že budou realizována zmírňující opatření. To znamená, že v lokalitách Nádraží Krč a Depo Písnice bude provedena výsadba dřevin.

K posouzení vlivů záměru na krajinný ráz se bude v rámci územního řízení vyjadřovat příslušný orgán ochrany přírody.

Ing. Janoušek řekl, že posouzení bylo provedeno nesprávně, neboť bylo provedeno v osmi kategoriích.

Ing. Hladká odpověděla, že zpracovatelka hodnocení zřejmě považovala za nutné hodnocení rozšířit na více kategorií.

Ing. Janoušek opět upozornil, že podle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny má být hodnocení provedeno pouze v pěti kategoriích. Není zřejmý postup transformace na více kategorií.

Ing. Hladká doporučila ve věci metodického postupu obrátit se na autory výše citované metodiky.

Ing. Janoušek trval na svém závěru, že hodnocení nebylo provedeno v souladu se zákonem, ani ve shodě s citovaným metodickým pokynem.

Ing. Obluk potvrdil, že pro hodnocení vlivů na krajinný ráz není potřeba žádná autorizace.

Metodický postup posouzení vlivu navrhované stavby, činnosti nebo změny využití území na krajinný ráz (I. Vorel, R. Bukáček, P. Matějka, M. Culek, P. Sklenička, 2004) je všeobecně uznávanou metodikou, která je v praxi hojně využívána.

Tato metodika je v souladu s požadavky na hodnocení ve smyslu § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Stejně tak hodnocení pro tento konkrétní záměr bylo provedeno v souladu s tímto ustanovením zákona.

Z věcného hlediska upozornil, že vlivy posuzovaného záměru na krajinný ráz nejsou významné, protože se jedná o stavbu v městské zástavbě, navíc převážně podzemní.

Jelikož Ing. Janoušek dále trval na svých závěrech, citoval zpracovatel posudku z § 12 zákona: „Krajinný ráz, kterým je zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti, je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umístování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních

dominant krajiny, harmonické měřítko a vztahy v krajině.“ Dodal, že všechny tyto kategorie (znaky krajinného rázu) byly v hodnocení zohledněny. V ustanoveních § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, nejsou uvedeny požadavky týkající se metodologie hodnocení vlivů na krajinný ráz. Je věcí zpracovatele hodnocení vlivů na krajinný ráz, které znaky si ve vztahu k charakteru záměru a území, do kterého je záměr situován, vybere. Je zřejmé, že hodnocení vlivů na krajinný ráz musí reflektovat příslušná ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Ing. Janouškem uváděných pět kategorií se týká pouze přírodní charakteristiky místa, v zákoně jsou však uvedena i další hlediska.

Ing. Krása řekl, že z jeho pohledu budou vlivy záměru na krajinu v lokalitě Depo Písnice neutrální a v lokalitě Nádraží Krč pozitivní, neboť dojde k úpravám neudržované zeleně.

Ing. Janoušek konstatoval, že hodnocení krajinného rázu je subjektivní záležitostí.

Ing. Obluk sdělil, že metodika má objektivizovat hodnocení. Upozornil, že posuzovaný záměr je umísťován do prostředí městské krajiny. V takovém případě je možné spíše diskutovat o architektonickém ztvárnění stavby, jedná se však o hledisko, které není předmětem procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Ing. Janoušek dodal, že nezná jediné hodnocení podle citované metodiky v městském prostředí, které by skončilo negativním závěrem. Pokud se použije tato metodika, výsledky jsou vždy kladné.

Ing. Novotný konstatoval, že příslušný úřad bude při formulaci stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí vycházet jak z dokumentace a posudku, tak z obdržených vyjádření, mj. z vyjádření příslušného orgánu ochrany přírody, který se vlivům na krajinný ráz věnuje.

Ing. Janoušek závěrem zdůraznil, že akustická a rozptylová studie prokazují překročení hlukových a imisních limitů.

Ing. Novotný poskytnul přítomným prostor k odezvě na předchozí vyjádření či k další diskuzi, ale vzhledem k tomu, že nebyly vzneseny žádné další dotazy ani připomínky, veřejné projednání cca v 19:30 hod. ukončil. Současně informoval přítomné o následných fázích procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Závěrem všem poděkoval za účast.

III. Závěr

Veřejné projednání proběhlo podle zákona.

Zpracovatel dokumentace i posudku označili záměr za přijatelný z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví při splnění navržených podmínek pro minimalizaci a kompenzaci vlivů na životní prostředí.

Zástupci dotčených územních samosprávných celků a správních úřadů vyslovili souhlas s hodnocením vlivů záměru, případně upozornili na podmínky, které je nutné dořešit v dalších stupních projektové přípravy stavby.

Do průběhu veřejného projednání se aktivně zapojila veřejnost s tím, že upozornila na některé sporné otázky a vnesla dotazy, na které bylo ze strany zástupců oznamovatele, zpracovatelů dokumentace a posudku, případně představitelů dotčených správních úřadů reagováno.

Zástupce občanských sdružení, která zaslala společná vyjádření k oznámení, dokumentaci a posudku, citoval z jejich obsáhlého písemného vyjádření k posudku ze dne 18. 8. 2012, které doplnil o další námítky. Tato občanská sdružení považují provedená hodnocení za neobjektivní a vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví za celkově nepřijatelné vzhledem k stávajícímu nadlimitnímu imisnímu a hlukovému zatížení území, kácení zeleně a vlivům na krajinný ráz.

Tento zápis je stručným souhrnem vystoupení jednotlivých účastníků veřejného projednání, který byl vypracován na základě zvukového záznamu pořízeného v průběhu jednání.



Ing. Tomáš Novotný, pověřený řízením veřejného projednání