

V rámci hodnocení D10 vychází z „D10 MÚK Satalice – MÚK Radonice - Oznámení záměru, PUDIS 2019.“ respektive z dokumentu „D10 MÚK SATALICE – MÚK RADONICE, ZKAPACITNĚNÍ NA 6-TI PRUH Akustická studie z provozu“, která není v některých ohledech zcela validní. Jmenovitě připomínky ke zdrojovému dokumentu:

Připomínka 1:

NV 272/20011 Sb. v platném znění § 20 odstavec (5) praví: „*Při posuzování změny hodnot určujícího ukazatele v chráněných venkovních prostorech staveb, chráněném venkovním prostoru a v chráněných vnitřních prostorech staveb, zjištěných výpočtem nebo měřením, nelze považovat za hodnotitelnou změnu jejich rozdíl pohybující se v intervalu od 0,1 do 0,9 dB. **Věta první se nepoužije v případě hodnocení naměřené hodnoty určujícího ukazatele hluku vzhledem k hygienickému limitu.***“ Totéž ustanovení je využito v rámci hodnocení výpočtových akustických studií „**Metodický návod pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí, částka 11/2017**“ (viz příloha G bod 9): „*Při hodnocení změny hodnot určujícího ukazatele hluku stanovených výpočtem toutéž výpočtovou metodou, nelze považovat za hodnotitelnou změnu jejich rozdíl pohybující se v intervalu 0,1 – 0,9 dB. **Nepoužije se v případě hodnocení vypočtené hodnoty určujícího ukazatele hluku vzhledem k hygienickému limitu.***“

Dokument: „D10 MÚK SATALICE – MÚK RADONICE, ZKAPACITNĚNÍ NA 6-TI PRUH, Akustická studie z provozu“ v kapitole 7.4 „Prověření možnosti použití hygienického limitu pro SHZ“ v tabulce 7. 6. pro noční dobu rok 2018 uvádí vypočtenou $L_{Aeq,8} = 53,3$ dB, pro rok 2030 se záměrem uvádí vypočtenou $L_{Aeq,8} = 54,1$ dB. V kapitole 9 v Tab. 9.1 lze vyčíst vypočtenou hodnotu hluku pro noc pro rok 2030 bez záměru $L_{Aeq,8} = 53,7$ dB, v Tab. 9.2 je zopakovaná vypočtená hodnota pro noční dobu pro rok 2030 se záměrem $L_{Aeq,8} = 54,1$ dB. Již od počátku akustická studie uvádí, že i v současném stavu (v roce 2018) je platný hygienický limit přesažen, který bude do roku 2030 navýšen další dopravou, případně navýšen vlastním záměrem. Toto srovnání je provedeno v Tab. 9.3 na str. 25 kde je uveden následující komentář: „**Z Tab. 9.3 vyplývá, že realizací záměru dojde v bodě 1 k nehodnotitelnému navýšení hlučnosti o 0,9 dB ve dne a v noci o 0,4 dB oproti stavu bez záměru v roce 2030.**“ **Na základě platné legislativy a schváleného metodického postupu v případě přesažení určujícího ukazatele hluku vzhledem k hygienickému limitu není možné akceptovat navýšení hluku ani o 0,1 dB.** Proto uvedené konstatování o „nehodnotitelné změně“ nelze v žádném případě použít a uplatnit – tedy uplatňujeme svoji námitku č. 1. Jelikož již v současné době dle studie jsou platné hygienické limity hluku přesahovány, je nutné přijmout adekvátní opatření pro odstranění protiprávního stavu, což akustická studie (následně ani dokument „D10 MÚK SATALICE – MÚK RADONICE: ZKAPACITNĚNÍ NA 6-TI PRUH“ v rámci zjišťovacího řízení EIA) neřeší, proto v případě realizace záměru je nutné provést celý proces hodnocení EIA, který vyhodnotí jak snížit dopady na obyvatelstvo na adekvátní mez v souladu s platnou legislativou.

Připomínka 2:

Akustická studie jako jediné opatření v rámci kapitoly 8.1 navrhuje „**Individuální protihlukové opatření (dále jen IPHO) navržené přímo na zasažených fasádách chráněných objektů, je uvažováno ve smyslu § 30 z. č. 258/2000 Sb., v platném znění. **Nejedná se tedy o opatření, které by zajistilo snížení hluku ve venkovním chráněném prostoru staveb. Jeho realizace ale zajistí výměnu vzduchu v obytných místnostech jiným způsobem než přímým větráním.****“ Respektive v kapitole 9.2 se praví: „*I přesto, že v bodě jedna dochází k navýšení hladiny hluku o max. 0,9 dB (nehodnotitelná změna*

výpočtu), tak bylo překročeno k návrhu IPHO viz kap. 8.1.1. **Jejich realizací dojde ke splnění hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.**“

Námítka vůči uplatňované nehodnotitelné změně vyplývá již z bodu 1 výše. Zde druhou námitkou je vlastní nesoulad v textu, který odporuje i platným předpisům. V kapitole 9.2 je uvedeno, že budou pomocí IPHO splněny hygienické limity dle NV 272/2011 Sb., ovšem v návrhu vlastního protihlukového opatření se lze správně dočíst, že pomocí IPHO „**se nejedná tedy o opatření, které by zajistilo snížení hluku ve venkovním chráněném prostoru staveb**“. Toto opatření je tak v rozporu se zákonem 258/2000 Sb. § 30 kde v prvním odstavci je řečeno „Osoba, která používá, popřípadě provozuje stroje a zařízení, které jsou zdrojem hluku nebo vibrací, provozovatel letiště, správce, popřípadě vlastník pozemní komunikace, provozovatel, popřípadě vlastník dráhy, osoba, která je pořadatelem veřejné produkce hudby a nelze-li pořadatele zjistit, pak osoba, která k pořádání veřejné produkce hudby poskytla stavbu, jiné zařízení nebo pozemek a dále provozovatel provozovny a dalších objektů, jejichž provozem vzniká hluk (dále jen "zdroje hluku nebo vibrací"), **jsou povinni technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb a aby bylo zabráněno nadlimitnímu přenosu vibrací na fyzické osoby v chráněném vnitřním prostoru stavby. Splnění povinnosti k ochraně před hlukem z provozu na pozemních komunikacích nebo dráhách v chráněném venkovním prostoru stavby se považuje i za splnění této povinnosti v chráněném vnitřním prostoru stavby.**“ **Současná verze vlastní akustické studie v rámci zjišťovacího řízení EIA neřeší, jak dosáhnout splnění platných hygienických limitů pro chráněný venkovní prostor staveb.** (Například pro splnění závazných platných hygienických limitů není uvažována obrusná vrstva se sníženou hlučností v souladu s TP 259.) **Současný protiprávní stav (přesažení mezních hygienických limitů hluku) a jeho zhoršení vlivem realizaci záměru není v rámci akustické studie a vlastního zjišťovacího řízení EIA řádně vyřešen, proto lze požadovat zahájení úplného řízení EIA.** (Dokument „D10 MÚK SATALICE – MÚK RADONICE: ZKAPACITNĚNÍ NA 6-TI PRUH“ na str. 19 v kapitole B.I.6.10. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů, která jsou součástí projektu, uvádí: „Protihluková opatření potřebná k zajištění plnění hygienických limitů v okolí D10 jsou podrobně popsána v akustické studii (příloha č. H.2) tohoto oznámení a níže.“ Tedy vlastní oznámení EIA neobsahuje další informace a pouze čerpá z nedostatečně a neúplně zpracované akustické studie.)

Připomínka 3:

V rámci akustické studie – kapitola 5 je zdůvodnění vlastní realizace záměru uváděno: „V současné době stávající dálnice D10 v úseku MÚK Satalice – MÚK Radonice začíná dosahovat své kapacity a v době dopravní špičky se tvoří dopravní kolony. **Tento aspekt je důsledkem neustálého rozšiřování průmyslové zóny v Horních Počernicích. Ta by se měla ještě rozšířit a z toho se dá předvídat, že intenzita dopravy se bude zvyšovat (jak dokládají i modelové intenzity dopravy).** Tudíž je potřeba dálnici D10 v úseku MÚK Satalice – MÚK Radonice rozšířit a zároveň zkapacitnit MÚK Radonice, jak je to jen možné s ohledem na stávající zástavbu.“

Z rozdílových kartogramů použitých intenzit dopravy vyplývá snížení provozu na MÚK Radonice k průmyslové zóně v H. Počernicích ve směru od Mladé Boleslavi, což je v rozporu s výše uvedeným. Do modelu není zahrnut provoz v ulici Do Čertovous, F.V. Veselého, K Cihelně. (Provoz na ulici Do Čertovous může ovlivnit celkovou akustickou situaci ve výpočtovém bodě č. 1, kde i bez započítání vlivu provozu po této komunikaci je dle akustické studie hygienický limit překračován.) Na rozdíl od rozptylové studie, kde je výpočet proveden na 16 vybraných bodech obytné zástavby, se akustická studie omezuje pouze na dva vybrané body, což lze považovat za nedostatečné. Rozdílové kartogramy ukazují nárůst zvýšený nárůst dopravy směrem k Radonicím i k Satalicím, což hluková studie neřeší. Dále byt studie předvídá vyšší intenzity provozu v průmyslové zóně v H. Počernicích, tak tato problematika opět není v rámci akustické studie řešena. (V rámci průmyslové zóny intenzit nejsou řešeny, tj. ani simulován dílčí vliv automobilové dopravy v rámci průmyslové zóny.) Vlastní akustická studie je tak zcela nedostatečná svým rozsahem, která neodpovídá ani záběru rozptylové studie.

Připomínka 4:

V kapitole 9.3 akustické studie se uvádí: „Z výsledků uvedených v předchozích kapitolách a z hlukových map (viz přílohy) vyplývá, že vlivem zprovoznění záměru D10 nedojde při porovnání výhledových výpočtových stavů v hodnoceném území k hodnotitelné změně celkové akustické situace. Ke zlepšení akustické situace dochází u objektů umístěných v blízkosti MÚK Radonice, u kterých dochází vlivem změny vedení jednotlivých ramen MÚK. Kupříkladu v ulici Bártlova (VB 2) v Horních Počernicích. Ke nehodnotitelnému zhoršení akustické situace naopak dochází v ulici Bystrá (VB 1) v Horních Počernicích vlivem předpokládaných navýšených dopravních intenzit.“

Kromě již výše uvedených námitek, lze za velmi odvážné považovat tvrzení, že by mělo dojít ke zlepšení akustické situace v oblasti MÚK Radonice vlivem změny vedení ramen, která novým uspořádáním jsou blíže obytné zástavbě, popřípadě přiblížením vlastního tělesa dálnice, tak jako dle uvedených rozdílových kartogramů se zde pohybuje vyšší počet vozidel – všechny tyto faktory naopak mohou přispět ke zvýšení hlučnosti v dané lokalitě. Zmíněného snížení hluku je dosaženo pomocí změny terénu, což v akustické studii zmíněno není, tak jako vlastní terénní úpravy nejsou uvedeny v rámci zjišťovacího řízení EIA, proto opět v této souvislosti navrhujeme zahájení úplného řízení EIA.

Příloha 1.2 výřez (rok 2030 bez záměru)



Příloha 1.3 (rok 2030 se záměrem)



Je vidět velké množství „vrstevnic“ kterými se od sebe jednotlivé modely odlišují.

Příloha 1.3 (rok 2030 se záměrem) – předcházející obrázek se zvýrazněním „nových“ vrstevnic



Připomínka 5:

V kapitole 10 akustické studie „Analýza chráněných objektů zasažených hlukem ze silniční dopravy podél záměru dálnice D10“ na str. 28 se píše: „Hlukové pásma byla generována u obytných staveb v celém hodnoceném území. Celkem bylo hodnoceno 3 226 obytných objektů s celkovým počtem 9 896 obyvatel. Analýza obyvatel v hodnoceném území byla zpracována Institutem plánování a rozvoje hl. m. Prahy z dat od Českého statistického úřadu ze sčítání lidu, domů a bytů z roku 2011.“

Vlastní zájmové území není ve studii jasně popsáno – zakresleny hranice co je posuzováno. Dle přílohy akustické studie je simulována POUZE bezprostřední okolí pozemní komunikace D10, ovšem

analýza pracuje přes 3 tisíce obytných objektů. Ve studii nejsou ani zahrnuty všechny komunikace v celé délce a uvedené intenzity dle kapitoly 6 akustické studie a tab. 6.1. Je pak velice zarážející tvrdit, že s 9 896 obyvatel se pro libovolný scénář minimálně 9859 (den) / 9 819 (noc) nalézá pod hlukovou hladinou 50 dB (den) / 40 dB (noc). Tato provedená analýza je úplný „paskvil“. Respektive chce tímto autor akustické studie tvrdit všem obyvatelům H. Počernic, Satalic a Radonic, že v okolí jejich zástavby je hluk do 40 dB v noci? (Když autor akustické studie se neobtěžoval ani simulovat nárůsty na návazných komunikacích vyvolaných záměrem.) Opět pro naprostý nesoulad mezi realitou a prezentovaným záměrem (zamýšlenou skutečností) ve studii navrhujeme úplný proces EIA.

Vlastní zhodnocení (VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ PRO SOUBOR ZMĚN ÚP HL. M. PRAHY VLN 17 A 24 - ZKRÁCENĚ) uvádí:

Na str 76:

„D10 MÚK Satalice – MÚK Radonice se vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v hodnoceném území se v roce 2018 v denní době pohybují pro LAeq,16 h v rozmezí 55,3 – 61,6 dB a v noční době se pohybují pro LAeq,8 h v rozmezí 48,0 – 53,3 dB.“

Komentář: Z této informace je zřejmé, že v okolí D10 je překračován limit pro denní i noční dobu.

Na Str. 81:

„V důsledku změn 3273/17 a 3274/17 dojde k zkapacitnění stávajících dálnic D0 a D10 v příslušných úsecích s pozitivním vlivem na zlepšení dopravní dostupnosti staveb. Dojde tak ke stavebním zásahům do tělesa stávajících dálnic a jejich rozšíření na 6ti pruh. Pozitivně se projeví především zkapacitnění stávající přetížené dálnice a vybudování protihlukových opatření, zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu po řešené komunikaci a souvisejících dopravních stavbách. Jedná se o mírně pozitivní vlivy s pozitivním spolupůsobením ostatních dopravních opatření a staveb v souvisejícím území.“

Komentář: Hluková studie PUDIS neuvádí návrh žádných protihlukových opatření mimo IPHO.

Na str. 85:

„Z dostupných podkladů lze usuzovat, že využití území pro uvažované funkce je možné, s výhradou umístění hlukově chráněných prostor směřujících do ulice Radlická v případě změny Z3418/24. Především změny obsahující návrhy za účelem zkapacitnění a dovybavení území dopravní infrastrukturou (Z3273/17, Z3274/17, Z3423/24 a Z3425/24) a ty, které mohou pomoci vytvořit funkční bariéry vůči pronikajícímu hluku ve prospěch stávající rezidenční zástavby (Z3426/24 a Z3425/24) mohou přispět ke snížení hlukové zátěže obyvatel města.

Pro zamezení negativním vlivům byla navržena opatření v rámci SEA i opatření obsažená ve vlastním územním plánu (podmínky využití ploch, dopravní řešení), která budou doplněna opatřeními při následné projektové přípravě staveb umístovaných v řešených plochách (protihluková opatření, bariérová zástavba, orientace objektů vůči převažujícím zdrojům hluku, opatření na budovách).

V této souvislosti je třeba upozornit na skutečnost, že do území s již překročenými hlukovými limity nelze umísťovat takové záměry, které úroveň akustického tlaku ještě zvýší.“

Komentář: Funkční bariéry jsou specifikovány kde? Hluková studie z roku 2019 nic neuvádí. Lze upozornit i na konstatování, že do území s překročeným limitem (což území okolo D10 je) již nelze vložit další záměry a dle výpočtů hlukové studie dojde k navýšení hluku vlivem realizace záměru, byť o desetiny decibelů, v tomto případě se však nejedná o nevhodnotitelnou změnu pokud jde o hodnocení k hygienickému limitu, což zpracovatel hlukové studie zcela evidentně opomněl zmínit.

Na str. 91:

„Vliv záměru na akustickou situaci v řešeném území byl v hlukové studii zpracované jako podklad pro oznámení EIA hodnocen pro rok 2018, pro dobu zprovoznění v roce 2030 a ve výhledu roku 2050, a dále v porovnání stavu s a bez záměru v roce 2030. Z výpočtů vyplývá, že realizací záměru dojde u nejbližší obytné zástavby k nehodnotitelnému navýšení hlučnosti o 0,9 dB ve dne a v noci o 0,4 dB oproti stavu bez záměru v roce 2030. I přesto, že v bodě jedna dochází k navýšení hladiny hluku o max. 0,9 dB (nehodnotitelná změna výpočtu), tak bylo překročeno k návrhu protihlukové ochrany. Jejich realizací dojde ke splnění hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Pozitivní vlivy:

Pozitivně se projeví především zkapacitnění stávající přetížené dálnice a vybudování protihlukových opatření, zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu po řešené komunikaci a souvisejících dopravních stavbách. Jedná se o mírně pozitivní vlivy s pozitivním spolupůsobením ostatních dopravních opatření a staveb v území. Za nejvýznamnější pozitivní vlivy záměru pak lze označit odvedení části dopravy ze stávající komunikační sítě, procházející obytnou zástavbou, se souvisejícími efekty ve smyslu snížení akustické zátěže, znečištění ovzduší, a s tím spojených vlivů na zdraví, snížení dopravní nehodovosti (zejména střetů s ostatními účastníky provozu na komunikacích) a zlepšení migrační prostupnosti území. Další pozitivní vlivy pak vyplývají ze skutečnosti, že stavební zásah do dálnice D10 umožňuje zlepšit další její aspekty, které by jinak zůstaly beze změny – rozšířit a doplnit vegetační doprovod dálnice, zlepšit stav odvodňovacích objektů.

Negativní vlivy:

Jedná se o rozšíření stávajícího koridoru pro zkapacitnění dálnice D10, která je i v současnosti podstatným impaktem v území. Vzhledem k existujícím vlivům, tak byly v kontextu stávajícího stavu a jeho vývojových trendů v řešeném území identifikovány mírně negativní vlivy v souvislosti s očekávaným zvýšením intenzit dopravy v řešeném koridoru, na druhou stranu dojde ke snížení dopravních kongescí, a s tím spojených externalit vůči hlukové zátěži a znečištění ovzduší v širším kontextu a se spolupůsobením ostatních dopravních staveb území a řešení dopravního systému území jako celku. V případě hlukové zátěže je významnou skutečností, že výsledná úroveň hlukové zátěže chráněné zástavby v okolí komunikací je do značné míry dána úrovní navržených protihlukových opatření. Tam, kde bylo identifikováno riziko zvýšení hluku z dálnice nad úroveň hygienického limitu, byla navržena realizace protihlukových opatření. Vlivem zprovoznění záměru tedy nedojde k překročení hygienických limitů.“

Komentář: Zpracovatel se odvolává na hlukovou studii z roku 2019, kde je však zcela chybně přistoupeno k nehodnotitelné změně. Naopak vlivem záměru zde dochází k situaci, že do území s již překročenými hlukovými limity je umísťován takový záměr, které úroveň akustického tlaku ještě zvýší! Je zde diskutována problematika hluku ve smyslu, že závisí na navržených protihlukových opatřeních. Však hluková studie z roku 2019, PUDIS žádné protihluková opatření nenavrhuje.

Str. 107:

„Z dostupných podkladů v rámci posouzení vlivů záměru zkapacitnění D10, na životní prostředí vyplývá, že v řešeném území je nutné očekávat zvýšenou hladinu hluku z dopravy, a to zejména v noční době V okolí D10 se nenachází žádný chráněný objekt. Nejbližší objekty se nachází u ul. Bystrá, které jsou ve stávajícím stavu nadlimitně zasaženy hlukem z dopravy na této komunikaci a D10, které vzájemně spolupůsobí. Jedná se o rozšíření stávajícího koridoru pro zkapacitnění dálnice D10, která je i v současnosti podstatným impaktem v území. Vzhledem k existujícím vlivům, tak byly v kontextu stávajícího stavu a jeho vývojových trendů v řešeném území identifikovány mírně negativní vlivy v souvislosti s očekávaným zvýšením intenzit dopravy v řešeném koridoru, na druhou stranu dojde ke snížení dopravních kongescí, a s tím spojených externalit vůči hlukové zátěži a znečištění ovzduší v širším kontextu a se spolupůsobením ostatních dopravních staveb území a řešení dopravního

systému území jako celku. V případě hlukové zátěže je významnou skutečností, že výsledná úroveň hlukové zátěže chráněné zástavby v okolí komunikací je do značné míry dána úrovní navržených protihlukových opatření. Tam, kde bylo identifikováno riziko zvýšení hluku z dálnice nad úroveň hygienického limitu, byla navržena realizace protihlukových opatření.“

Komentář: Kde ty protihluková opatření jsou navržena?

Str. 112:

„V souvislosti s ochranou veřejného zdraví upozorňujeme rovněž na rozsudek NSS ze dne 31. ledna 2012, č. j. 1 As 135/2011 - 246, z něhož vyplývá, že „do území nadlimitně zatíženého hlukem nelze bez dalšího automaticky umísťovat stavby, které sice každá jednotlivě nepřitíží svým provozem dotčenému území nijak výrazně, ale v součtu jednotlivých případů znamenají postupné a významné přitěžování již nyní existující nadlimitní zátěži v území.“ Městský soud v Praze ve svém rozsudku ze dne 23. července 2014, č. j. 11 A 109/2013 - 62 šel dokonce ještě dále, když uvedl (zvýrazněno Nejvyšším správním soudem): „Stavební úřad je povinen vyhodnotit vlivy stavby ve svém souhrnu zejména v situaci, kdy ze stanovisek dotčených orgánů plyne, že zjištěné hodnoty, pokud jde o účinky samotné stavby jako takové, sice jednotlivě nevykazují nadlimitní či nepřípustné hodnoty, ale stavbu je navrhováno umístit do území, které je již za stávajícího stavu nadlimitně zatíženo, nebo se zjištěné hodnoty přípustné maximální limitní zátěži blíží.“ Podobně se vyjádřil i Nejvyšší správní soud, a to již v rozsudku ze dne 2. února 2006, č. j. 2 As 44/2005 - 116: „Z hlediska posuzování pohody bydlení může být relevantní, pokud limitní hodnoty jsou sice dodrženy, ovšem naměřené hodnoty hluku se pohybují u horních hranic přípustného rozmezí.“ Citovaná judikatura tedy ukládá stavebnímu úřadu důkladně zvážit, zda vůbec bude možno umístit do území silně zatíženého hlukem novou stavbu, pokud je navržená stavba sama zdrojem dalšího hluku.“

Komentář: Tedy viz závěrečná věta - citovaná judikatura tedy ukládá stavebnímu úřadu důkladně zvážit, zda vůbec bude možno umístit do území silně zatíženého hlukem novou stavbu, pokud je navržená stavba sama zdrojem dalšího hluku. Záměr dle hlukové studie okolo D10 hluk zvýší (byť nepatrně, ale zvýší a to již nad hygienický limit tj. je prohlubován protiprávní stav), v rámci hlukové studie „shozeno“ konstatováním o nehodnotitelné změně (nesprávně), navržená protihluková opatření ve studii PUDIS z roku 2019 nejsou, tak na základě čeho je rozhodováno že záměr je po akustické stránce v pořádku?

Str. 113:

„Z dostupných podkladů lze usuzovat, že využití území pro uvažované funkce je možné, s výhradou umístění hlukově chráněných prostor směřujících do ulice Radlická v případě změny Z3418/24. Především změny obsahující návrhy za účelem zkapacitnění a dovybavení území dopravní infrastrukturou (Z3273/17, Z3274/17, Z3423/24 a Z3425/24) a ty, které mohou pomoci vytvořit funkční bariéry vůči pronikajícímu hluku ve prospěch stávající rezidenční zástavby (Z3426/24) mohou přispět ke snížení hlukové zátěže obyvatel města.

Pro zamezení negativním vlivům byla navržena opatření v rámci SEA i opatření obsažená ve vlastním územním plánu (podmínky využití ploch, dopravní řešení), která budou doplněna opatřeními při následné projektové přípravě staveb umísťovaných v řešených plochách (protihluková opatření, bariérová zástavba, orientace objektů vůči převažujícím zdrojům hluku, opatření na budovách). V této souvislosti je třeba upozornit na skutečnost, že do území s již překročenými hlukovými limity nelze umísťovat takové záměry, které úroveň akustického tlaku ještě zvýší.“

Komentář: Funkční bariéry jsou řešeny kde? Plochy jsou vymezeny jak? (Na základě neúplné hlukové studie PUDIS z roku 2019?)

Str 115:

„Jedná se o rozšíření stávajícího koridoru pro zkapacitnění dálnice D10, která je i v současnosti podstatným impaktem v území. Vzhledem k existujícím vlivům, tak byly v kontextu stávajícího stavu a jeho vývojových trendů v řešeném území identifikovány mírně negativní vlivy v souvislosti s očekávaným zvýšením intenzit dopravy v řešeném koridoru, na druhou stranu dojde ke snížení dopravních kongescí, a s tím spojených externalit vůči hlukové zátěži a znečištění ovzduší v širším kontextu a se spolupůsobením ostatních dopravních staveb území a řešení dopravního systému území jako celku. V případě hlukové zátěže je významnou skutečností, že výsledná úroveň hlukové zátěže chráněné zástavby v okolí komunikací je do značné míry dána úrovní navržených protihlukových opatření. Tam, kde bylo identifikováno riziko zvýšení hluku z dálnice nad úroveň hygienického limitu, byla navržena realizace protihlukových opatření.“

Komentář: Kde ty protihluková opatření jsou navržena?

Str 117:

„Oblast kumulací - bezprostřední okolí D10 a navazujících komunikací. Kumulaci vlivů z pohledu znečištění ovzduší a zvýšené akustické zátěže lze očekávat v souvislosti s další výstavbou dopravních staveb a průmyslových areálů v širším okolí řešeného území, které způsobí nárůst dopravy na hodnoceném úseku D10. V dlouhodobém výhledu přichází v úvahu kumulace s dalším rozšiřováním D10 na 6-ti pruh až do Brandýsa nad Labem. Tato kumulace bude automaticky posouzena v rámci EIA pro toto výhledové rozšíření.

V současné době stávající dálnice D10 v úseku MÚK Satalice – MÚK Radonice začíná dosahovat své kapacity a v době dopravní špičky se tvoří dopravní kolony. Tento aspekt je důsledkem neustálého rozšiřování průmyslové zóny v Horních Počernicích. Ta by se měla v budoucnu ještě rozšířit a z toho se dá předvídat, že intenzita dopravy se bude zvyšovat a s ní i případné negativní vlivy spojené s nárůstem hluku a škodlivin v ovzduší. Tudiž je za účelem zvýšení propustnosti této dopravní stavby potřeba dálnici D10 v úseku MÚK Satalice – MÚK Radonice rozšířit a zároveň zkapacitnit MÚK Radonice, a to s ohledem na stávající zástavbu. „

Komentář: Objevují se kolony a navíc má být v území provedeno rozšíření tj. další doprava. Další doprava znamená vyšší hluk. Tj. dokument připouští de facto zvýšení hlukové zátěže však jedná se o území nadlimitně zatížené, což i dle předloženého dokumentu není možné a tento rozpor by vhodnými protihlukovými opatřeními měl být řešen.

Str. 120:

„Hluk

Případně umístované hlukově chráněné objekty prověří pomocí hlukové studie prokazující dodržení hygienických limitů a akceptovatelnost z hlediska veřejného zdraví.

Opatření z hlediska vlivů na veřejné zdraví

Doložit v EIA dalšího stupně projektové dokumentace efektivitu snížení expozici hluku, s ohledem na urbanistické řešení.“

Komentář: V současné době tedy není řešeno tj. asi i tak pravděpodobně je, tedy do závazných podmínek schválení by jasně mělo být řečeno, že nelze hluk zvýšit v zatíženém území a je nutné udělat příslušnou studii hodnotící protihluková opatření i vlivem očekávané vyšší dopravy např. v rámci rozšiřování průmyslové zóny, viz výše.

Str. 131:

„Akceptovatelné s podmínkami

Z3273/17 a Z3274/17

Akceptovatelné za podmínku udělení souhlasu se zábore ZPF ze strany orgánu ochrany půdy.Z3418/24

Akceptovatelné za podmínky, že v území budou umístovány hlukově chráněné prostory pouze při prokázání dodržení hygienických limitů z hlediska hluku. Zastavění území podmínit vyhodnocením

vlivů na krajinný ráz se zaměřením na zachování průhledu z vyšších partií svahu na protější svahy Radlického údolí resp. do vltavského údolí a zároveň vhodné hmotové i architektonické pojetí zástavby v ulici Radlická. Zastavění území podmínit zachováním prostupnosti území pro pěší a parkové zeleně v centrální části svahu. Podmínit maximální výšku zástavby na 4-5 nadzemních pater s ohledem na zachování průhledů na okolní dominanty ze souvisejícího území.“

Komentář: Podmínka nutná - v území budou umístovány hlukově chráněné prostory pouze při prokázání dodržení hygienických limitů z hlediska hluku.

Str. 134:

„Konkrétní příspěvky k hlukové zátěži lze posoudit až se znalostí konkrétních technických parametrů umístovaných záměrů. Z dostupných podkladů lze usuzovat, že využití území pro uvažované funkce je možné, s výhradou umístění hlukově chráněných prostor směřujících do ulice Radlická v případě změny Z3418/24. Především změny obsahující návrhy za účelem zkapacitnění a dovybavení území dopravní infrastrukturou (Z3273/17, Z3274/17, Z3423/24 a Z3425/24) a ty, které mohou pomoci vytvořit funkční bariéry vůči pronikajícímu hluku ve prospěch stávající rezidenční zástavby (Z3426/24) mohou přispět ke snížení hlukové zátěže obyvatel města.

Pro zamezení negativním vlivům byla navržena opatření v rámci SEA i opatření obsažená ve vlastním územním plánu (podmínky využití ploch, dopravní řešení), která budou doplněna opatřeními při následné projektové přípravě staveb umístovaných v řešených plochách (protihluková opatření, bariérová zástavba, orientace objektů vůči převažujícím zdrojům hluku, opatření na budovách).

V této souvislosti je třeba upozornit na skutečnost, že do území s již překročenými hlukovými limity nelze umísťovat takové záměry, které úroveň akustického tlaku ještě zvýší.“

Komentář: Tj. konkrétní hluková zátěž není známa, měla by však v nadlimitně zatíženém území být blíže a lépe specifikována včetně protihlukových opatření.

Str. 166:

„V této souvislosti byly navrženy podmínky pro zastavování ploch, naopak změny 3273/17 a 3274/17 přispějí ke snížení hlukové zátěže podél významných dopravních tahů).

Především změny obsahující návrhy za účelem zkapacitnění a dovybavení území dopravní infrastrukturou (Z3273/17, Z3274/17, Z3423/24 a Z3425/24) a ty, které mohou pomoci vytvořit funkční bariéry vůči pronikajícímu hluku ve prospěch stávající rezidenční zástavby (Z3426/24) mohou přispět ke snížení hlukové zátěže obyvatel města.“

Komentář: Jaké podmínky? Jaká protihluková infrastruktura bude vytvořena.

Str. 169

„V případě uplatnění podmínek a doporučení, jež vyplynula z Vyhodnocení vlivů návrhu posuzovaných změn územního plánu na udržitelný rozvoj území, tak lze konstatovat, že předkládaná změna územního plánu při vhodném způsobu realizace neznamená žádné významné negativní vlivy na udržitelný rozvoj území.“

Komentář: Lze souhlasit za předpokladu, že budou vhodná opatření na snížení hluku realizována. V rámci dokumentu žádné kroky představeny nejsou.

Dokument „Přílohy_VVURU změny Praha 17+24_karty změny“

Str. 20:

„Dojde k úpravě MÚK Radonice (úprava větví, výstavba nové okružní křižovatky včetně vybudování nových bypassů u stávající okružní křižovatky). Součástí rozšíření je výstavba dvou mostů jako náhrada za stávající, odpovídající novému šířkovému uspořádání.“

Komentář: Nejsem si jist, že by to hluková studie nějak významněji řešila.

Str. 23:

„Hluk: Dominantní vliv na akustickou situaci v zájmové lokalitě má provoz na stávající dálnici D10. Pro území Prahy jsou na geoportálu Atlas životního prostředí Praha k dispozici hlukové mapy vlivu dopravní sítě, stav 2016, pro denní a noční dobu. Hlukové mapy, prezentované v atlasu životního prostředí Prahy, uvádějí pro území v okolí dálnice následující hladiny hluku: denní doba – v místě vlastní dálnice 75 – 85 dB, v úrovni nejbližší zástavby 60-65 dB, noční doba – v místě vlastní dálnice 70 – 80 dB, v úrovni nejbližší zástavby Prahy 50-55 dB. V rámci strategického mapování byla pro území aglomerace Prahy zpracována „Strategická hluková mapa aglomerace Praha 2017“ (Zdravotní ústav se sídlem v Ostravě, zadavatel Ministerstvo zdravotnictví). Strategická hluková mapa byla vypracována z liniových dopravních zdrojů (silniční, tramvajová a železniční doprava), z Letiště Václava Havla Praha a stacionárních zdrojů. Niže uvádíme data pro aglomeraci Praha 2017, a to pro všechny zdroje. Dle Strategického hlukového mapování (SHM) 2017 pro Aglomeraci Praha je lokalita zatížena hlukem ze stávajícího provozu po dálnici. V těsné blízkosti této komunikace je hlukový ukazatel pro celodenní působení L_{dn} v pásmu 60-65 dB a L_n (pro noc) 55-60 dB. Ve vzdálenějších plochách lokality jsou pak hlukové ukazatele v pásmu L_{dn} 55-60 dB a L_n 50-55 dB. Dle hlukové studie doložené k oznámení záměru „Zkapacitnění D10 MÚK Satalice – MÚK Radonice“ se vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku z provozu silniční dopravy v hodnoceném území se v roce 2018 v denní době pohybují pro L_{Aeq,16h} v rozmezí 55,3 – 61,6 dB a v noční době se pohybují pro L_{Aeq,8h} v rozmezí 48,0 – 53,3 dB. V blízkosti současné dálnice D10 je překračován hygienický limit v noční době L_{Aeq,8h} = 50 dB v ulici Bystrá v Horních Počernicích. Z dostupných podkladů v rámci posouzení vlivů záměru zkapacitnění D10, na životní prostředí vyplývá, že v řešeném území je nutné očekávat zvýšenou hladinu hluku z dopravy, a to zejména v noční době v okolí D10 se nenachází žádný chráněný objekt. Nejbližší objekty se nachází u ul. Bystrá, které jsou nadlimitně zasaženy hlukem z dopravy na této komunikaci a D10 a vzájemně spolupůsobí.“

Komentář: Tj. zvýšený hluk je připuštěn, otázkou je vztah právě k obytné zástavbě – ten však v rámci studie PUDIS z roku 2019 nebyl řádně zdokumentován. (Ve studii byly hodnoceny pouze 2 výpočtové body.)

Str. 27:

„Kumulaci vlivů z pohledu znečištění ovzduší a zvýšené akustické zátěže lze očekávat v souvislosti s další výstavbou dopravních staveb a průmyslových areálů v širším okolí řešeného území, které způsobí nárůst dopravy na hodnoceném úseku D10. Aby bylo hodnocení dopadů stavby ve výše uvedených složkách provedeno na straně bezpečnosti, byl v rámci EIA hodnocen stav za zprovoznění D10 spolu s D0 520 již v roce 2030 i přesto, že je zřejmé, že posuzovaná stavba předejde výstavbu D0 520. V dlouhodobém výhledu přichází v úvahu kumulace s dalším rozšiřováním D10 na 6-ti pruh až do Brandýsa nad Labem. Tato kumulace bude automaticky posouzena v rámci EIA pro toto výhledové rozšíření. V současné době stávající dálnice D10 v úseku MÚK Satalice – MÚK Radonice začíná dosahovat své kapacity a v době dopravní špičky se tvoří dopravní kolony. Tento aspekt je důsledkem neustálého rozšiřování průmyslové zóny v Horních Počernicích. Ta by se měla v budoucnu ještě rozšířit a z toho se dá předvídat, že intenzita dopravy se bude zvyšovat a s ní i případné negativní vlivy

spojené s nárůstem hluku a škodlivin v ovzduší Tudíž je za účelem zvýšení propustnosti této dopravní stavby potřeba dálnici D10 v úseku MÚK Satalice – MÚK Radonice rozšířit a zároveň zkapacitnit MÚK Radonice, a to s ohledem na stávající zástavbu.“

Komentář: Je v rámci rozšiřování počítáno s uvedeným nárůstem dopravy? V rámci hodnocení protihlukových opatření? (Nebo je opět řešeno „salámovou metodou“?)

Str. 28:

„Hodnocení zdravotního rizika hluku bylo provedeno na základě modelových výpočtů akustické studie zpracovaných v rámci oznámení EIA (kód záměru v informačním systému EIA OVS1227) pro stávající stav a pro stav v roce 2030 bez realizace záměru a s realizací záměru a stav ve výhledovém roce 2050 s realizací záměru, a bylo zaměřeno na obyvatele nejvíce exponované obytné zástavby v zájmovém území. Pro obyvatele nejbližšího domu Bystrá 2 508, Praha 20 může realizace záměru vést k mírnému navýšení expozice hluku, ale toto navýšení nebude mít za následek zvýšení počtu obyvatel rušených hlukem z dopravy ve spánku. Vzhledem k nejistotám výchozích podkladů a použitých vztahů expozice a účinku nejde o exaktní výpočet, ale spíše jen o orientační odhad a s ohledem i na všechny uvedené nejistoty je možné konstatovat, že realizace záměru nezvýší riziko nepříznivých účinků hluku. Změna bude i v této lokalitě zanedbatelná. Vliv záměru na akustickou situaci v řešeném území byl v hlukové studii zpracované jako podklad pro oznámení EIA hodnocen pro rok 2018, pro dobu zprovoznění v roce 2030 a ve výhledu roku 2050, a dále v porovnání stavu s a bez záměru v roce 2030. Z výpočtů vyplývá, že realizací záměru dojde u nejbližší obytné zástavby k nehodnotitelnému navýšení hluchnosti o 0,9 dB ve dne a v noci o 0,4 dB oproti stavu bez záměru v roce 2030. I přesto, že v bodě jedna dochází k navýšení hladiny hluku o max. 0,9 dB (nehodnotitelná změna výpočtu), tak bylo překročeno k návrhu protihlukové ochrany. Jejich realizací dojde ke splnění hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.“

Komentář: Bylo uvedeno i v rámci hodnocení rizik, že dojde v nadlimitně zatíženém území k dalšímu zvýšení hluku (nepřípustné). Konstatování o nehodnotitelné změně hluku převzato z hlukové studie PUDIS z roku 2019 je opět nepřípustné, jelikož není možné provádět takové hodnocení k limitu viz, poznámka 1 k hlukové studii.

Str. 29:

„Negativní vlivy: Jedná se o rozšíření stávajícího koridoru pro zkapacitnění dálnice D10, která je i v současnosti podstatným impaktem v území. Vzhledem k existujícím vlivům, tak byly v kontextu stávajícího stavu a jeho vývojových trendů v řešeném území identifikovány mírně negativní vlivy v souvislosti s očekávaným zvýšením intenzit dopravy v řešeném koridoru, na druhou stranu dojde ke snížení dopravních kongescí, a s tím spojených externalit vůči hlukové zátěži a znečištění ovzduší v širším kontextu a se spolupůsobením ostatních dopravních staveb území a řešení dopravního systému území jako celku. V případě hlukové zátěže je významnou skutečností, že výsledná úroveň hlukové zátěže chráněné zástavby v okolí komunikací je do značné míry dána úrovní navržených protihlukových opatření. Tam, kde bylo identifikováno riziko zvýšení hluku z dálnice nad úroveň hygienického limitu, byla navržena realizace protihlukových opatření.“

Komentář: Dokument uvádí, že doprava se zvýší, tj. tím logicky dojde ke zvýšení hluku (v nadlimitně zatíženém území), ale daná protihluková opatření, která mají snížit hluk jsou uvedena, navrhována kde?