

dle rozdělovníku

SZn.

S-MHMP-0500048/2014/OZP/VI/EIA/915-2/Žá

Vyřizuje/telefon

Ing. Žáková/236004425

ivana.zakova@praha.eu

Datum

6.10.2014

ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ

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

Identifikační údaje:**Název:****Shopping and office Bořislavka, Praha 6****Kód záměru:**PHA915 (v Informačním systému EIA – www.cenia.cz/eia)**Zařazení záměru dle zákona:**

Bod 10.6, kategorie II, příloha č. 1 – Skladové nebo obchodní komplexy včetně nákupních středisek, o celkové výměře nad 3000 m² zastavěné plochy; parkoviště nebo garáže s kapacitou nad 100 parkovacích stání v součtu pro celou stavbu.

Charakter a kapacita záměru:

Předmětem oznámení záměru (dále jen Oznámení) je posouzení výstavby a provozu čtyř administrativních a obchodních objektů se čtyřmi až sedmi nadzemními podlažími (dále jen NP) a ustoupenými technologickými nástavbami na střechách objektů. V nadzemních podlažích budou situovány především kancelářské plochy s nezbytným sociálním zázemím doplněné obchodními plochami, kavárnou a restaurací.

Záměr má navrženo šest podzemních podlaží (dále jen PP), která budou sloužit především jako garáže, technologické zázemí a skladovací prostory. V 1.PP je navržena přímá návaznost na vestibul v současné době budované stanice linky metra A – Bořislavka. V 1. – 2.PP proto budou umístěny menší obchodní plochy a restaurace. V 1. PP objektu D (nejvýhodněji umístěný objekt) jsou mimo obchodní plochy navrženy také kancelářské prostory. V 3.PP bude umístěn supermarket se zázemím o ploše cca 2 000 m².

Plocha zájmového území činí 12 195 m², zastavěná plocha je 10 782 m². Záměr počítá se zřízením 3 974 m² plochy započitatelné zeleně, z čehož bude 2 986 m² sadových úprav na rostlém terénu (včetně úpravy parku na východě území).

Hrubá podzemní plocha nadzemní části činí 29 431 m², hrubá podzemní plocha podzemní části 50 747 m².

Čistá podlažní plocha kancelářských ploch činí 14 888 m², čistá podlažní plocha obchodních ploch je 8 537 m², čistá podlažní plocha gastroprovozu je 676 m².

Výška objektů k ul. Evropská je 22,9 – 28,6 m, výška s ustupující střešní nástavbou (ustupující o více než je jejich výška) je 26,8 – 32,5 m.

Výška objektů k ul. Kladenské je 9,4 – 19 m v blízkosti uliční čáry. Výška ustupující části (ustoupení více než jejich výška) je 28,1 – 38,5 m.

Je navrženo 700 parkovacích stání (dále jen PS) v podzemních podlažích, navržený počet PS odpovídá vyhlášce č. 26/1999 Sb.HMP, o obecných technických požadavcích na výstavbu v hl. m. Praze.

Vjezdy do podzemních garáží záměru jsou navrženy z ul. Kladenská a z ul. Liberijská.

Vjezd a výjezd Liberijská bude sloužit pro 160 PS z 2. - 3.PP - zákazníci obchodního centra, restaurace a návštěvníci administrativy. Vjezd a výjezd Kladenská bude sloužit pro 383 PS - rezidenti (administrativa) a pro 157 PS z 4.PP - zákazníci obchodního centra, restaurace a návštěvníci administrativy.

Jednotlivá podlaží budou spojena rampovým systémem, pouze ze 3.PP nebude možný přístup do 4.PP (opačně ano), čímž se sleduje odlehčení Kladenské ulice při odjezdu návštěvníků záměru.

Vjezd a výjezd Kladenská pro zásobování bude samostatný a nebude propojen s garážemi.

Vytápění záměru je navrženo kombinací centrálního zásobování teplem (dále jen CZT) a využitím geotermální energie pomocí tepelných čerpadel.

V lokalitě byly již 2 x posouzeny obdobné záměry. V roce 2001 bylo vydáno pro záměr „The European Gate – rezidenční a administrativní centrum, při ul. Evropská, Liberijská a Kladenská, Praha 6“ souhlasné stanovisko o hodnocení vlivů dle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění s doporučujícími podmínkami pro další projektovou přípravu stavby.

V roce 2007 byl vydán závěr zjišťovacího řízení (viz SZn. S-MHMP-454805/2006/OOP/VI/EIA/278-2/Žá ze dne 30.4.2007) s tím, že záměr „Office & Shopping Centrum Bořislavka, Praha 6“ nebude posuzován podle zákona č.100/2001 Sb, o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění při splnění navržených podmínek pro následná správní řízení.

Záměr posuzovaný v roce 2007 má vydané pravomocné územní rozhodnutí a pravomocné stavební povolení (resp. změnu územního rozhodnutí a změnu stavby před jejím dokončením – viz č.j. MC P6 021307/2008/OV/Ber/P 1050 a ost. Dej., Vok; Spis.zn. MCP6 009790/2008 ze dne 5.5.2008)) a je možné jej v nezměněné podobě realizovat.

V současné době investor ustoupil od koncepce výše uvedeného záměru a je posuzována další změna záměru, na kterou bude vydávána změna rozhodnutí o umístění stavby a změna stavby před dokončením.

Předkládaný záměr má oproti záměru posuzovanému v roce 2007 navržen větší počet administrativních ploch (z 12 720 m² na 14 888 m²) oproti plochám obchodním (z 11 415 m² na 8 537 m²). Tím dochází k poklesu PS o 87 i k poklesu vyvolané dopravy o 152 jízd osobních automobilů (dále jen OA) v jednom směru/24 hod. Intenzity dopravy poklesly z 2 250 OA jedním směrem/24 hod. na 2 098 OA jedním směrem/24 hod.

Záměr byl hodnocen z hlediska uspořádání okolní komunikační sítě ve 2 variantách.

varianta 1 – stávající úprava komunikace Kladenská,

varianta 2 – propojení ul. Kladenské s ul. U Dejvického rybníčku.

Dle Oznámení nejsou u jednotlivých variant z hlediska hodnocení vlivů na životní prostředí významné rozdíly.

Umístění:

kraj:	Hlavní město Praha
obec:	hlavní město Praha
městská část:	Praha 6
katastrální území:	Dejvice, Vokovice

Oznamovatel:

Shopping and office centrum Bořislavka s.r.o., Vinohradská 1511/230, 100 00 Praha 10
IČ: 274 57 621

Průběh zjišťovacího řízení:

Při zjišťovacím řízení se zjišťuje, zda a v jakém rozsahu může záměr vážně ovlivnit životní prostředí a veřejné zdraví. Používají se při tom kritéria, která jsou stanovena v příloze č. 2 k zákonu a která charakterizují na jedné straně vlastní záměr a příslušné zájmové území, na druhé straně z toho vyplývající významné potenciální vlivy na veřejné zdraví a životní prostředí. Při určování, zda záměr má významné vlivy, dále příslušný úřad přihlíží k obdrženým vyjádřením veřejnosti, dotčených správních úřadů a dotčených územních samosprávných celků. Oznámení záměru (prosinec 2013) bylo zpracováno podle přílohy č. 3 zákona Ing. Liborem Ládyšem, EKOLA group, spol. s r.o., držitelem autorizace dle zákona se spolupracovníky. V předloženém Oznámení byly uvedeny vstupy a výstupy záměru z hlediska jednotlivých složek životního prostředí, zhodnocena stávající zátěž území a popsány a posouzeny vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví pro dobu výstavby i provozu záměru.

Podkladem pro zhodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví bylo 6 odborných studií:

- Dopravně-inženýrské podklady (Technická správa komunikací hl.m. Prahy – úsek dopravního inženýrství (dále jen TSK-ÚDI), úkol č. 14 – 7500 – H04, únor 2014; IPR Praha 01/2014, č.j.: 180/2014);
- Dopravně inženýrská studie (Atelier PROMIKA s.r.o., březen 2014);
- Akustické posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., zakázkové číslo 13.0503-04, březen 2014);
- Modelové hodnocení kvality ovzduší (ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o., únor 2014);
- Hodnocení zdravotních rizik (Hluk: EKOLA group, spol. s r.o., březen 2014; Ovzduší: ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., únor 2014);
- Světelně-technické posouzení - vliv na okolí (EKOLA group, spol. s r.o., zakázkové číslo 13.0503-04, březen 2014);

- Posouzení vlivu navrhovaného záměru na krajinný ráz (Ing. arch. Ivan Vorel, CSc. - Atelier V, leden 2014);
- Vliv projektované výstavby objektů na přirozené provětrávání území (RNDr. Jan Pretel, CSc., únor 2014);
- Hydrogeologický posudek - Realizace vrtů pro tepelná čerpadla (Ing. Martin Schreiber, únor 2014).

Ze závěru Oznámení vyplývá, že nejzávažnějšími environmentálními charakteristikami dotčeného území je akustická situace a znečištění ovzduší.

Z provedených vyhodnocení a posouzení vyplývá, že realizace záměru nebude představovat u jednotlivých složek životního prostředí významný negativní vliv na životní prostředí. Vlivem realizace záměru dojde ke snížení ekvivalentní hladiny akustického tlaku A u nejbližších chráněných objektů v ul. Kladenská a Liberijská z dopravy. Snížení ekvivalentní hladiny akustického tlaku je způsobeno umístěním záměru, který svojí hmotou tvoří clonu mezi okolní zástavbou a komunikací Evropská, dále výměnou stávajícího povrchu komunikace v ul. Liberijská. Přírůstek hlukové zátěže při ul. Evropská je minimální a nehodnotitelný (viz dále).

Z hlediska znečištění ovzduší nedojde vlivem běžného provozu ani výstavby záměru k překročení imisního limitu průměrných ročních ani krátkodobých koncentrací (pro škodlivinu benzo(a)pyren (dále jen B(a)P) je počítána pouze automobilová doprava). Zpracovatel oznámení konstatuje, že výstavba ani provoz záměru nebude představovat riziko pro životní prostředí v daném prostředí. Je však nutné respektovat navržená ochranná opatření uvedená v kap. D.IV. Oznámení.

Na základě výsledků provedeného hodnocení vlivů na životní prostředí zpracovatel Oznámení záměr doporučuje k realizaci v obou předložených variantách, které se liší dopravním uspořádáním ul. Kladenské. Změna dopravního uspořádání komunikační sítě (zprůjezdnění ul. Kladenská) nesouvisí s posuzovaným záměrem.

Záměr nemůže mít významný vliv na evropsky významné oblasti ani ptačí lokality (NATURA 2000) – viz stanovisko odboru životního prostředí Magistrátu hlavního města Prahy S-MHMP-0199869/2014/1/OZP/VI ze dne 6. 3. 2014.

Závěrem zpracovatel Oznámení uvádí, že posuzovaný záměr lze doporučit k realizaci při splnění podmínek uvedených v kapitole D.IV Oznámení - Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů.

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

- Hlavní město Praha
(vyjádření č.j. MHMP 799988/2014 ze dne 9. 6. 2014),
- Městská část Praha 6
(vyjádření č. j. MCP6 034503/2014 ze dne 14. 5. 2014),
- Hygienická stanice hlavního města Prahy
(vyjádření č. j. S-18657//2014/04419 ze dne 2. 5. 2014,
vyjádření č.j. S-18657/2014/04419, S-31077/2014 ze dne 4. 7. 2014),
- Česká inspekce životního prostředí - oblastní inspektorát Praha
(vyjádření č. j. ČIŽP/41/IPPP/1407407150.001/14/PVZ ze dne 5. 5. 2014),
- odbor památkové péče Magistrátu hlavního města Prahy
(vyjádření S-MHMP OPP 549934/2014 ze dne 25. 4. 2014),
- odbor životního prostředí Magistrátu hlavního města Prahy
(vyjádření SZn. S-MHMP-0500048/2014/1/OZP/VI ze dne 13. 5. 2014),
- občanské sdružení VELESLAVÍN – VOKOVICE K ŽIVOTU
(vyjádření ze dne 30. 4. 2014),
- občanské sdružení pro Hanspaulku
(vyjádření ze dne 5. 5. 2014),
- SVJ Náměstí Bořislavka 2028
(vyjádření ze dne 5. 5. 2014),
- BD Náměstí Bořislavka 4 a 5
(vyjádření ze dne 24. 6. 2014).
- SVJ Kladenská 531 - 534
(vyjádření ze dne 5. 5. 2014),
- Kladenská 19-21-23, bytové družstvo
(vyjádření ze dne 6. 5. 2014),
- Jana a Radomil Štumpfovi
(vyjádření ze dne 5. 5. 2014),

- Kateřina Jírová
(vyjádření ze dne 7. 5. 2014),
- MUDr. Antonín Nechvátal
(vyjádření ze dne 6. 5. 2014),
- Irma Gjersten
(vyjádření ze dne 6. 5. 2014),
- Ing. Jana Pechová
(vyjádření ze dne 6. 5. 2014),
- Jan Trojan
(vyjádření ze dne 6. 5. 2014),
- Ing. Helena Dvořáčková
(vyjádření ze dne 6. 5. 2014),
- Ing. Ditta Pištecký Dvořáčková
(vyjádření ze dne 6. 5. 2014),
- Ing. Jiří Jíra
(vyjádření ze dne 9. 5. 2014),
- Ing. Simona Kheilová
(vyjádření ze dne 9. 5. 2014).

Podstata jednotlivých vyjádření je shrnuta v následujícím textu.

Hlavní město Praha (dále jen HMP) souhlasí s výše uvedeným záměrem s výhradami. Záměr je možno realizovat za splnění těchto podmínek:

1. Z hlediska ochrany ovzduší dochází podle pětiletých průměrů koncentrací ve čtvercích 1 x 1 km údajů ČHMÚ za roky 2008 – 2012 k překračování limitu pro roční průměry benzo(a)pyrenu (dále jen B(a)P). Hodnoty krátkodobých maximálních koncentrací PM₁₀ se k překročení limitu přibližují. Analogicky s měřením na podobně exponovaných lokalitách lze usuzovat, že maximální krátkodobé koncentrace NO₂ a PM₁₀ v blízkém okolí ul. Evropská budou překračovat stanovené limity. Podle výsledků modelu ATEM již ve výchozím stavu dochází k překračování maximálních denních koncentrací PM₁₀ v daném prostoru až o více než 13%.

V rozptylové studii se uvádí, že nárůst maximálních denních koncentrací PM_{10} z provozu záměru bude 4 - 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Pětiletý průměr pro roky 2008 – 2012 pro 36. nejvyšší maximální denní koncentraci PM_{10} je podle ČHMÚ v tomto čtverci 46,6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Nárůst imisí z provozu a vyvolané dopravy podzemních garáží může přispívat k překračování stanoveného limitu 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

2. Z hlediska veřejného prostoru HMP doporučuje přehodnotit výškové uspořádání a výsadby stromů podél ul. Evropské.
3. Z hlediska městské zeleně je v popisu sadových úprav kladen důraz na liniovou zeleň na jižní a severní straně lokality. HMP doporučuje, aby výběr dřevin pro liniové výsadby v prostoru Evropské ul. byl koordinovaný s ostatními záměry různých investorů navazujících na tuto ulici.

Z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí HMP nepožaduje další posuzování záměru za předpokladu splnění všech podmínek dotčených správních úřadů k záměru a jejich zohlednění v závěru zjišťovacího řízení.

Vyjádření **Městské části Praha 6 (dále jen MČ Praha 6)** bylo schváleno usnesením Rady městské části Praha 6 č. 3247/14 ze dne 14.5.2014.

MČ Praha 6 souhlasí s realizací záměru za splnění níže uvedených podmínek a nepožaduje, aby byl záměr posuzován dle zákona.

Z hlediska územního rozvoje je nejprve popsán záměr a rekapitulován vývoj výstavby v dané lokalitě.

Dále se konstatuje, že nyní předkládaný záměr se nachází v zastavěném stabilizovaném území s funkčním využitím SV – všeobecně smíšené se stanovený kódem míry využití území I.

Z hlediska územního rozvoje byl nyní posuzovaný záměr ve fázi studie projednán kladně v komisi územního rozvoje dne 12.5.2014 s požadavkem na zprůjezdění Kladenské ul. směrem do centra (financování bude zajištěno investorem prostřednictvím TSK).

Z hlediska životního prostředí je jako nejdůležitější faktor, ovlivňující životní prostředí lokality uvedena automobilová doprava. S tím jsou spojené zvýšené koncentrace znečišťujících látek v ovzduší a hluková zátěž.

Dle Oznámení by realizací záměru nemělo docházet ke zhoršení hodnot hlukové zátěže a znečištění ovzduší. Odhlučněním obytné zástavby v Kladenské ul. od provozu na Evropské ul. dojde i ke snížení hlukové zátěže rezidentů.

Celkové přetížení komunikační sítě v okolí záměru je odhadnuto na cca 4 300 jízd/den. Částečnou kompenzací nárůstu bude snížení intenzity autobusové dopravy na Evropské třídě v souvislosti s prodloužením metra A.

V Oznámení byly rovněž posouzeny kapacity světelně řízených křižovatek v nejbližším okolí. Z provedených odhadů vyplývá, že křižovatky kapacitně vyhovují, stejně tak i neřízené křižovatky v nejbližším okolí objektu.

V zájmu dosažení nižší hlukové (vibrační) zátěže je třeba důsledně požadovat předpokládanou výměnu povrchu ul. Liberijská (z dlažby na živici). Rovněž podmiňující a nezbytnou investicí je výstavba podchodu pod touto ulicí.

V době zprovoznění objektu bude centrum přímo napojeno na budovanou trasu metra A (stanice Bořislavka, přímý přístup podchodem). Alternativní dopravní obsluha je rovněž zajištěna tramvajovou dopravou na Evropské třídě, rozsah využití přilehlého obratiště autobusové dopravy není v současné době znám.

Zájmové území je ve stávajícím stavu nezastavěné a nevyužívané s heterogenními navážkami s ruderní vegetací. Dřeviny podléhající povolení ke kácení se již na pozemku nenachází. Jedná se o svažitý pozemek, na kterém si stavba centra vyžádá rozsáhlé terénní úpravy. Při realizaci stavby dojde postupně k odvozu 276 000 m³ zeminy, přičemž ke zpětnému zásypu bude využito 18 650 m³. Vytěžená zemina bude bez mezideponování odvezena na řízenou skládku.

Staveništní doprava povede ul. Kladenskou, Liberijskou a Horoměřickou nebo odbočí na Evropskou ve směru z centra.

Vliv záměru na okolí se projeví v období výstavby zhoršením hlukových a imisních poměrů, a to především při zemních pracích a terénních úpravách, dále také vlivem zvýšené staveništní dopravy. Následkem sekundární prašnosti dojde též k zatížení území polétavým prachem.

MČ Praha 6 z důvodů snížení vlivů záměru na okolí požaduje v dalších stupních projektové přípravy zpracovat zásady organizace výstavby, eliminovat sekundární prašnost pravidelným kropením prostoru staveniště, zabezpečit využívání veškerých stavebních strojů výhradně v denní době. Přebytečný materiál ze stavební činnosti požaduje ihned odvážet a likvidovat. Sypké odpady ze stavby požaduje odvážet na zaplachtovaných korbách nákladních automobilů. Po celou dobu stavby investor zajistí důkladné čištění a úklid všech komunikací (chodníků a vozovek) dotčených stavbou, u výjezdu ze staveniště na veřejné komunikace budou zřízeny oklepové a mycí rampy a v případě potřeby bude zajištěno odstraňování bláta z pneumatik a podběhů.

MČ Praha 6 doporučuje podél staveniště vystavět plot z plných prvků, který bude sloužit ke snížení dopadu hluku ze stavební činnosti na obyvatele okolních domů. Trasy staveništní dopravy budou před zahájením stavby projednány se silničním správním úřadem. Stavební činnost je třeba provádět pouze v době od 7.00 do 21.00 hodin, přičemž hlučné práce max. v době od 8.00 do 17.00 hodin.

Hygienická stanice hl. m. Prahy (dále jen HS HMP) uplatnila v rámci zjišťovacího řízení 2 vyjádření.

Ve vyjádření ze dne 2.5.2014 HS HMP uvedla, že součástí Oznámení je akustické posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., Mistrovská 4, Praha 10) včetně měření hluku, modelové hodnocení kvality ovzduší (ATEM, Ateliér ekologických modelů s.r.o., Hvoždanská 3, Praha 4), hodnocení zdravotních rizik hluku (EKOLA group, spol. s r.o., ATEM, Ateliér ekologických modelů s.r.o.) Všechny uvedené studie jsou srozumitelné a podávají komplexní pohled působení zamýšlené stavby na zdraví obyvatel.

Akustická studie hodnotí stávající akustickou situaci, akustickou situaci při provozu záměru v roce 2017 a situaci při naplnění Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy (dále jen ÚPn). Do posouzení je zahrnuta stavební činnost, provoz zdrojové a cílové dopravy na veřejných a neveřejných komunikacích a provoz stacionárních zdrojů hluku. Nejbližše chráněnou zástavbou jsou rodinné vily v ul. Evropská a bytové domy v ul. Kladenská a Liberijská.

Naměřené hladiny hluku v chráněném venkovním prostoru staveb v měřicím místě Evropská 658/122 jsou v úrovni 68,7 dB ve dne a 62,2 dB v noci. V měřicím místě Kladenská 41/17 činí denní hladina hluku 59,3 dB a v noci 50,8 dB, v měřicím místě Liberijská 592/5 byla naměřena hodnota 62,8 dB ve dne a 54,7 v noci.

Předpokládané intenzity zdrojové a cílové dopravy záměru činí u ul. Liberijské cca 158 jízď/hod. v denní době v obou směrech a 66 jízď/hod. v noci. U Kladenské ul. 188 jízď/hod. v denní době a 24 jízď/hod. v noci. Záměr předpokládá noční provoz.

Z akustického posouzení lze odvodit, že hlavním problémem při umístění záměru je pozemní doprava. Samotný provoz stacionárních zdrojů hluku či stavební činnost s největší pravděpodobností nezpůsobí překročení hygienických limitů hluku v daném území. Záměr je umísťován do území, které je dnes (a podle všeho tomu tak bude i v budoucnu) nadlimitně zatížené hlukem. Komunikace Evropská patří mezi komunikace uváděné pod pojmem stará hluková zátěž, kde nařízení vlády č. 272/2011 Sb. výjimečně povoluje limity hluku do 70 dB ve dne a 60 dB v noci. Z měření uvedeného v akustické studii i z výpočtů hodnotících vliv provozu pozemní dopravy na akustickou situaci v okolí záměru přitom jednoznačně plyne, že v denní době se hladiny hluku u domů na ul. Evropská pohybují těsně pod limitem $L_{Aeq16h} = 70$ dB (podle výpočtů i nad limitem 70 dB), v noci limit $L_{Aeq16h} = 60$ dB dokonce překračují až o 2,9

dB. Při sečtení ekvivalentních hlukových hladin akustického tlaku A přesáhne ekvivalentní hladina hluku z automobilové a tramvajové dopravy limit v bodech u Evropské ul. pro denní dobu až o 0,7 dB a až o 3,8 dB pro noční dobu. Při provozu záměru (v obou variantách Kladenské ul.) se akustická situace v 5 výpočtových bodech zhorší max. do 0,9 dB (zejména ve výpočtových bodech ul. Evropská). V ostatních 11 výpočtových bodech dojde v důsledku umístění nové hmoty záměru a provedení rekonstrukce povrchu komunikace Liberijská k poklesu o cca 2 dB. O něco příznivěji vychází varianta bez zprůjezdnění Kladenské. Ve výhledu (při stavu naplnění ÚPn – kompletní Pražský okruh a městský okruh s Břevnovskou a Radlickou radiálou) se vypočtené hladiny hluku z celkové dopravy na pozemních komunikacích se záměrem v denní době pohybují od $L_{Aeq16h} = 55,9$ dB do $L_{Aeq16h} = 71,3$ dB a v noční době od $L_{Aeq16h} = 48,8$ dB do $L_{Aeq16h} = 64,8$ dB. Z uvedeného lze predikovat, že dopravní řešení ve smyslu ÚPn celkovou akustickou studií v dané lokalitě nezlepší, naopak dojde ke zhoršení. Hladiny hluku na komunikaci Evropská budou i tak v budoucnu přesahovat limity pro starou hlukovou zátěž, i v dalších komunikacích obklopujících záměr se hladiny akustického tlaku A proti dnešku zvýší.

Podle argumentace uvedené ve studii bude příspěvek záměru proti současnému stavu max. do 0,9 dB, což podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. nelze považovat za hodnotitelnou změnu akustické situace. Nutno rovněž dodat, že záměr je navrhován s difrakčním charakterem fasády z důvodů co největší eliminace nežádoucích odrazů akustické energie od fasády samotného záměru. Příspěvek záměru by tedy mohl být objektivně nižší než 0,9 dB. Přesto orgán ochrany veřejného zdraví po detailním prozkoumání Oznámení vydává k předloženému záměru nesouhlasné vyjádření.

Ve vyjádření z 1.7.2014 HS HMP nejprve shrnula důvody nesouhlasného vyjádření ze dne 2.5.2014. Těmito důvody byly akustické poměry v místě zamýšlené stavby, konkrétně nadměrný hluk z pozemní dopravy na komunikaci Evropská (stará hluková zátěž), podstatně méně již hluk z výstavby či hluk z akusticky činných zdrojů záměru. Orgán ochrany veřejného zdraví při posuzování záměru přihlédl ke stanovisku Ministerstva zdravotnictví č.j.27690/2013/OVZ-32.3 ze dne 5.2.2014 k obytnému souboru Komořanská a Na Šabatce. V tomto stanovisku se uvádí, že orgán ochrany veřejného zdraví posuzuje, zda v případě umístění stavby do území již nadlimitně zatíženého hlukem jsou navržena taková protihluková opatření, která zajistí nezhoršení hlukové situace ve stávajících chráněných prostorech.

Dne 1.7. 2014 požádal zhotovitel projektu o přehodnocení vyjádření k záměru. V podání uvedl, že zmíněný prostor byl již v minulosti v procesu EIA posuzován (viz závěr zjišťovacího řízení z r.2007), na stavbu bylo vydáno územní rozhodnutí i stavební povolení, záměr je připraven k realizaci. Nicméně investor od původní koncepce záměru v roce 2014 ustoupil a rozhodl se pod původním názvem předložit záměr nový. Změny v koncepci jsou řešeny v rámci nového zjišťovacího řízení a předložený záměr je defacto změnou stavby před dokončením.

K žádosti o přehodnocení vyjádření byl předložen souhrn porovnání základních parametrů původního (r.2007) a upraveného záměru pro EIA (Ing. Radek Kropelnický, EKOLA group, spol. s r.o., červen 2014, zak.č.13.0503-04). Součástí tohoto materiálu je porovnání možných odrazů akustické energie od fasád obou záměrů. Z výpočtů vyplývá, že nový záměr je v problematice odrazu akustické energie srovnatelný nebo příznivější, protože nově navrhovaná fasáda je členitější. (původně 2 větší objekty, nyní 4 menší objekty) a má difrakční charakter. Rozdíl odrazů záměru představuje 0 až – 0,3 dB ve prospěch nového záměru.

Z příloženého souhrnu porovnání základních parametrů původního a upraveného záměru pro EIA dále vyplývá, že v novém záměru je snížen počet PS ze 787 PS na 700 PS a intenzita dopravy poklesne z 2 250 OA jedním směrem/24 hod. na 2098 OA jedním směrem/24 hod.

Z porovnání parametrů původního i nového záměru plyne, že příznivější parametry pro životní prostředí i zdraví osob jsou spojeny s novým záměrem, třebaže rozdíly v akustické zátěži jsou malé. Hladiny hluku z pozemní dopravy po komunikaci Evropské vyjádřené pojmem stará hluková zátěž nebudou výstavbou záměru významněji ovlivněny; akustické poměry v obytné zástavbě v okolí záměru představují dnes i v budoucnu riziko pro zdraví osob.

V závěru vyjádření se konstatuje, že v případě posuzování záměru v režimu změny stavby před dokončením (což představuje změnu platného územního rozhodnutí a změnu stavebního povolení), HS HMP s výstavbou záměru s ohledem na potřebnost zachování kontinuity procesu dle stavebního zákona souhlasí. V případě, že bude záměr posuzován jako nová stavba, orgán ochrany veřejného zdraví trvá na vyjádření č.j. S-18657/2014/04419 ze dne 2.5.2014.

Česká inspekce životního prostředí (dále jen ČIŽP) nemá z hlediska odpadového hospodářství, ochrany ovzduší a ochrany vod připomínky.

V závěru vyjádření ČIŽP se konstatuje, že nemá k předloženému Oznámení připomínky a nepožaduje další posuzování záměru podle zákona.

Odbor památkové péče Magistrátu hlavního města Prahy (dále jen OPP MHMP) uvádí, že navrhované novostavby nenaruší hodnotu Pražské památkové rezervace.

Záměr je zamýšlen na území s archeologickými nálezy a stavebník má tedy již od doby přípravy záměru oznamovací povinnost dle § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

V závěru vyjádření OPP MHMP nemá k Oznámení výše uvedeného záměru žádné připomínky.

Odbor životního prostředí MHMP (dále jen OZP MHMP) vydává pro účely řízení dle zákona ke shora uvedené akci vyjádření dotčených správních orgánů:

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu, z hlediska lesů a lesního hospodářství a myslivosti bez připomínek.

Z hlediska nakládání s odpady je upozorněno na povinnosti při nakládání se stavebními odpady.

Ve fázi provozu je nutné zajistit shromažďování a třídění odpadu v souladu s obecně závaznou vyhláškou č. 5/2007 Sb. hl. m. Prahy, kterou se stanoví systém shromažďování, sběru, přepravy, třídění, využívání a odstraňování komunálních odpadů vznikajících na území hlavního města Prahy a systém nakládání se stavebním odpadem (vyhláška o odpadech).

Z hlediska ochrany ovzduší je nejprve popsán záměr. Zdrojem tepla pro vytápění objektů záměru je systém CZT v kombinaci s tepelnými čerpadly. Garáže mají být odvětrány nuceně šesti výduchy s odvodem vzdušiny nad střechy objektů.

Záložními zdroji elektrické energie (ZZ) mají být dieselagregáty o elektrických výkonech 700, 1650 a 250 kVA odkouřené nad střechu objektu D. Předpokládá se, že ZZ budou ročně v provozu cca 11 hodin (zkoušky zařízení 6 hodin a 5 hodin předpokládaný výpadek el. sítě). Jedná se o vyjmenované stacionárního zdroje znečišťování ovzduší uvedené v příloze č. 2 k zákonu pod kódem 1.2.

Pro řešení dopravy v klidu je ve 2. PP až 6. PP navrženo 700 garážových stání dopravně napojených na ulici Kladenská a Liberijská. Tento počet je v souladu s regulami stanovenými vyhláškou č. 26/1999 Sb. HMP. Vyvolaná doprava provozem záměru je odhadnuta na 2100 jízd osobních a 40 jízd nákladních automobilů.

Podle modelových výpočtů ATEM (aktualizace 2012), se v dané lokalitě a nejbližším okolí (5 referenčních bodů) pohybují průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého (NO₂) v rozmezí 22,6 až 24,4 µg/m³ a maximální hodinové koncentrace NO₂ v rozmezí 99,7 až 125,5 µg/m³. Průměrné roční koncentrace suspendovaných částic frakce PM₁₀ byly vyhodnoceny v rozmezí 19,9 až 23,7 µg/m³.

Dle map klouzavých pětiletých průměrů imisních koncentrací, publikovaných Českým hydrometeorologickým ústavem (pětiletý průměr 2008 – 2012), dosahují v této lokalitě průměrné roční koncentrace NO₂ hodnoty 31,4 µg/m³, průměrné roční koncentrace PM₁₀ hodnoty 25,7 µg/m³ a průměrné roční koncentrace B(a)P hodnoty 1,33 µg/m³. U 24 hodinových koncentrací PM₁₀ je 36. nejvyšší hodnota na úrovni 45,9 µg/m³. Z uvedených údajů je patrné, že je v zájmové lokalitě překračován pouze imisní limit pro B(a)P.

Výstavba by měla probíhat v období 07/2015 až 12/2017, tzn. po dobu 30 měsíců.

Záměr je předložen v jedné aktivní variantě a byla k němu zhotovena rozptylová studie (RS), zabývající se vlivem provozu záměru a obdobím výstavby. RS je vypracována v pravidelné trojúhelníkové síti 256 referenčních bodů s krokem 50 m pro grafický výstup.

Maximální vyvolaná doprava v období výstavby se očekává ve 2. etapě, a to až 16 jízd TNA /hod. Plocha staveniště bude plošným zdrojem znečišťování ovzduší a vyvolaná doprava příspěvkem k liniovým zdrojům. Z vyhodnocení vlivu stavebních činností vyplývá nutnost uplatňování opatření na minimalizaci prašnosti během výstavby (kropení, čištění vozovek a vozidel).

V období provozu záměru jsou výduchy z garáží a odkouření záložních zdrojů bodovými zdroji znečišťování ovzduší a vyvolaná doprava příspěvkem k liniovým zdrojům. Modelování bylo provedeno ve dvou variantách – 1. varianta s neprůjezdnou ulicí Kladenská (stávající stav) a 2. varianta se zprůjezdněním ulice Kladenská v místě dnešního autobusového obratiště. RS modeluje imisní pozadí současné (rok 2014), očekávané pozadí v roce 2017, tj. v roce zprovoznění záměru, očekávané pozadí v horizontu naplnění ÚPn a příspěvky záměru bez záložního zdroje a vlastní příspěvky záložního zdroje.

V dané lokalitě a nejbližším okolí je možno v roce 2017 očekávat průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého (NO_2) v rozmezí hodnot 23 až 26 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, maximální hodinové koncentrace NO_2 v rozmezí 100 až 120 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Průměrné roční koncentrace suspendovaných částic frakce PM_{10} se mohou pohybovat v rozmezí 22 až 26 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Vyšší hodnoty platí pro naplnění ÚPn.

Z podrobné analýzy příspěvků záměru vyplývá, že jeho uvedení do provozu nepovede k překročení imisních limitů jak pro průměrné roční, tak pro krátkodobé koncentrace sledovaných znečišťujících látek. Týká se to i překročeného imisního limitu pro B(a)P, kde příspěvek z provozu záměru lze očekávat do 0,016 ng/m^3 .

Provoz záložního zdroje sice může vést i k překročení imisního limitu v případě hodinových koncentrací NO_2 , ale vzhledem k očekávané četnosti provozu těchto zdrojů (několik případů do roka) nebude počet překročení vyšší než je povolených 18 případů za rok. Mezi oběma variantami stavu ulice Kladenské jsou rozdíly v příspěvcích minimální.

Součástí Oznámení je i studie o vlivu záměru na veřejné zdraví, ze které vyplývá, že v souvislosti s realizací záměru nedojde při dodržení doporučení uvedených v odborných studiích (akustické a rozptylové) ke zvýšení rizika pro lidské zdraví.

Po prostudování předložených podkladů orgán ochrany ovzduší konstatuje, že hodnocení vlivu záměru z hlediska jím chráněných zájmů bylo provedeno v dostatečné šíři a podrobnosti a proti jeho výsledkům nemá žádné zásadní připomínky.

Předložený záměr nevyžaduje z hlediska ochrany ovzduší komplexní posouzení v dalších stupních procesu EIA.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny se uvádí, že z hlediska možných vlivů na krajinný ráz nelze předpokládat, že by stavba mohla vést k ovlivnění, nebo dokonce snížení krajinného rázu. Okolí stavby, které by se dalo charakterizovat jako značně antropogenně ovlivněné a urbanizované území, je již narušeno stávajícími dominantními stavbami administrativních budov a panelových domů a předmětný záměr by mohl plnit přechodnou funkci mezi nízkopodlažní zástavbou a výškovými budovami v daném prostoru a spojit již narušené linie horizontu. Budova představuje plynulý předěl mezi převážně panelovou zástavbou na Červeném vrchu a zástavbou rodinných domů, které se nachází podél Evropské ulice směrem do centra. Výškově nepředstavují plánované budovy zásah do okolní krajiny, jejich velikost nebude významně přesahovat výšku okolních objektů. Uspořádání budov koresponduje s mírně svažitým reliéfem dané lokality a opticky vyplňuje nevyužitý prostor. Stavba nepředstavuje zásadní vliv do přilehlé krajiny i vzhledem k faktu, že jeden se sousedních objektů je administrativní budova podobného rozměru. Záměr tedy nemůže ovlivnit přírodně estetické hodnoty krajinného rázu. Zájem chráněný orgánem ochrany přírody tedy není dotčen.

Stavba nebude zasahovat do žádného z prvků Územního systému ekologické stability. Záměr nezasahuje do žádného zvláště chráněného území, významného krajinného prvku či přírodního parku.

Uvedený záměr nemůže mít významný vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.

Záměr nezasahuje na území žádné evropsky významné lokality ani ptačí oblasti, rovněž v okolí se nenacházejí evropsky významné lokality ani ptačí oblasti, které by mohly být s ohledem na charakter záměru významně ovlivněny.

Z hlediska zájmů ochrany přírody a krajiny, vzhledem k parametrům záměru, orgán ochrany přírody nemá připomínky a nepožaduje další projednávání v procesu EIA.

Z hlediska ochrany vod je nejprve specifikován předmět záměru.

Způsob vytápění je navržen centrálním zdrojem tepla a pomocí tepelných čerpadel. Tepelná čerpadla budou napojena na vrty. Podlahy garáží budou izolované a bez odtoku do kanalizace. V prostorách garážových stání bude umístěna myčka aut – ruční mytí. Odpadní vody z mytí aut budou čištěny na chemické ČOV a vypouštěny do kanalizace. V rámci stavby budou umístěny 3 náhradní zdroje el. energie (1650 kVA, 700 kVA a 250 kVA).

Objekt bude napojen novou vodovodní přípojkou na veřejný vodovod v ul. Kladenská. Splaškové vody budou z objektů odváděny 4 přípojkami do kanalizace pro veřejnou potřebu v ul. Kladenská. Srážkové vody ze zelených střech budou svedeny do akumulčních nádrží o objemech 90 m³ a 80 m³. Srážkové vody budou využívány k zalévání a skrápění zelených ploch a k automatické závlaze zelených ploch. Srážkové vody ze zpevněných ploch a chodníků budou rovněž svedeny do akumulčních nádrží. Z akumulčních nádrží je navržen bezpečnostní přepad do záchytných jímek s přečerpáváním do vsakovacích galerií tvořených vsakovacími bloky (objem 1 vsakovacího bloku je cca 0,4 m³, bude použito cca 135 ks vsakovacích bloků).

Podzemní a dešťové vody ze stavební jámy budou odvedeny do jímek a odtud čerpány do kanalizace. Odpadní vody z mycí rampy budou usazovány v usazovací jímce a odsazené vody budou vypouštěny do kanalizace. Během stavby bude nakládáno se závadnými látkami, které budou skladovány ve speciálních kontejnerech.

Vodoprávní úřad upozorňuje:

- Povolení stavby vodních děl (2 akumulačních nádrží s přepadem do záchytných jímek a přečerpáváním do zasakovacího objektu, čistírny odpadních vod z mytí aut) podléhá projednání dle ust. § 15 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (dále jen vodní zákon) ve znění pozdějších změn a doplňků u příslušného vodoprávního úřadu.
- Umístění náhradních zdrojů energie dle předložené projektové dokumentace podléhá projednání u příslušného vodoprávního úřadu městské části podle ust. § 17 odst. 1 písm. b) vodního zákona.
- Likvidace srážkových vod vsakem podléhá projednání dle § 8 odst. 1 písm. a) bod 5. vodního zákona u vodoprávního úřadu příslušné městské části a musí být doložena podrobným hydrogeologickým průzkumem.
- Ke snižování hladiny podzemních vod je nezbytné vydání povolení k nakládání s vodami dle ustanovení § 8 odst. 1 písm. b) 3 vodního zákona místně příslušným vodoprávním úřadem.
- Pokud bude v rámci stavby nebo užívání stavby zacházeno se závadnými látkami ve větším rozsahu nebo bude zacházení s nimi spojeno se zvýšeným nebezpečím pro povrchové nebo podzemní vody, je uživatel závadných látek dle ust. § 39 odst. 2 písm. a) vodního zákona povinen před zahájením provozu vypracovat plán opatření pro případy havárie, který bude obsahovat náležitosti podle vyhlášky č. 450/2005 Sb., o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků, v platném znění. Vodoprávním úřadem příslušným ke schválení havarijního plánu je OZP MHMP.

Další projednání v procesu EIA není požadováno.

Občanské sdružení VELESLAVÍN – VOKOVICE K ŽIVOTU ve vyjádření uplatnil následující připomínky:

1. V modelovém hodnocení kvality ovzduší (Příloha č. 3 Oznámení) jsou v legendě v grafické části nejvyšší změřené nebo očekávané hodnoty polutantů barevně označeny „více než“. Jelikož není ve sloupci v legendě barva s uvedením hodnot pro vyšší než dosažené znečištění, není patrné, jaké hodnoty znečištění barva pro největší znečištění zahrnuje. Např.

výkres č. 28 přílohy č. 3 Grafika: pro IHD PM_{10} „vyšší než 220“ znamená 221 nebo 1 000? Modelové hodnocení kvality ovzduší z tohoto důvodu nemá žádnou vypovídací schopnost, neumožňuje porovnat zobrazené hodnoty s limity danými platnou legislativou. Zodpovědní úředníci proto nemohou kvalifikovaně rozhodnout.

2. Stavba záměru zlikviduje stávající parkovací stání, která jsou nyní umístěna jednak na místě budoucí stavby a příjezdových komunikací k ní a další místa, která ubudou z důvodu zvýšeného provozu v okolí přístupových cest k ní, zejména v ul. Liberijská a Kladenská na základě nezbytné úpravy na pozemních komunikacích. S kompenzací úbytku těchto parkovacích míst není v Dopravně inženýrských podkladech (Příloha č. 1 Oznámení) uvažováno. Občanské sdružení požaduje doplnit i návrh místní úpravy provozu a parkování v přilehlých ulicích a vyčíslit z toho plynoucí úbytek PS. Požaduje tato místa nahradit zřízením nových PS, určených výhradně pro parkování stávajících rezidentů.
3. Studie neprokazuje, že navržený počet PS pro předpokládaný provoz záměru je vyhovující. Podhodnocený je zejména počet PS pro supermarket.
4. Situaci dále zhorší blízká stanice metra, která problémy s parkováním pro rezidenty ještě prohloubí. Občanské sdružení požaduje vyhodnotit negativní dopady na parkování, které vzniknou synergii stanice metra a záměru a zajistit řešení.
5. Občanské sdružení připomíná, že v současné době je v lokalitě výrazný nedostatek PS. Počet stávajících PS zdaleka neodpovídá požadavku vyhl. č. 26/1999 Sb. HMP a stavba záměru by situaci ještě zhoršila.
6. Občanské sdružení připomíná, že vzhledem ke kapacitě garáží a navíc k negativnímu synergickému účinku staveb souvisejících s výstavbou stanice metra Bořislavka v nejbližším okolí a stávající zátěži z Evropské třídy je ve smyslu zákona nezbytné provést „velkou EIA“ dle Přílohy č. 3 zákona (*zřejmě se jedná o Přílohu č. 4*), která komplexně zhodnotí stávající i plánované zdroje znečištění v okolí (tunel Blanka, stanice metra).

V závěru vyjádření občanské sdružení sděluje, že má zájem účastnit se následného územního řízení jako jeho účastník. Žádá proto, aby bylo s občanským sdružením nadále jednáno jako s účastníkem výše označeného správního řízení.

Občanské sdružení pro HANSPALKU zaslalo připomínky k záměru, které odůvodňuje následovně:

- I. Původní záměr s názvem „The European Gate“ má platné územní rozhodnutí i stavební povolení. Tento záměr počítal v souladu s ÚPn s výstavbou 5 000 m² kancelářských ploch, supermarketem s 2 500 m² užitné plochy a cca 30 dalšími obchody a 200 byty. K tomu příslušelo 538 PS v podzemních garážích.

Návrh investora KKGG, a.s., jež má být předmětem posuzování v EIA, nepochopitelně nepočítá s bytovou funkcí, i když je situován na plochu s funkčním využitím SV, ale jen 20 000 m² ploch pro kanceláře a 17 000 m² obchodních, restauračních a zábavních ploch (?). Objekt má být v 1.PP napojen přímo na vestibul stanice prodloužené trasy metra A - Bořislavka.

Třípodlažní podzemní parkoviště má mít kapacitu 787 PS s výjezdy a vjezdy do komunikace Liberijské a Kladenské v Praze 6. Dle návrhu žadatele se počítá s příspěvkem a zatížením okolí 5 456 pojezdy motorových vozidel denně, přičemž na vjezd do Liberijské bude připadat 3 800 osobních a 80 nákladních vozidel denně, na vjezd a výjezd do Kladenské 700 vozidel denně. V rámci stavby by pak měla probíhat veškerá doprava ul. Lliberijskou.

Předpoklad dopravní zátěže na Evropské třídě byl pro rok 2009, tedy předpokládaný rok uvedení centra do provozu 47 700 vozidel denně ve směru do centra (do Dejvic) a 39 100 vozidel denně v opačném směru, tedy k letišti (? – nepochopitelný nepoměr). V souvislosti s předpokládaným zprovozněním soustavy tunelu Blanka měl počet vozidel poklesnout na 23 700 ve směru do centra a 13 300 vozidel ve směru na letiště a na Kladno. V této souvislosti je nutné připomenout, že za dnešního stavu, kdy není ani jedna dopravní stavba dokončena a neexistuje napojení soustavy tunelů Blanka na severozápadní obchvat Prahy, pohybuje se územím kolem Bořislavky, dle údajů TSK HMP z roku 2012, 34 500 vozidel denně, když roční nárůst lze předpokládat až kolem 8%.

Podle EIA z roku 2008, vypracovávané pro prognózy prodloužení metra A do Motola, byla předpokládaná intenzita dopravy (samozřejmě za předpokladu napojení Blanky na severní obchvat) u Bořislavky 52 600 vozidel denně. V této dokumentaci je sice zmíněna uvedená stavba „European Center“, ale další, čistě kancelářské objekty, jež jsou nyní budované či proponované v oblasti Dejvic, Bořislavky a Vokovic a dále ve směru na letiště, tento dokument samozřejmě účelově nezahrnuje! Dle EIA je také uvedeno, že v souvislosti se záměrem výstavby původního centra byla provedena změna ÚPn, kdy byla zrušena míra využití území.

Podle dokumentu EIA z roku 2008 nepochybně dojde (tedy za předpokladu umístění 200 bytů a jen 5 000 m² kancelářských ploch) z hlediska vlivu na veřejné zdraví a životní prostředí v navrhovaném záměru, k potenciálnímu zvýšení hladiny akustického tlaku, znečištění ovzduší a snížení úrovně denního osvětlení a proslunění okolních staveb. Největší nárůst akustické zátěže se předpokládá v objektech v ul. Liberijská (o 2,6 dB ve dne a 2,8 dB v noci). V průběhu stavby pak hrozí celodenní překračování hygienických limitů ve venkovním prostoru ze stavební činnosti.

V této souvislosti občanské sdružení důrazně upozorňuje i na skutečnost, že po vydání závěrů zjišťovacího řízení EIA pro dříve proponovanou stavbu vstoupil v platnost zákon č.201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, který stanovuje imisní limity pro částice PM₁₀ a nově také pro částice PM_{2,5}.

Vycházejíce z výše uvedených hodnot a skutečností pak občanské sdružení uvádí.

II. V modelovém hodnocení kvality ovzduší (příloha č. 3) jsou v legendě v grafické části nejvyšší změřené nebo očekávané hodnoty polutantů barevně označeny „více než“. Jelikož není ve sloupci v legendě barva s uvedením hodnot pro vyšší než dosažené znečištění, není patrné, jaké hodnoty znečištění barva pro největší znečištění zahrnuje. Např. výkres č. 28 přílohy č. 3 Grafika: pro IHd PM₁₀ „vyšší než 220“ znamená 221 nebo 1 000? Modelové hodnocení kvality ovzduší z tohoto důvodu nemá žádnou vypovídací schopnost, neumožňuje porovnat zobrazené hodnoty s limity danými platnou legislativou. Zodpovědní úředníci proto nemohou kvalifikovaně a správně rozhodovat tak, aniž by tyto rozhodnutí byla bez vad a přezkoumatelná.

Stavba a provoz záměru vyvolá nárůst dopravního zatížení, které nebude v prostoru po dokončení obratiště příměstských autobusů v prostoru nad objektem pojišťovny UNIQUA, na nároží ul. Horoměřická a Evropská a po zprovoznění stanice prodloužené trasy metra V.A Bořislavka, nezanedbatelná. Na tak exponovaném místě, jakým se křižovatka Bořislavka v budoucnu stane dojde vlivem indukované dopravy záměru k častým dopravním kolizím a zácpám, což bude představovat výrazný nárůst emisí, prašnosti a exhalací, stejně jako nárůst škodlivého hluku (popojíždění, couvání a startování vozidel parkujících v okolí navrhovaného záměru) nad již tak dnes překračované limity, a to po celé délce Evropské třídy od Vítězného náměstí až po Ruzyň.

PS potřebná pro návštěvníky a obsluhu záměru a PS pro domácí se dostanou do tvrdé kolize. Dojde tak ke skutečnému střetu využívání PS ve prospěch zisku jednotlivců a návštěvníků na úkor a v rozporu se základními právy občanů a vlastníků stávajících nemovitostí v celém rozsáhlém území v bezprostředním okolí navrhovaného záměru. Návrh likviduje stávající PS, která jsou nyní umístěna na pozemcích budoucí stavby a na příjezdových komunikacích k ní a další místa, která ubudou z důvodu zvýšeného provozu v okolí přístupových cest k ní, zejména v ul. Liberijská a Kladenská na základě nezbytné úpravy provozu na pozemních komunikacích. S kompenzací úbytku těchto PS není v dopravně inženýrských podkladech (Příloha č. 1 Oznámení) však vůbec uvažováno (!).

Občanské sdružení proto požaduje doplnit i návrh místní úpravy provozu a parkování v přilehlých ulicích a vyčíslit z toho plynoucí úbytek PS. Stejně tak požaduje tato místa nahradit zřízením nových PS určených výhradně pro parkování stávajících rezidentů.

1. Studie neprokazuje, že navržený počet PS pro předpokládaný provoz záměru je vyhovující. Podhodnocený je zejména počet PS pro supermarket.
2. Situaci dále zhorší blízká stanice metra, která problémy s parkováním pro rezidenty ještě prohloubí. Občanské sdružení proto požaduje dále vyhodnotit negativní dopady na parkování pro rezidenty, které vzniknou synergii stanice metra a záměru a zajistit náhradní řešení.
3. Občanské sdružení připomíná, že v současné době je v rozsáhlém okolním území totální nedostatek PS, což se prohloubí zprovozněním prodloužené trasy metra V.A a otevřením tohoto místa nejbližších stanic. Počet stávajících PS zdaleka neodpovídá požadavku vyhl. č. 26/1999 Sb. HMP a realizace záměru by situaci ještě zhoršila.
4. Občanské sdružení také připomíná, že předložená studie zcela pomíjí podmínky platného ÚPn, který pro toto území a pozemky stanoví funkční využití smíšené (SV), tedy stanovený procentní poměr užití plochy pro bydlení a pro obchod a služby (výjimečně pak přípustnou funkci pro kancelářské prostory). Stejně tak už tradičně pomíjí skutečnosti, že v bezprostředním okolí navrhované stavby se již budují, projektují či proponují rozsáhlé a objemné, čistě komerční kancelářské stavby, jejichž podíl na vzniku emisní a hlukové zátěže vlivem dopravy v celém rozsáhlém území v okolí navrhovaného záměru se zvýší mnohonásobně!

Vzhledem pak ke kapacitě garáží a navíc k negativnímu synergickému účinku staveb souvisejících s prodloužením trasy metra A a s výstavbami stanic metra Bořislavka a Veleslavín a stávající zátěži z Evropské třídy, je ve smyslu zákona nezbytné provést „velkou EIA“ dle Přílohy č. 3 zákona (*jedná se zřejmě o Přílohu č.4*), která komplexně zhodnotí stávající i plánované zdroje znečištění v okolí (tunel Blanka, stanice metra, obratiště příměstských autobusů nad objektem pojišťovny UNIQUA, nedaleké obratiště autobusů ve Veleslavíně, navrhovaná estakáda dopravního propojení Evropské třídy ve Veleslavíně s propojením na Staré Dejvice s páteří komunikací Na Petřínách, tedy i s podstatnou částí obsluhy dopravy Petřín, Břevnova, Řep, Liboce a Ruzyně a také s dopravní obsluhou Vojenské a Motolské nemocnice).

Ze všech uvedených důvodů občanské sdružení s předkládaným záměrem rozhodně nesouhlasí, a to až do doby, než bude prokázáno splnění všech limitů získaných procesem EIA.

Občanské sdružení Pro Hanspaulku, které bude zastupovat několik vlastníků nemovitostí v rozsáhlém okolí navrhované stavby, a které disponuje podanou celoroční žádostí o

informování v zahajovaných řízeních k umístění staveb, ale i o stavebních záměrech mimo jiné i na toto území sděluje, že má zájem zúčastnit se každého správního řízení, které bude pro takový návrh investora u MHMP či jiných správních orgánů probíhat. Občanské sdružení proto žádá, aby s ním bylo nadále jednáno jako s účastníkem všech probíhajících či jakkoliv souvisejících správních řízení k výše uvedenému záměru (návrhu) investora.

Společenství vlastníků jednotek Náměstí Bořislavka č.p. 2028 nejprve vysvětluje, že ul. Zavadilova od ul. U Dejvického rybníčku směrem k ul. Na Dlouhém lánu přechází v ul. náměstí Bořislavka.

Před opravou ul. Evropská a před výstavbou metra se jednalo o tiché ulice s malou, pouze rezidenční dopravou. Toto však není v předložených dokumentech zmíněno a pracuje se zde s podklady z doby výstavby metra, kdy je intenzita dopravy v těchto místech veliká.

V době výstavby metra či oprav ul. Evropská si řidiči vytvořili objíždnou trasu přesně těmito ulicemi, kde jsou obytné domy po obou stranách a na horní části Zavadilovy ul. ještě dětské hřiště. Tuto trasu používají řidiči teď neustále i v době, kdy je Evropská již opravena, ale zacpaná. V odpoledních hodinách se ulice (nám. Bořislavka u dětského hřiště) nedá již nyní přejít.

Na křižovatce ul. U Dejvického rybníčku a Zavadilova dochází i za běžného provozu velice často k dopravním nehodám, které nejednou ohrožily i děti na dětském hřišti, o kterém však není v podkladech žádná zmínka.

Z výše uvedených důvodů SVJ žádá o zvážení – upřednostnění nájezdu do garáží a zásobování nového centra z ul. Kladenská (nyní otočka pro autobusy).

Bytové družstvo Náměstí Bořislavka 4 a 5 je z větší části totožné s předchozím vyjádřením.

V závěru vyjádření se uvádí, že pokud by bylo možné ještě záměr změnit, tak by BD upřednostnilo výstavbu dětského hřiště a parku, který by sloužil i pro seniory (v lokalitě velké zastoupení starších spoluobčanů) a v neposlední řadě také pro výstavbu nějaké kavárny se zahrádkou. Občané všech věkových kategorií postrádají i tento způsob využití.

Všude se staví jen kanceláře, které jsou ve valné většině prázdné.

BD prosí, aby jejich připomínky byly brány vážně a zodpovědně.

Společenství vlastníků jednotek Kladenská 531-534 sděluje, že záměr negativně ovlivní jejich okolí co se týče zdraví, užívání bytů a provozu na komunikacích.

Dále jsou přiloženy připomínky k oznámení záměru a SVJ sděluje ve smyslu stavebního zákona, že budou účastníky územního a stavebního řízení.

1) Hodnocení kvality ovzduší

V modelovém hodnocení kvality ovzduší (příloha č. 3) jsou v legendě v grafické části nejvyšší změřené nebo očekávané hodnoty polutantů barevně označeny „více než“. Jelikož není ve sloupci v legendě barva s uvedením hodnot pro vyšší než dosažené znečištění, není patrné, jaké hodnoty znečištění barva pro největší znečištění zahrnuje. Např. výkres č. 28 přílohy č. 3 Grafika: pro IHD PM₁₀ „vyšší než 220“ znamená 221 nebo 1 000? Modelové hodnocení kvality ovzduší z tohoto důvodu nemá žádnou vypovídací schopnost, neumožňuje porovnat zobrazené hodnoty s limity danými platnou legislativou. Zodpovědní úředníci proto nemohou kvalifikovaně rozhodnout.

Horní hranice uváděných hodnot by měla být omezena imisními limity, případné překročení limitů by mělo být uvedeno jinou barvou s uvedením maximálních hodnot. Ale např. u výše uvedeného výkresu je imisní limit 50 µg/m³ a současné hodnoty uvedené v grafech již tyto limity výrazně překračují.

2) Rozměry a objem stavby obchodního centra

Řešené území se nachází v jihovýchodním kvadrantu křižovatky Evropská/Horoměřická/Liberijská. Severozápadní kvadrant křižovatky tvoří původní zástavba izolovanými rodinnými vilami Hanspaulky. Na jihu s řešeným územím sousedí území s bytovými domy, kde je patrný původní urbanistický koncept výstavby do bloku. Severozápadní i jihozápadní kvadrant křižovatky tvoří zástavba výškových panelových bytových domů deskového typu.

Zjednodušeně lze říci, že zástavbu na východě lze považovat za urbanisticky hodnotnou, naopak západní část je zastavěna socialistickou zástavbou tvořenou výškovými panelovými domy.

Nově navržené řešení zastavuje dotčené území čtyřmi objekty roztodivných tvarů s výškovou hladinou až sedmi pater. Navržené objekty svojí výškou a tvarem připomínají spíše panelové deskové domy než blokovou bytovou zástavbu v ul. Kladenská, což není nejšťastnější řešení

dotčeného území. Snaha o co největší plochu pro administrativní provoz vedla k návrhu vysokých objektů, které výrazně převyšují stávající zástavbu a navíc k vykonzolování vyšších pater, které zasahují nad chodníky podél objektu.

Na křižovatce Evropská/Horoměřická/Liberijská mají stávající objekty (pojišťovna UNIQUA a bytový dům Liberijská 5 a 7) přibližně 20 m, záměr bude mít 32 m. V ul. Evropské bude záměr převyšovat rodinné domy na severní straně ulice více než dvojnásobně (RD mají výšku v hřebeni přibližně 15 m). Navíc do ul. Evropská bude administrativní část centra přesahovat přibližně 5 m nad chodník. V ul. Kladenská mají stávající domy výšku cca 19 m, centrum Bořislavka bude mít v této ulici výšku 28 m.

Oproti předchozímu projektu (PHA278) se zvýšil počet nadzemních podlaží z pěti na sedm, zvýšila se hrubá podlahová plocha z přibližně 76 000 m² na 80 000 m². I když došlo ke zmíněnému navýšení počtu podlaží i podlahové plochy, v novém záměru je snížen počet PS a také množství obchodních ploch (z 15 000 m² na 8 500 m²). Z toho vyplývá, že převážná část objektů bude využita pro administrativu a nepřinese žádná pozitiva pro stávající obyvatele přilehlých částí Prahy 6.

Ke snížení výšky a zmenšení objemu objektů jsou nejenom důvody urbanistické a estetické, ale i technické. Dle ÚPn a dle vyjádření odboru výstavby ÚMČ Praha 6 (č.j. MCP6 026781/2014 ze dne 1.4.2014) se stavba umísťuje do ploch SV – všeobecně smíšené, kde je umístění polyfunkčního objektu s administrativními plochami v převyšujícím podílu její celkové kapacity vyšším než 60% přípustné pouze výjimečně. Snížením výšky a objemu administrativních částí centra by se snížil podíl administrativních ploch dle požadavků ÚPn.

3. Parkování v obchodním centru a v okolí centra

Stavba zlikviduje stávající parkovací stání, která jsou nyní umístěna jednak na místě budoucí stavby a příjezdových komunikací k ní a další místa, která ubudou z důvodu zvýšeného provozu v okolí přístupových cest k ní, zejména v ul. Liberijská a Kladenská na základě nezbytné úpravy na pozemních komunikacích. S kompenzací úbytku těchto parkovacích míst není v dopravně inženýrských podkladech (Příloha č.1 Oznámení) uvažováno. SVJ požaduje doplnit i návrh místní úpravy provozu a parkování v přilehlých ulicích a vyčíslit z toho plynoucí úbytek PS. Požaduje se tato místa nahradit zřízením nových PS, určených výhradně pro parkování stávajících rezidentů.

Studie neprokazuje, že navržený počet PS pro předpokládaný provoz záměru je vyhovující. Podhodnocený je zejména počet PS pro supermarket. Došlo také ke snížení celkového počtu PS

(oproti původně schválenému projektu z r.2007) ze 781 PS na 700 PS, přestože došlo k navýšení podlahové plochy a výšky objektů.

Situaci dále zhorší blízká stanice metra, která problémy s parkováním pro rezidenty ještě prohloubí. SVJ požaduje vyhodnotit negativní dopady na parkování na rezidenty, které vzniknou synergií stanice metra a záměru a zajistit řešení.

SVJ připomíná, že v současné době je v lokalitě výrazný nedostatek PS. Počet stávajících PS zdaleka neodpovídá požadavku vyhl. č. 26/1999 Sb. HMP a stavba záměru by situaci ještě zhoršila.

4. Vjezdy do obchodního centra

Dle Oznámení bude preferován vjezd objektu z ul. Kladenská včetně zásobování do supermarketu a výjezd do ul. Liberijská. Z tohoto návrhu vyplývá, že většina aut bude jezdit přes složitou křižovatku Kladenská/Liberijská/Pod Kladenskou silnicí. Lepší by byl hlavní vjezd pro auta z ul. Liberijské (nejkratší cesta z Evropské ul.).

5. Projektová dokumentace

V příloze č. 9 chybí výkresy pohledů na objekt i s porovnáním okolní zástavby.

6. Příjezd na stavbu

V Oznámení není uvedeno přesné místo vjezdu na staveniště při výstavbě centra. Je nutné upřesnit místo vjezdu. Nejlepší by bylo řešení vjezdu na staveniště z Evropské nebo z Liberijské, aby nebyly poškozeny již opravené komunikace – Kladenská a křižovatka Kladenská/Liberijská/Pod Kladenskou silnicí. Opravu této komunikace plánuje MČ Praha 6 po dokončení výstavby metra na rok 2015.

7. Protihluková opatření

V podmínkách pro výstavbu požaduje SVJ uvést potřebu akustických opatření pro technologii umístěnou na střechách objektu (vzduchotechnické jednotky, chladiče, výfukové žaluzie atd.).

Bytové družstvo Kladenská 19-21-23 si nejprve stěžuje, že jim byla informace o Oznámení předána evidentně opožděně. Nabízí se tedy otázka, zda nedostatek času k prostudování

Oznámení nebyl záměrný, aby se k dané věci vyjádřil co nejnížší počet osob a nejlépe vůbec nikdo.

Po prostudování Oznámení se BD domnívá, že jejich obyvatelé budou stavbou a provozem velice znevýhodněni oproti stávajícímu stavu. Celkově dojde ke zhoršení kvality jejich bydlení pro hluchnost a prašnost v ulici, ke zhoršení podmínek s bydlením souvisejícím, např. znesnadnění přístupu ke kontejneru s odpadem, nemožnost parkování v ulici a automobilová nedostupnost při přetížení provozu a případných záborech částí ulice a v neposlední řadě také ke znevýhodnění pronájmu nebytových prostor, neboť nájemci ani jejich zákazníci nenajdou místo k zaparkování.

BD s uvedeným záměrem nesouhlasí. Hlavními důvody nesouhlasu jsou:

1. V území již dlouhodobě dotčeném výstavbou metra dojde k další stavební činnosti, při které obyvatelé této lokality opět budou vystaveni zvýšené hluchnosti a prašnosti. Stavba rovněž vzhledem k množství nákladní dopravy odvázející a přivázející stavební materiál a eventuálním záborům částí ulice významně omezí průjezdnost ul. Kladenská a již zmíněnou automobilovou dostupnost i možnost parkování obyvatel BD i nájemců nebytových prostor a jejich zákazníků.
2. Hlavním a nejzávažnějším důvodem zhoršení kvality životního prostředí je plánované propojení ul. Kladenská s ul. U Dejvického rybníčku. Zmíněné zprůjezdnění sice nesouvisí s daným záměrem, je naprosto evidentní, že realizace záměru by k uskutečnění tohoto plánu přispěla. Kladenská ul. by se tak stala alternativní hlavní ulicí při přetíženém provozu na Evropské ulici. I tak po realizaci záměru dojde ke zvýšení automobilového provozu v ul. Kladenská, a to až o 1 200 aut denně, což ovlivní bezpečnost i míru hluchnosti.

Hluchnost projíždějících aut bude rovněž znásobena odrazy dopravního hluku z Evropské ul. mezi objekty A – D, kdy přerušovaný hluk bude pronikat průrvami mezi domy a zejména ve vyšších podlažích bude jeho odrazení od stěn působit nepříjemně. K celkové hluchnosti přispěje i hluchnost eskalátorů, a to zřejmě do pozdních nočních hodin. Navíc vedle eskalátorů jsou nad chodníkem umístěna i 4 sací zařízení vzduchotechniky (hodnota L_w 65 dB(A)). K tomuto hluku se v teplých dnech připojí i hluk z provozování venkovní zahrádky (restaurace na terase vedle eskalátorů). V domech BD jsou právě na severní stranu umístěny ložnice. Možnost mít i v noci otevřené okno je zvýšenou hluchností omezena.

3. Dále BD upozorňuje, že realizace záměru souvisí se ztíženou možností zaparkování a špatnou automobilovou dostupností, a tedy hrozícím rozhodnutím nájemců nebytových prostor právě kvůli tomuto problému toto místo opustit (finanční ztráta bytovému družstvu).

Jestliže tento projekt bude i přes výhrady realizován, BD po investorovi požaduje, aby zajistil vybudování bezpečného a nekomplikovaného přístupu ke kontejneru na odpad, na jehož místě je v projektu plánován přechod pro chodce. Dále BD požaduje, aby během výstavby nebyla automobilová dostupnost omezena nad rámec současného stavu. A jako minimální kompenzaci negativních dopadů na obyvatele BD požaduje po dokončení výstavby alespoň 1 PS s celodenní dostupností na každou bytovou jednotku (27 bytů) a 5 PS pro nájemce nebytových prostor a jejich zákazníky v garážích záměru.

V závěru vyjádření BD doufá, že záměr bude náležitě přezkoumán z hlediska jeho dopadu nejen na obyvatele BD a že v případě jeho realizace bude vyhověno všem požadavkům.

Jana a Radomil Štumpfovi nejprve upozorňují, že zamýšleným záměrem budou oni (stejně jako mnoho dalších domů v okolí Hanspaulky) značně negativně ovlivněni.

Níže zmiňují 3 hlavní problémové oblasti související se záměrem vzhledem k velmi reálné zkušenosti s další sousedící stavbou vedle jejich domu (budova pojišťovny UNIQUA). Upozorňují, že mají i vlastní zkušenosti se schvalováním rekonstrukce svého domu, kdy složitě obhajovali na úřadě každý detail a tedy předpokládají, že se stejnou intenzitou bude úřad nyní ochraňovat i je při plánované stavbě další velmi nevhodně zamýšlené administrativní budovy. Administrativní budovy již ovlivnily negativně řadu i jiných, dříve výjimečných míst v Praze.

Zásadní výhrady:

1. Jsou uvedeny zásadní výhrady k výšce stavby, která podle současné představy výrazně převyšuje vše kolem sebe včetně UNIQUA pojišťovny, která se rovněž musela postavit nižší, než byl původní, ještě agresivnější, záměr. Světelnost a přístup ke slunci v domě manželů Štumpfových by byla výrazně snížena. V zimních měsících by bylo vidět slunce jen v televizi, případně po návštěvě terasy pro kuřáky v reálném 8. podlaží hlavní budovy záměru nad Lobby. Výška 32 m je zcela likvidační pro všechny ostatní sousedící domy. Proto je uplatněn zásadní nesouhlas. Záměru budou manželé Štumpfovi bránit všemi možnostmi a žádají úřad o ochranu svých zájmů. Nechtějí, aby jejich děti neměly přístup ke slunci ve vlastním domě a dostaly se do kotle mezi dvěma administrativními budovami. Všechny budovy kolem mají maximálně 4 – 6 pater, ale stojí výrazně níže, a tedy

současných 5 pater nad dvoupatrovými lobby a nahoře ještě terasa a strojovny, to by byla skutečně katastrofa. Manžele Štumpovi doufají, že se něco podobného v dnešní době nemůže stát, a to ani v situaci, kdy budoucí nájemci nebo majitelé budovy budou zjevně velmi štedří ve svých investicích. Rovněž korábový vzhled budovy vytahuje samotné administrativní budovy nad chodník před budovou a tím se tlačí nad silnici Evropská a tedy zvýrazňuje mohutnost stavby a ubírá další zbytky světla. V zimě prostě slunce s touto stavbou z jižní části domu nebude a tedy vlastně nebude téměř celý den.

2. Využití budovy by mělo být výrazně v jiném poměru administrativa : ostatní využití (obchody, restaurace atd.). V celé Praze 6 není např. jediné slušné kino a využití ploch SV-I by mělo být výrazně silnější k mimoadministrativnímu účelu. V části Prahy 6 v okolí záměru není nic pro obecné využití. Pisatelé vyjádření prosí o tvrdé prosazování zájmů občanů a obyvatel sousedících se stavbou, protože pár obchůdků a jídelen (restaurací) zjevně nepředstavuje 40% využití ploch budovy k jiným účelům než k administrativě. Kde se pořád berou další firmy, které potřebují nové kanceláře.
3. Hluk – velmi špatný příklad z budovy UNIQUA. Každé projíždějící auto se dvojnásobně hlukem odráží od budovy samotné a tak dříve neslyšitelný průjezd auta je nyní zcela hlasitý a z ul. Evropská to bude ještě výrazně horší. Klíčový je jednak materiál a odraz hluku, ale také velikost a vzdálenost budovy od silnice, která je nyní téměř nulová v horních patrech!
4. Stavba – pisatelé upozorňují na velmi špatné zkušenosti při stavbě pojišťovny UNIQUA a nedodržení časového omezení při výstavbě. Výstavba probíhala i v brzkých ranních hodinách, docházelo k obtěžování hlukem i světlomety. Období výstavby bude i pro tuto stavbu problematická.

V závěru vyjádření manželé Štumpfovi upozorňují, že chtějí být ve věci dále informováni a rádi se zúčastní potřebných jednání. Je jim jasné, že na zmíněném pozemku se něco postaví, ale bylo by rozumné, aby to nebyla další administrativní krabice s nulovým benefitem pro občany v okolí a se zcela nevhodným vzhledem, tvarem, výškou a rozložením, který je v přímé hranici s klidnou Hanspaulkou. V době home officů, elektronického fungování světa a možností nové komunikace je s podivem, že investoři stále uvažují o stavbách tohoto druhu, které jednoho dne budou zcela k ničemu. Možná to nebude zcela zřetelné ještě dalších 10 let, ale za 20 – 30 let tady budou naše děti pohlížet na nesmyslný dům, který na sobě bude mít ceduli „Prostory k pronájmu“ a žádný zájem nebude. Kdo bude chtít ve zcela moderní době s „flexibile working hours“ platit za nájem pro své zaměstnance, když s nimi bude v kontaktu přes zcela nové komunikační prostředky. Manželé Štumpfovi žádají o zahrnutí svých připomínek a o pomoc při ochraně zdraví, majetku a oprávněných zájmů.

Kateřina Jírová podává námitku k zamýšlené výstavbě obchodního a kancelářského centra a podává protinávrh, spočívající v realizaci parku.

Pisatelka bydlí naproti lokalitě záměru, trpí velmi hlukem a prachem čtyřproudé silnice s tramvajemi uprostřed. Ale alespoň naproti bydlišti má tak vzácné zelené, otevřené prostranství, které dýchá.

Pisatelka se obává, že pokud by se oblast uzavřela z druhé strany, hluk a smog by se ještě zhoršily a z další oblasti Prahy by se stalo neobyvatelné vězení z domů a silnic.

Realizací parku Bořislavka by mohla být zachována zeleň a volný prostor, stačilo by zpevnit léty ověřené cestičky, které byly vyšlapány v nejvíce potřebných směrech. Dále pak nechat vyrůst stávající okrasné keře, pokosit trávu, instalovat lavičky a zarovnat pevnou plochu po malé budově. Žádné velké investice, ale obrovské zásluhy o zachování kusu zeleně v centru města. Nestálo by za to odolat tlaku kapitálu a dát přednost kvalitě života.

MUDr. Antonín Nechvátal sděluje:

1. Záměr by změnil ráz velkého území i ráz krajiny. Ovlivnil by negativně i provětrávání. Od fasád je možná reflexe hluku na Hanspaulku. Šest podzemních podlaží může mít významné geologické konsekvence.

Pisatel se táže, jaký bude skutečný veřejný prostor a na jaké ploše budou zmiňované hodnotné sadové úpravy a park. V ul. Kladenské dochází ke snížení hluku při očekávaném nárůstu automobilové dopravy v ní? Jsou zde vjezdy a výjezdy z parkovišť, bude zde výrazně vyšší dopravní zatížení. Velice zatížena by byla ul. Liberijská, a to již od počátku eventuální stavby přes celý provoz centra.

Kumulace možné výstavby s výstavbou AFI Vokovice je reálná. Tato by se dle dokumentace vzhledem k vysokým intenzitám dopravy neměla výrazněji projevit? Zatížení Evropské je již nadhraniční. Pouhé doplnění tunelového komplexu Blanka není možné, protože nejsou známy jeho skutečné dopady na dopravu. Očekávaný pokles počtu vozidel nemusí nastat. Do zatížení nejsou ale ani započteny budované administrativní budovy v Dejvicích, Vokovicích a dále až po Ruzyňské letiště. Může dojít ke zvýšení hladin akustického tlaku, znečištění ovzduší imisemi a ke kumulaci negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

2. Modelové hodnocení kvality ovzduší je nepřehledné, nepřesné a zavádějící. Stávající podklad je nepřezkoumatelný. Potřebné je zcela jiné, nejen grafické, zpracování. Nutné je i

zahrnutí mikročástic PM_{2,5}. Skutečné a zobrazené hodnoty musí být porovnány s legislativními limity.

3. Nevhodně umístované obratiště autobusů nad objektem vystavěným v prostoru dřívějšího autobusového nádraží Horoměřická bude indukovat další dopravu. Křižovatka Bořislavka bude dopravně přetížená a doprava nebude plynulá. Automobily budou produkovat zvýšená množství emisí i hluku již od Dejvic až po letiště. Potřebné je zhodnocení všech možných dopravních vlivů v širším území včetně dopravy v klidu.
4. Potřebné je provedení velké EIA, dle Přílohy č. 3 (*zřejmě se jedná o Přílohu č.4*) zákona vzhledem k negativním vlivům realizovaných i projektových staveb od Dejvic po Letiště Václava Havla. Tato jediná může zhodnotit emisní zdroje od tunelového komplexu Blanka, přes všechny vlivy využití dalších dopravních staveb a cílů.

Irma Gjertsen, Ditta Pištěcký Dvořáčková a Ing. Helena Dvořáčková nejprve upozorňují na pozdní doručení informace o Oznámení záměru do jejich poštovních schránek a cítí se znevýhodněny vzhledem k nedostatku času na seznámení se s Oznámením, na zajištění odborného posouzení a možnosti vypracování fundovaného vyjádření.

Ze zběžného nahlédnutí do Oznámení na webových stránkách CENIA je zřejmé, že dramaticky naroste počet vozů, které projedou křižovatkou Evropská/Horoměřická/Liberijská. Navýšená dopravní zátěž bezesporu citelně zhorší kvalitu ovzduší v této lokalitě a omezí obyvatele v přirozeném užívání jejich domu a zahrady).

V Oznámení není informace o vlivu stavby na podzemní vody. V této oblasti se nachází podzemní voda, která zasypáním Dejvického rybníčku a následně výstavbou pojišťovny UNIQUA, ovlivnila vlhkost rodinného domu. O změně režimu podzemních vod svědčí i nedávný propad vozovky v ul. Evropská těsně před domy pisatelek.

Dále pisatelky konstatují, že vizualizace celého projektu je ve svých proporcích zavádějící.

Ing. Jana Pechová uplatňuje k záměru zkušeností podložený názor, že tato oblast netrpí nedostatkem nebytových prostor, kanceláří, obchodů (viz nová opuštěná administrativní centra v okolí a opuštěné řady menších obchodů v nejtěsnějších lokalitách Bořislavky u Evropské třídy.

Existence další předimenzované investice tohoto typu zhorší v každém případě životní prostředí a kvalitu bydlení v protilehlých domech (i při dovolávání se nepřekročení limitů se jedná o zhoršení dopravní situace, situačně nevhodný vjezd do objektu, nárůst hluku, emisí, kriminality; zhoršení odvětrávání pachů, stínění apod.).

Pisatelka navrhuje využít předmětný pozemek k výstavbě atraktivních bytů či architektonicky významného vilabloku. To by bylo přínosné nejen rentabilitou pro investora, ale odstranilo by i rizika zhoršení životního prostředí v lokalitě.

Ing. Jan Trojan protestuje proti realizaci stavby v tak velkém rozsahu. Komunikační řešení naprosto nerespektuje omezenou propustnost místních komunikací (Zavadilova, Na Dlouhém lánu, Kladenská) a již dnes vyčerpané možnosti parkování v těchto ulicích. Otevření stanice metra Bořislavka a pozdější provoz záměru nároky na parkování mnohokrát zvýší. Je možné, že bude nutné provést hygienická měření hluku a prašnosti během stavby a po jejím otevření a investor by měl předem navrhnout náhradní řešení, pokud výsledky těchto měření nebudou odpovídat projektu. Zkušenost s otevřením administrativní budovy Siemens je otřesná, vnitřní parkovací plochy slouží pouze pro malou část uživatelů, ostatní parkují na ulicích.

Nebylo dobré, že stavební úřad povolil stavbu takového rozsahu v území určeném hlavně pro bydlení. Navíc velké administrativní plochy na Evropské ul. jsou prázdné již delší dobu.

Ing. Jiří Jíra podává nesouhlasné vyjádření z následujících důvodů:

1. Výsledky měření hluku překračují u jeho nemovitosti zákonem stanovené limity již v současné době. Výstavbou nového objektu se tato zátěž ještě zvýší. V návrhu tato skutečnost není řešena.
2. plánovaná nemovitost by měla svojí výškou odpovídat okolní zástavbě a tedy kopírovat výšku vilové zástavby na protější straně ulice.

Ing. Simona Kheilová uvádí, že kromě omezení výhledu na velkou část Prahy přinese samotná stavba hluk, prašnost, zápach, světlý smog na několik let. Pisatelka se cítí poškozena jednak ve snížení hodnoty svého majetku, snížení kvality bydlení nehledě na duševní újmu a zhoršený zdravotní stav. Po výstavbě dojde ke zvýšení hlučnosti v ul. Liberijská odrazem od stavby.

Pokud ke stavbě dojde, pak pisatelka žádá o odškodnění ve výši 500 000,- Kč. Tato částka bude postupně použita na rekonvalescentní pobyty mimo dosah této stavby.

Příslušný úřad prostudoval Oznámení a obdržená vyjádření k Oznámení. Lze konstatovat, že k Oznámení záměru se vyjádřily dotčené územní samosprávné celky (HMP, MČ Praha 6), dotčené správní úřady (ČIŽP, HS HMP, OPP MHMP, OZP MHMP) i veřejnost (2 občanská sdružení, 2 SVJ, 2 BD, 10 občanů z blízkého okolí záměru).

Dotčené územní samosprávné celky a dotčené správní úřady se záměrem souhlasí za splnění určitých podmínek (výměna povrchu ul. Liberijská, podchod pod ul. Liberijská, výběr dřevin pro liniové výsadby, minimalizace vlivů při období výstavby apod.) bez požadavku na další posuzování.

Zástupci veřejnosti uplatnili připomínky jak k vlastnímu architektonicko urbanistickému a dopravnímu řešení záměru, tak k hodnocení vlivů na životní prostředí v předloženém Oznámení (především významná stávající zátěž území, připomínky z hlediska vlivů na ovzduší, hluk, obyvatelstvo (včetně kumulativních vlivů), vlivy při výstavbě, vlivy na krajinný ráz). Vyjádření jsou povětšinou nesouhlasná a požadující pokračování procesu EIA.

Příslušný úřad na podkladě Oznámení, vyjádření k němu obdržených, upřesňujících informací od oznamovatele a projektanta záměru a podle hledisek a měřítek uvedených v příloze č. 2 k zákonu došel k následujícím závěrům:

Záměr a jeho umístění

Předmětem Oznámení je posouzení záměru na svažitém pozemku se čtyřmi objekty. Objekty mají 4 – 7 NP (s ustoupenými technologickými nástavbami na střeších objektů), 6 PP. Navržené urbanistické řešení umožňuje veřejnou průchodnost mezi objekty.

Hlavní funkcí plánovaného záměru budou plochy pro administrativu, které se budou nacházet od 1.PP (v objektu D) do 7.NP v jednotlivých objektech. Další funkcí záměru budou služby a obchodní plochy s důrazem na přímou návaznost na vestibul stanice metra A Bořislavka. Podzemní podlaží budou sloužit především jako garáže, technologické zázemí, skladovací prostory a větší obchodní plocha typu supermarket. Součástí záměru bude také kultivace prostranství přiléhajícího na východu k hranici záměru do podoby veřejného parku.

V současné době je na pozemku neudržovaná převážně zatravněná plocha.

Návrhy zástavby posuzované lokality mají dvacetiletou historii.

V území posuzovaného záměru bylo prvotní rozhodnutí o umístění stavby a stavební povolení pro záměr „Centrum pro obchod, administrativu a bydlení The European Gate – Bořislavka, Praha 6“ vydáno v roce 1993, resp. 1994 – viz rozhodnutí o umístění stavby č.j. 13359/92-SZ/rh ze dne 8.3.1993 včetně opravného rozhodnutí ze dne 12.3. 1993. Stavební povolení bylo vydáno odborem výstavby Obvodního úřadu MČ Praha 6 pod č.j. 213/P 1050 dej a ost./94/Ing. By ze dne 3.5.1994.

Dále byl v roce 2001 předložen záměr „The European Gate, rezidenční a administrativně obchodní centrum při ul. Evropská, Liberijská, Kladenská, Praha 6“, který byl posouzen z hlediska vlivů na životní prostředí dle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. Souhlasné stanovisko s doporučujícími podmínkami bylo vydáno dne 3.5.2002. Pro tento záměr byla vydána změna rozhodnutí o umístění stavby (č.j. MHMP/127296/01/OUR/SZ/W ze dne 10.7.2002) potvrzená Ministerstvem pro místní rozvoj. Stavba byla následně zahájena stavbou oplocení a dalšími přípravnými pracemi. V roce 2004 následovala další změna územního rozhodnutí a 2 změny stavby před dokončením.

V roce 2007 proběhlo z důvodu změny projektu další posouzení záměru „Office & Shopping Centrum Bořislavka, Praha 6“ dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění a byl vydán závěr zjišťovacího řízení s tím, že záměr nebude dále posuzován při splnění podmínek pro následná správní řízení. (viz SZn. S-MHMP-454805/2006/OOP/VI/EIA/278-2/Žá ze dne 30.4.2007).

Následovalo vydání změny rozhodnutí o umístění stavby (č.j. MCP6 054591/2007 zn.P-1050/1/Dej ze dne 29.8.2007) a změny stavby před dokončením (č.j. MCP6 021307/2008/OV/ber/P 1050 a ost. Dej, Vok ze dne 5.5.2008). V roce 2012 byla vydána pro dané území poslední změna stavby před dokončením spočívající v prodloužení lhůty k výstavbě do 31.12.2015 (č.j. MCP6 082255/2012 zn.P-1050/5/Dej ze dne 24.10.2012).

Z výše uvedeného tedy vyplývá, že záměr „Office & Shopping Centrum Bořislavka, Praha 6“ posouzený dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, v roce 2007 by tedy mohl být realizován.

Od koncepce záměru developer ale v současnosti upustil a předložil změnu záměru.

Dále je uvedeno porovnání základních parametrů návrhu z r.2007 a aktuálního návrhu.

Parametr	návrh z r.2007	aktuální návrh
Počet nadzemních podlaží	6	5 – 7
Počet podzemních podlaží	6	6

Obchodní plochy	14 989 m ²	10 192 m ²
Administrativní plochy	21 742 m ²	26 183 m ²
Užitné plochy celkem	36 731 m ²	36 375 m ²
Počet parkovacích stání	787	700
Vyvolaná doprava jedním směrem/24 h.	2 250 OA	2098 OA

Z porovnání vyplývá, že aktuální návrh má větší podíl administrativních ploch oproti plochám obchodním, a tím dochází k poklesu celkového počtu PS a vyvolané dopravy o 152 jízd v jednom směru/24 hodin.

Z Usnesení Rady MČ Praha 6 č. 3417/14 ze dne 15.7.2014 vyplývá, že cílem navrhované změny řešení areálu je změna velikosti a charakteru nákupního centra z většího celoměstského na menší lokální, změna měřítka zástavby, místo velkých bloků jsou navrženy 4 menší objekty orientované kratšími čeli do ul. Evropské a Kladenské a větší členitost a pěší prostupnost nově zastavěného pozemku.

Za přínos nového řešení zástavby lze považovat:

- větší propustnost územím, více možností vstupu do metra, včetně bezbarierových,
- větší rozsah a diverzita městského veřejného prostoru,
- vytvoření kvalitních parkových ploch ve východní části území,
- další rozšíření nabídky služeb a obchodu v lokalitě – např. Pošta, farmářské trhy, fitness,
- drobnější měřítko objemů, větší ohled na vilový charakter zástavby v části lokality, integrace do širšího okolí Prahy 6,
- poloha náměstí ve stejné rovině jako vestibul metra – bezbarierový přístup,
- zmenšení počtu PS z důvodu realizace přímé vazby na stanici metra A Bořislavka. Jako podmiňující investici Komise územního rozvoje (dále jen KÚR) požadovala zprůjezdnění Kladenské jedním směrem (do města) v souvislosti s připravovanou rekonstrukcí obřatiště autobusů na náměstí Bořislavka a finanční spoluúčast na realizaci parkové plochy na východní straně centra.

Tyto navrhované změny byly dne 12.5. 2014 souhlasně projednány v KÚR (poradní orgán Rady MČ Praha 6).

KÚR s předloženým záměrem zástavby architektonické kanceláře AULÍK FIŠER architekti, s.r.o. souhlasila. Jako podmiňující investici požadovala zprůjezdnění ul. Kladenské jedním

směrem (do města) a finanční spoluúčast na řešení parkové plochy na východní straně centra. Tyto podmiňující investice je doporučeno řešit smluvně. Dle informací z odboru územního rozvoje (dále jen OÚR) MČ Praha 6 zprůjezdnění ul. Kladenské nebude řešeno jako podmiňující investice v rámci rozhodnutí o umístění stavby, ale smluvně. Příslušnému úřadu je známo, že smlouva je již uzavřena.

Součástí Oznámení záměru je vyjádření příslušného stavebního úřadu z hlediska územně plánovací dokumentace. Z tohoto vyjádření (č.j. MCP6 026781/2014, spis. zn. P-1051/Dej ze dne 1.4.2014) vyplývá, že záměr se umísťuje do plochy SV – všeobecně smíšené, kde je umístění polyfunkčního objektu a administrativními plochami v převyšujícím podílu její celkové kapacity vyšším než 60% přípustné pouze výjimečně. Předmětná funkční plocha je regulována mírou využití území kódem I s koeficientem podlažních ploch KPP = 2,6 a koeficientem zeleně KZ = 0,1 – 0,3 (při podlažnosti 4 – 7 NP). Tento kód návrh splňuje.

V tabulce č. 2 na str. 14 Oznámení je uvedena tabulka, dokládající splnění KPP a KZ pro funkční plochu SV-I dle platného ÚPn.

K připomínkám ohledně nevhodného architektonicko-urbanistického řešení (včetně nevhodné výšky objektů) (např. Ing. Jíra – bod č. 2, manželé Štumpfovi – bod č. 1, SVJ Kladenská 531 – 534 bod č. 2) příslušný úřad dodává, že posouzení stavby z hlediska souladu s územně plánovací dokumentací a s cíli a úkoly územního plánování je dle § 90 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění, předmětem územního řízení, nikoliv procesu EIA. V procesu EIA se dle § 2 zákona posuzují vlivy předloženého záměru na veřejné zdraví a vlivy na životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky a na jejich vzájemné působení a souvislosti.

Navrženou výšku objektů posoudil v rámci vyjádření k Oznámení orgán památkové péče (OPP MHMP), který konstatoval, že navrhované novostavby nenaruší hodnotu Pražské památkové rezervace. S navrhovanou výškou objektu je rovněž počítáno při posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (studie oslunění a osvětlení, vliv na krajinný ráz) a výška objektů nebyla shledána neúnosnou (viz dále).

Doprava

V Oznámení záměru jsou popsány a následně vyhodnoceny nároky na dopravu a dopravní infrastrukturu jak pro období výstavby, tak pro období provozu.

Součástí oznámení jsou Dopravně-inženýrské podklady (TSK-ÚDI, úkol č. 14-7500-H04, únor 2014; Atelier PROMIKA s.r.o., březen 2014 a Institut plánování a rozvoje hl.m.Prahy, leden 2014, č.j.180/2014, dále jen IPR).

Hlavním cílem těchto odborných studií bylo zpracování dopravně-inženýrských podkladů pro posouzení výstavby a především provozu záměru. Očekávané dopravní zatížení, které vychází z aktuálních dopravních průzkumů, očekávaného harmonogramu výstavby a z podkladů objednatelů, bylo spočteno matematickým modelem PTV-Vision pro horizonty r. 2013, 2017 a pro období naplnění ÚPn. Záměr přetíží pražskou komunikační síť o cca 4 300 jízd (obousměrně).

Modelovými výpočty pro rok 2017 a výhled ÚPn byly prověřeny 2 varianty komunikační sítě – bez a s propojením Kladenské s komunikací U Dejvického rybníčku.

Dopravní model byl vypracován na základě výsledků vyhodnocení řady speciálních dopravních a dopravněsociologických průzkumů provedených v letech 1995 – 2013 a se zpracováním vstupních demografických údajů jako je rozmístění obyvatel, pracovních příležitostí a dalších aktivit jako jsou obchody, úřady, kulturní a sportovní zařízení atd.

Do dopravních vztahů byly zahrnuty i objemy jízd návštěvníků hlavního města Prahy a pásma regionu a objemy tranzitních jízd vůči celému pražskému regionu, dále i jízdy vyvolané významnými dopravními aktivitami jako např. Letiště Václava Havla Praha, rozsáhlé obchodně-administrativní areály apod. Dopravní vztahy použité v dopravním modelu současného stavu odpovídají s dostatečnou mírou shody skutečným dopravním vztahům.

Dále bylo zpracováno kapacitní posouzení následujících křižovatek:

- světelně řízená křižovatka 6.118 Evropská – Horoměřická,
- světelně řízená křižovatka 6.131 Evropská – Na Pískách,
- neřízená křižovatka Kladenská – Liberijská,
- neřízená křižovatka Kladenská – vjezd/výjezd Polyfunkční centrum Bořislavka (dále jen PCB) jih,
- neřízená křižovatka Liberijská – vjezd/výjezd PCB (západ),
- neřízená křižovatka U Dejvického rybníčku – Kladenská,
- neřízená křižovatka U Dejvického rybníčku – Zavadilova.

Kapacitní posouzení bylo provedeno na výhledové intenzity dopravy roku 2017 a na intenzity dopravy pro výhled ÚPn. Kapacitní posouzení bylo zpracováno na intenzity dopravy se záměrem výstavby „Shopping and office centrum Bořislavka, Praha 6“, a to

variantně s a bez propojení Kladenské ul. mezi nám. Bořislavka a ul. U Dejvického rybníčku.

Dle provedeného posouzení:

- Světelně řízená křižovatka 6.118 Evropská - Horoměřická v navrhovaném situačním uspořádání ve všech posuzovaných časových stadiích kapacitně vyhovuje – úroveň kvality dopravy D (dostatečná) a E (nestabilní, střední doba zdržení > 45 s).
- Světelně řízená křižovatka 6.131 Evropská - Na Pískách v navrhovaném situačním uspořádání ve všech posuzovaných časových stadiích kapacitně vyhovuje – úroveň kvality dopravy D a E.
- Neřízené křižovatky Kladenská - Liberijská, Kladenská - vjezd/výjezd PCB (jih), Liberijská - vjezd/výjezd PCB (západ), U Dejvického rybníčku - Kladenská, U Dejvického rybníčku - Zavadilova v navrhovaném uspořádání ve všech posuzovaných časových stadiích kapacitně vyhovují.

K připomínce podhodnocení počtu parkovacích stání (především pro supermarket) (občanské sdružení VELESLAVÍN – VOKOVICE K ŽIVOTU (dále jen VVKŽ - bod č. 3, SVJ Kladenská – bod č.4) se uvádí, že výpočet potřeby parkovacích stání je stanoven v souladu s vyhláškou MHMP č. 26/1999 Sb., o obecných technických požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze. Tento výpočet je uveden v kap. B. II. 4 Oznámení (str. 34). Počet parkovacích stání pro supermarket je stanoven na základě citované vyhlášky dle Přílohy č. 2 - Ukazatele počtu parkovacích stání. Supermarket spadá do funkce 7 - obchod, nákupní centrum, obchodní dům 3 000 – 50 000 m² plochy (tj. 1 stání připadá na 30 m² užité plochy).

S ohledem na plánované zprovoznění stanice metra byl po předběžné konzultaci se stavebním úřadem použit pro tento záměr redukční koeficient 0,9, který zohledňuje vliv nové stanice metra. Jelikož cílem vyhlášky je s ohledem na dotčené území korigovat počty parkovacích stání jak směrem k minimálně požadovaným hodnotám počtu parkovacích stání, tak naopak v místech s vysokým podílem cílové a zdrojové dopravy tento počet parkovacích stání a ve svých důsledcích i objem dopravy v pohybu redukovat. Výstavba nové stanice metra pro zmíněnou redukci vytváří oprávněný předpoklad.

V průběhu zjišťovacího řízení předložil oznamovatel stanovisko odboru dopravy a životního prostředí Úřadu MČ Praha 6 ze dne 30.4.2014 (bez č.j.).

Ve stanovisku je doporučeno snížení počtu parkovacích stání na 580 PS.

Dále oznamovatel předložil rozhodnutí o povolení výjimky z ustanovení čl. 10 odst. 3 vyhlášky č. 26/1999 Sb., o obecných technických požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů, týkající se řešení dopravy v klidu (deficit stání) – viz rozhodnutí odboru výstavby Úřadu MČ Praha 6 č.j. MCP6 043422/2014, spis. zn. MCP6

020212/2014/OV/Kot ze dne 30. 5. 2014. Rozhodnutím je povoleno navrhnout 580 parkovacích a odstavných stání.

Stavební úřad dospěl k závěru, že povolením výjimky bude zajištěna pro připravovaný projekt dostatečná kapacita dopravy v klidu, aniž by byly nadměru zatíženy místní komunikace nebo obtěžována okolní zástavba četnější frekvencí aut, a tím nebude narušena pohoda bydlení v okolních rodinných a bytových domech, tudíž povolením výjimky se neohrozí bezpečnost, ochrana zdraví a život osob ani sousední pozemky či stavby. Účelu sledovaného obecnými požadavky na využívání území bude v daném případě dosaženo i řešením podle povolené výjimky.

Oproti Oznámení došlo tedy k ponížení počtu PS o 120. Počet PS a intenzity vyvolané dopravy záměrem byly tedy v rámci Oznámení uvažovány zcela na straně bezpečnosti. Vlivy záměru na životní prostředí a lidské zdraví budou tedy reálně nižší, než bylo kvantifikováno v rámci předloženého Oznámení záměru.

Rozdíl mezi již povoleným a nyní projednávaným záměrem bude tedy $787 \text{ PS} - 580 \text{ PS} = 207 \text{ PS}$.

Příslušnému úřadu nepřísluší zhodnocení dostatečnosti počtu PS.

K požadavku vyčíslení úbytku PS a náhradou zřízení nových PS (např. občanské sdružení VVKŽ – bod č. 2, MUDr. Nechvátal, BD Kladenská 19-21-23 – bod č. 3, Ing. Trojan) se konstatuje, že realizací záměru bude rušeno 20 PS v prostoru ul. Kladenská (u záměru z r. 2007 bylo rušeno 45 PS). Z projektové dokumentace pro územní řízení (zpracovatel AULÍK FIŠER ARCHITEKTI s.r.o., 6/2014) vyplývá, že po severní straně ul. Kladenská budou vytvořena nová šikmá parkovací stání a v celkové bilanci tedy k úbytku PS nedojde.

K požadavku vyhodnotit negativní dopad synergie metra a plánovaného záměru (např. občanské sdružení VVKŽ – bod č. 4) lze sdělit, že k synergii metra a plánovaného záměru nebude z hlediska PS na povrchu docházet. Doprava v klidu pro celý navržený záměr je zcela pokryta uvnitř samotného objektu v podzemním parkovišti a při provozu záměru by tedy nemělo dojít k záboru veřejných parkovacích stání v okolních ulicích.

K upozornění na výrazný nedostatek PS v lokalitě a obavě zhoršení situace provozem záměru (např. občanské sdružení VVKŽ – bod č.5, BD Kladenská 19-21-23 – bod č.1, SVJ Kladenská 531-534 – bod č.3, OS Pro Hansaulku – bod č.2) se uvádí, že v procesu posuzování vlivů na životní prostředí pro daný záměr není možné vyřešit neutěšenou situaci ohledně parkovacích stání v dané lokalitě. Důležité ale je, aby provozem nově umísťovaného záměru nedocházelo k záboru veřejných parkovacích stání v okolních ulicích.

Jak výše uvedeno, doprava v klidu pro celý navržený záměr je zcela pokryta uvnitř objektu v podzemním parkovišti. Nedostatek PS pro rezidenty je problémem nejen na Praze 6, ale jedná se o problém celopražský. Soukromý investor může situaci napomoci pouze tak, aby při provozu záměru byla důsledně využívána pouze jeho vlastní parkovací stání.

K námitce indukovaní další dopravy z obratiště autobusů nad objektem Horoměřická a k dopravnímu přetížení křižovatka Bořislavka (MUDr. Nechvátal – bod č.3) lze uvést, že v rámci Oznámení záměru byla zpracována Dopravně-inženýrská studie (Atelier PROMIKA, s. r.o., březen 2014). V této studii bylo provedeno kapacitní posouzení křižovatek v dané lokalitě dle ČSN 73 6102 (Projektování křižovatek na pozemních komunikacích). Daným posouzením bylo zjištěno, že světelně řízené křižovatky 6.118 Evropská – Horoměřická a 6.131 Evropská – Na Pískách a neřízené křižovatky Kladenská – Liberijská, Kladenská – vjezd/výjezd záměru (jih), Liberijská – vjezd/výjezd záměru (západ), U Dejvického rybníčku – Kladenská a U Dejvického rybníčku – Zavadilova v posuzovaných stavech (r. 2017 a výhled ÚPn) se záměrem „Shopping and office centrum Bořislavka“) kapacitně vyhoví.

Obratiště příměstských autobusů nad objektem UNIQUA je ve výpočtech zahrnuto společně se stanicí metra A.

K potřebnosti komplexního zhodnocení stávajících i plánovaných zdrojů znečištění v okolí z hlediska dopravy (MUDr. Nechvátal - bod č.4, občanské sdružení pro Hanspaulku – oddíl II) se vysvětluje, že v rámci Oznámení byly zpracovány také Dopravně-inženýrské podklady (příloha č. 1 Oznámení), které byly podkladem pro odborné studie zpracované v rámci Oznámení záměru (viz dále). Dopravní zatížení uvažované pro současný stav a výhledový stav v roce 2017 vychází z dopravního modelu TSK hl. m. Prahy, dopravní zatížení pro horizont ÚPn z dopravního modelu IPR hl. m. Prahy.

Dle informací z TSK-ÚDI vychází dopravní model TSK-ÚDI z dostupných podkladů a zejména z rozsáhlé databáze dopravních sčítání. TSK-ÚDI má k dispozici model jak současného stavu (kalibrovaný na výsledky sčítání), tak i model výhledového stavu. Tento model byl zpracován v udržitelné podrobnosti, celé modelované území je rozděleno do cca 1600 zón, které reprezentují základní sledované jednotky (dále jen ZSJ) v Praze a obce v aglomeraci. V případě potřeby se tento model může lokálně zpodrobnit až do detailu jednotlivých objektů (zde např. posuzovaný záměr). Ostatní území (pozadí) bylo modelováno ve standardní podrobnosti (s výjimkou zpodrobněného AFI Vokovice). Ve výpočtech jsou vždy zohledněny ty dopravní stavby, u kterých se předpokládá dokončení k datu posuzovaného horizontu (např. tunel Blanka, metro A). Do výpočtů dopravně inženýrských podkladů jsou zahrnuty i údaje o počtech spojů MHD.

Počty dopravních prostředků Pražské integrované dopravy (dále jen PID) jsou konzultovány s organizací ROPID, která má komplexní informace o uspořádání linek dané oblasti. Počty

autobusů tedy vycházejí z předpokladů známých ke dni zpracování dopravně-inženýrských podkladů.

Takto vznikající dopravně-inženýrské podklady jsou odborníky považovány za standardní a dostatečný podklad pro zhodnocení řešeného záměru.

Lze tedy konstatovat, že zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou ve výhledovém roce 2017 i horizontu ÚPn Prahy zahrnuje jak samotný posuzovaný záměr, tak i případné jiné připravované záměry v širším okolí. V případě, že nejsou konkrétní kapacitní údaje ostatních záměrů dosud známy, vychází intenzity dopravy z příslušných funkčních ploch platného ÚPn. V Oznámení jsou tedy vyhodnoceny kumulativní vlivy pro fázi provozu a je tak vyhodnocena celková výhledová náplň vlastního území i širšího okolí.

V dopravním modelu jsou zohledněny i tyto dotazované zdroje znečištění:

- Městský okruh, tunelový komplex Blanka - pro rok 2017 i výhled ÚPn,
- Stanice metra A - pro rok 2017 i výhled ÚPn,
- Obratiště příměstských autobusů nad objektem UNIQUA – společně s novou stanicí metra pro rok 2017 i výhled ÚPn,
- Propojení Evropská třída – Na Petřínách – je zohledněno ve výhledu ÚPn, vliv na zátěž Evropské je minimální, jeho význam je v převedení dopravní zátěže z nevyhovující Veleslavínské,
- P+R Dlouhá míle, Komunikační napojení Evropská/Svatovítská i Evropská/Na Petřínách je zohledněno ve výhledu ÚPn.

K námitce, že výstavbou záměru dojde vzhledem k nákladní dopravě a záborům v ul. Kladenské k omezení průjezdnosti (např. BD Kladenská 19-21-23 – bod č.1) se doplňuje, že odjezdové trasy po celou dobu výstavby budou určeny ulicí Horoměřickou, výjimečně ul. Evropskou směr z centra. Návoz betonových prefabrikátů, betonu, výztuže upřesní až vybraný dodavatel, předpokládají se stejné trasy vedené mimo centrum Prahy. Vzhledem k omezenému prostoru vlastní stavby a blízkosti okolní zástavby nebudou na zařízení staveniště (dále jen ZS) umístěny větší skládky, mezideponie ani výroba betonu.

Počet a druh jednotlivých vozidel potřebných pro vlastní realizaci stavby záměru je v Oznámení odborně doložen na tyto kapacity :

Provádění zemních prací a odvoz zeminy	cca 25 TNA/hod.
Hrubá stavba objektu (beton, prvky, výztuž)	cca 8 TNA/hod.
Dokončovací práce	cca 4 TNA/hod.
Příjezd na vlastní ZS (OA, vozidla do 3,5t)	cca 10 OA / hod.

Z hlediska dispozice lokality je jediná možnost umístit ZS u ulice Kladenská, podél staveniště. ZS je koncipováno tak, aby centrální vjezd a výjezd na staveniště byl v ústí ulice Kladenská, de facto z křižovatky Kladenská/Liberijská a následný provoz dopravní techniky byl už v rámci oploceného staveniště, za plotem.

Z tohoto důvodu se konstatuje, že nákladní doprava nebude svým provozem zatěžovat vlastní veřejnou část ulice Kladenská.

Zábory v ulici Kladenská jsou koncipovány tak, že bude upraven dopravní režim ulice Kladenská. Dočasným záбором dopravního pruhu ulice Kladenská, po dobu výstavby, bude ulice Kladenská zjednosměrněna směrem k nám. Bořislavka. Tento prostor bude následně dočasně upravován, v rámci dočasných, časově velmi omezených překopů komunikace za účelem napojení se na inženýrské sítě. Tyto dočasné zábory budou časově koordinovány s výstavbou tak, aby nedošlo k uzavření ulice Kladenská.

Cílem instalace záboru na hranu jednoho pruhu v ulici Kladenská bylo jednoznačně oddělit dopravní provoz stavby a veřejný provoz v ulici Kladenská. Umístěním vjezdu na začátek ulice Kladenská bude minimalizováno zatížení ulice Kladenská z provozu stavby a toto řešení zařízení staveniště a organizace výstavby oznamovatel a projektant pokládají za optimální pro danou lokalitu, jak z hlediska stavby, tak z hlediska zatížení veřejného prostoru.

K otázce propojení ul. Kladenské a ul. U Dejvického rybníčku (např. Bytové družstvo Kladenská 19-21-23 – bod č. 2) je známo, že v souvislosti s připravovanou rekonstrukcí obratiště autobusů na nám. Bořislavka je zvažováno i zprůjezdnění ul. Kladenské (viz výše).

Uvedená změna uspořádání komunikační sítě, kterou by došlo ke změně dopravních vazeb v území, však nesouvisí s posuzovaným záměrem. V současné době není situace případného zprůjezdnění ul. Kladenské jednoznačně dořešena a projekt je v současné době připravován tak, že se zprůjezdněním ul. Kladenské se nepočítá.

V dopravně-inženýrské studii v Příloze č. 1 Oznámení bylo tedy uvažováno ve výhledových horizontech r. 2017 a naplnění ÚPn se dvěma variantami uspořádání Kladenské ulice, tzn. jak se stávajícím stavem komunikační sítě, tak s propojením ul. Kladenské s ulicí U Dejvického rybníčku. Následně pro tyto 2 varianty dopravního řešení ul. Kladenská bylo provedeno hodnocení v akustické a rozptylové situace bez realizace záměru a s jeho realizací (viz dále).

Dle sdělení projektanta by zprůjezdnění ul. Kladenské (varianta č.2) kapacitně zatížilo ulici Kladenskou, včetně návazných komunikací nám. Bořislavka, Zavadilova, Na Dlouhém lánu. Dle sdělení oznamovatele i projektanta je neprůjezdná varianta ul. Kladenské preferovaná i Dopravním podnikem hl.m. Prahy a ROPID. Tato varianta je jednoznačně šetrnější k navazujícímu dopravnímu zatížení uvedených komunikací, neboť předpokládá, že zásadní nárůst dopravy se odehraje na příjezdu a odjezdu komunikací Evropská - Liberijská - Kladenská.

Při přípravě záměru je nyní uvažováno se stávajícím stavem komunikační sítě bez zprůjezdnění Kladenské ul.

K nerespektování omezené propustnosti místních komunikací a vyčerpané možnosti parkování v těchto ulicích (ul. Zavadilova, Na Dlouhém lánu, Kladenská) se vysvětluje, že veškerá doprava v klidu bude řešena v podzemních podlažích objektu a neměla by tedy zhoršovat stávající situaci v parkování na povrchu. Z pohledu kapacity dopravní sítě v prostoru objektu Bořislavka jsou kritickými místy jednotlivé křižovatky. Křižovatky dotčené generovanou dopravou z objektu Bořislavka byly kapacitně posouzeny, světelně řízené křižovatky (viz str. 36) vyhovují v úrovni dostatečné až nestabilní, neřízené křižovatky rovněž kapacitně vyhovují (úroveň není uvedena).

K námitce návrhu menšího počtu PS v nyní posuzovaném záměru při navýšení hrubé podlažní plochy i výšky oproti záměru z r. 2007 (např. SVJ Kladenská 531 – 534 – bod č.2) se uvádí, že výpočet potřeby parkovacích stání v předloženém Oznámení byl proveden v souladu s vyhláškou HMP č. 26/1999 Sb., o obecných technických požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze a uveden v předloženém Oznámení (viz kap. B. II. 4.). Potřeba parkovacích stání je vypočítána dle aktuálního zastoupení (jednotky v m²) jednotlivých funkcí plánovaného záměru (administrativa s malou návštěvností, obchod 3.000 - 50.000 m² plochy a restaurace).

Předkládaný záměr má oproti záměru posuzovanému v roce 2007 navržen větší poměr administrativních ploch oproti plochám obchodním, tím dochází k poklesu celkového počtu PS o 87 i vyvolané dopravy o 152 jízd OA v jednom směru/24 hod. Z hlediska možných vlivů na životní prostředí je tedy aktuálně předkládaný záměr příznivější oproti záměru, který byl již v daném území posouzen a má vydané platné územní rozhodnutí a stavební povolení (resp. změnu územního rozhodnutí a změnu stavby před jejím dokončením) a je možné jej tedy v nezměněné podobě realizovat.

Dále je nutné dodat, že v době zpracování Oznámení bylo uvažováno v návrhu záměru se 700 PS. V průběhu zjišťovacího řízení však bylo vydáno odborem výstavby ÚMČ Praha 6 rozhodnutí o povolení výjimky z ustanovení čl. 10 odst. 3 vyhlášky č. 26/1999 Sb., o obecných technických požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů, která zde povoluje situovat 580 parkovacích a odstavných stání. V návrhu záměru došlo tedy k ponížení počtu parkovacích stání o 120.

V odůvodnění vydaného povolení je uvedeno, že v současnosti probíhá výstavba prodloužení metra linky A včetně stanice Bořislavka v těsné blízkosti navrhovaného záměru. Tento rozvoj městské zástavby a s ní spojený rozvoj dopravní infrastruktury má vliv i na dopravní dostupnost navrhované stavby. Vliv blízkosti dalších způsobů městské hromadné dopravy např. tramvajové trati vedoucí po ul. Evropské a dále autobusových zastávek včetně otočky autobusových linek v těsném sousedství navrhovaného záměru vyhláška ve výpočtu rovněž nezohledňuje. Po dokončení výstavby metra a po zanesení této skutečnosti do předmětné vyhlášky (příloha č. 1a) by mohl být ve výpočtu použit koeficient dopravní obsluhy území $K_d=0,9$ v zóně 4 a $K_d=0,6$

v zóně 3. Dále bylo přihlédnuto zejména ke skutečnosti, že od doby, kdy vstoupila v účinnost vyhláška OTTP, došlo rozvojem městské zástavby a dopravní infrastruktury k reálnému posunu tehdy stanovené hranice mezi zónami 3 a 4, které jsou dle čl. 10 odst. 2 vyhl. č. 26/1999 Sb. HMP určující pro výpočet odstavných a parkovacích stání.

Posouzení vlivů na životní prostředí v Oznámení bylo tedy provedeno pro vyšší počet PS, a tedy na straně bezpečnosti a dopady stavby na životní prostředí budou ve skutečnosti nižší.

K návrhu umístění hlavního vjezdu z ul. Liberijská (např. SVJ Kladenská – bod č.4) se uvádí, že trasy zdrojové/cílové dopravy předkládaného záměru jsou určeny v rámci celodenního modelu TSK, který při volbě příjezdových tras využívá primárně matematickou logiku a volí především nejkratší možnou trasu.

Vjezdy/výjezdy z objektu jsou situovány v prostoru ul. Kladenská a Liberijská. Tato připojení na místní komunikace jsou rovnocenné. Kdyby bylo použito pouze připojení z ul. Liberijské, mohlo by docházet ve špičkových hodinách k vzduťi dopravy až do křižovatky Evropská/ Horoměřická, a tak negativně ovlivňovat propustnost a bezpečnost celého systému.

Napojení na komunikační síť je navrženo celkem na 3 místech (viz Dopravně-inženýrské podklady, úkol TSK-ÚDI č. 14 – 7500 – H04, Kap. 3.3.3):

- vjezd/výjezd Liberijská,
- vjezd/výjezd Kladenská,
- vjezd/výjezd Kladenská (zásobování).

Jednotlivá podlaží budou spojena rampovým systémem, pouze ze 3. PP nebude možný přístup do 4. PP (opačně ano), čímž se sleduje odlehčení ul. Kladenské při odjezdu návštěvníků supermarketu.

K absenci označení vjezdu a výjezdu na stavenišť a možnosti poškození opravených komunikací Kladenská a křižovatky Kladenská/Liberijská/Pod Kladenskou silnicí (např. SVJ Kladenská – bod č.6) je uvedeno, že na stavenišť je navržen vjezd a výjezd do ul. Kladenská (viz výše). Situace hlavních příjezdových a odjezdových tras obslužné dopravy stavby s vjezdem/výjezdem na stavenišť je zobrazena v kap. B. II. 4. 1. Oznámení (obr. č.4 na str. 33).

Před započítáním stavebních prací bude povrch vozovky ul. Kladenská (stejně tak jako ostatních komunikací) pasportizován a bude sledován stav po celou dobu výstavby a po jejím dokončení. V případě, že by došlo vlivem výstavby záměru k poškození povrchu vozovky, bude tento povrch na náklady investora předkládaného záměru uveden do původního stavu.

K námitce, že v podkladech Oznámení je uvažováno s intenzitami dopravy z doby výstavby metra a opravy ul. Evropská (SVJ Nám. Bořislavka 2028) lze upozornit, že součástí Oznámení je

Dopravně inženýrská studie (Atelier Promika s.r.o., březen 2014). V kapitole 5. této studie, že rok 2013 byl započten následovně:

Pro současný stav komunikační sítě platí, že s ohledem na realizaci prodloužení trasy A je běžný automobilový provoz v několika úsecích omezen, z těchto důvodů bylo nutno kalibrovat model na stav již bez vlivu těchto dopravních omezení, potřebné podklady byly vyhotoveny TSK-ÚDI.

Do dopravně-inženýrských podkladů nebyly zahrnuty alternativy a dočasně provedená omezení související s výstavbou jednotlivých investičních akcí. Projektem navržené dopravní řešení včetně kapacit dopravy vychází z řešení dopravy, které počítá s ukončenou výstavbou na ul. Evropská a předpokládá, že hlavní dopravní kapacitní zátěž v lokalitě ponese komunikace Evropská.

K žádosti zvážit upřednostnění nájezdu do garáží a zásobování z ul. Kladenské, z míst, kde je nyní otočka pro autobusy (např. SVJ Nám. Bořislavka 2028) se sděluje, že plocha otočky autobusů je v současné době plochou využívanou Dopravním podnikem hl.m. Prahy a nelze na ni umístit vjezd do garáží ani vjezd pro zásobování. V současné době není ani dořešeno, zda dojde nebo nedojde k zprůjezdnění ul. Kladenské (v rámci zprůjezdnění Kladenské by na této ploše byly umístěny pojížděné plochy).

Vjezd pro zásobování je navržen v místě blízkém obratišti autobusů tak, aby ovlivnil blízkou obytnou zástavbu co nejméně.

K námitce kumulace záměru z hlediska dopravy se záměrem AFI Vokovice ve fázi výstavby (např. MUDr. Nechvátal – bod č. 1) lze sdělit, že v předloženém Oznámení se kumulace ve fázi výstavby v blízkém okolí posuzovaného záměru nepředpokládají. Přípravovaný projekt „Polyfunkční centrum AFI Vokovice“ v širším okolí plánovaného záměru mezi ul. Evropská, Veleslavínská a Kladenská je v Oznámení zmíněn. Kumulace ve fázi výstavby těchto záměrů by mohla teoreticky nastat na ul. Evropská, kde by se však vzhledem k vysokým intenzitám ostatní dopravy ve stávajícím stavu neměla případná kumulace významněji projevit.

Doprava generovaná výstavbou záměru i v případné kumulaci se staveništní dopravou záměru „Polyfunkční centrum AFI Vokovice“ by tvořila méně než 1 % dopravy na ul. Evropská. Dle uveřejněného Oznámení záměru AFI Vokovice (EKOLA group, spol. s r. o., duben 2014) budou přepravní trasy během výstavby vedeny ul. Evropskou a dále na Pražský okruh či ul. Libocká směrem z centra města.

Příslušný úřad konstatuje, že údaje související s problematikou dopravy zahrnují posouzení kumulativních vlivů a jsou dostatečné pro následná hodnocení vlivů záměru na životní prostředí

a veřejné zdraví. Dopravní údaje byly zpracovány odborně způsobilými osobami a obvyklou metodikou v rámci procesů EIA.

Příslušný úřad připomíná, že v procesu EIA nelze vyřešit problematiku parkování rezidentů v daném území.

Vlivy na ovzduší

Pro vyhodnocení vlivu výstavby a provozu záměru byla zpracována rozptylová studie (ATEM – Ateliér ekologických modelů s.r.o., únor 2014).

Ze závěru rozptylové studie vyplývá, že ve stávajícím stavu lze očekávat plnění imisních limitů pro téměř všechny sledované imisní charakteristiky (NO_2 , PM_{10} , $\text{PM}_{2,5}$ a benzen) s výjimkou B(a)P. Tento stav je charakteristický na naprosté většině území Prahy. Překračování v absolutních hodnotách bylo zaznamenáno u maximálních denních koncentrací PM_{10} pro stávající stav. Vypočtená četnost maximálních denních koncentrací PM_{10} je nejvyšší v prostoru křižovatek Evropská/Liberijská a Evropská/U Dejvického rybníčku a je na úrovni 7 % roční doby (tedy méně než povolených 9,6% roční doby, což znamená, že ani maximální denní koncentrace PM_{10} nejsou překročeny).

Z modelových výpočtů pro výhledový stav k roku 2017 i při naplnění ÚPn vyplývá, že v celém zájmovém území budou splněny všechny sledované imisní charakteristiky průměrných ročních koncentrací. V případě průměrných ročních koncentrací B(a)P výpočty zahrnují pouze vliv automobilové dopravy.

Nárůst průměrných ročních koncentrací jednotlivých škodlivin v ovzduší uvedením záměru do provozu je nepatrný (v desetinách $\mu\text{g}/\text{m}^3$ u škodlivin NO_2 , PM_{10} a $\text{PM}_{2,5}$; v setinách $\mu\text{g}/\text{m}^3$ u benzenu a v tisícinách ng/m^3 u B(a)P). U žádné imisní charakteristiky nebylo zaznamenáno překročení imisního limitu pro průměrné roční koncentrace vlivem uvedení záměru do provozu.

Nárůst maximálních krátkodobých koncentrací jednotlivých škodlivin pro výhledový stav k roku 2017 i při naplnění ÚPn v ovzduší uvedením záměru do provozu je rovněž nepatrný a u žádné imisní charakteristiky nebylo vlivem běžného provozu zaznamenáno překročení imisního limitu.

Samostatně byl také vyhodnocen příspěvek náhradních zdrojů elektrické energie (3 dieselaagregáty). Příspěvek k průměrným ročním koncentracím těchto zdrojů bude nepatrný.

V případě plného provozu všech 3 zařízení, který byl uvažován s četností nejvýše 5 případů do roka a v případě souběhu provozu s výskytem nejhorších rozptylových podmínek nelze vyloučit překročení imisního limitu hodinových koncentrací NO_2 . Vzhledem k očekávané četnosti

provozu těchto zdrojů (několik případů do roka) nebude počet překročení vyšší než povolených 18 případů za rok.

Pro snížení dopadu provozu náhradních zdrojů je třeba zajistit, aby pravidelné zkoušky zařízení nebyl prováděný v období se zhoršenými rozptylovými podmínkami.

V rozptylové studii byl také hodnocen vliv stavebních prací na imisní situaci v lokalitě. Pravděpodobnost lokálního překročení hodinové koncentrace NO_2 a denní koncentrace PM_{10} je malá, i když nelze zcela vyloučit. Hodnocené stavební práce budou v lokalitě působit pouze pro časově omezenou dobu (nebude se jednat o celoroční působení).

Vzhledem k vlivu stavby na imisní situaci byla v Oznámení formulována opatření pro snížení vlivu stavebních prací na imisní situaci NO_2 a PM_{10} (vypínání motorů, pokud nebudou v činnosti, omezení stavebních prací v případě dlouhotrvajícího sucha a vyšším větrem (případně zamezit šíření prachových částic do okolí záclonami po obvodu staveniště), důsledný oplach aut před výjezdem na komunikace, pravidelné čištění příjezdových a odjezdových tras v blízkosti staveniště, minimalizace pojezdů nákladních vozidel po nezpevněné ploše, omezení souběhu činnosti těžké strojní mechanizace na polovinu pracovní doby, pravidelné skrápění stavenišť v době déletrvajícího sucha, přesypová místa na staveništi vybavit mobilním skrápěcím nebo mlžícím zařízením, které bude spouštěno v době déletrvajícího sucha).

Ke stavu imisní situace v lokalitě (např. HMP – bod č.1) bylo konstatováno, že uvedené informace ve vyjádření hl. m. Prahy vychází z údajů uvedených v Rozptylové studii (Příloha č. 3 Oznámení) a z vlastních úsudků HMP dle měření na podobných dopravně exponovaných lokalitách, popisován je zde současný imisní stav zájmového území.

Závěr rozptylové studie je uveden na předchozí straně.

Na základě provedeného vyhodnocení zdravotních rizik (Příloha č. 4 Oznámení), které vycházejí z provedené rozptylové studie (Příloha č. 3), lze konstatovat, že vlivem realizace navrženého záměru nebylo u žádné ze sledovaných imisních charakteristik zaznamenáno významné zvýšení zdravotního rizika ve smyslu ohrožení zdraví. V případě chronických ani akutních účinků NO_2 a CO nebylo zaznamenáno překročení směrné hodnoty WHO. V případě benzenu a B(a)P byl nárůst zdravotního rizika vypočten hluboko pod hranici reálného zvýšení výskytu účinků. V případě suspendovaných částic lze nejvyšší nárůst chronické úmrtnosti očekávat v řádu desítek minut na obyvatele a rok. Jedná se opět o hodnoty ve smyslu ohrožení zdraví nevýznamné.

Lze předpokládat, že navržené sadové úpravy budou dostatečně kompenzovat nárůst emisí vyvolaných provozem záměru (emisí suspendovaných částic z volných ploch v okolí záměru), což se projeví také na snížení imisní zátěže v případě suspendovaných částic frakcí PM_{10} a $\text{PM}_{2,5}$.

a dále B(a)P, který se právě na suspendované částice váže. Vzhledem k rozsahu plánovaných úprav lze očekávat, že v nejbližším okolí záměru bude nárůst imisní zátěže vlivem vyvolané automobilové dopravy u těchto látek eliminován.

K námitkám ohledně grafického znázornění jednotlivých škodlivin v rozptylové studii (např. VVkJ – bod č.1, občanské sdružení pro Hanspaulku – bod č. II, MUDr. Nechvátal – bod č.2) se sděluje, že grafické zobrazení imisních výpočtů je takto prezentováno zcela běžně. Dle zpracovatele Rozptylové studie (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o., únor 2014) tento způsob zápisu nesnižuje vypovídací schopnost Oznámení. Rozptylová studie záměru obsahuje nejen grafickou část, ale také textovou část Rozptylové studie, ve které je u každé imisní charakteristiky okomentováno porovnání s imisními limity (viz kap. 3 Přílohy 3 Oznámení).

K námitce zatížení ul. Liberijská po dobu výstavby i provozu záměru (např. MUDr. Nechvátal – bod č.1) se vysvětluje, že z výsledků rozptylové studie (příloha č. 3 Oznámení) vyplynulo, že u žádné imisní charakteristiky nebylo zaznamenáno překročení imisního limitu pro průměrné roční koncentrace vlivem uvedení záměru do provozu (pro B(a)P platí v případě zhodnocení vlivu z automobilové dopravy). Ani v případě krátkodobých koncentrací není třeba očekávat vlivem provozu záměru překročení žádného ze sledovaných imisních limitů.

Ve studii byl také hodnocen vliv stavebních prací na imisní situaci v lokalitě. V případě hodinových koncentrací NO₂ nelze vypočtené příspěvky (nejvyšší příspěvky na úrovni 110 µg/m³) přímo sčítat s výchozími imisními hodnotami v zájmovém území, pravděpodobnost lokálního překročení imisního limitu vlivem výstavby je však malá, i když nelze zcela vyloučit. Nejvyšší příspěvky k denním koncentracím částic PM₁₀ byly vypočteny na úrovni do 9 µg/m³. Imisní limit pro 24hodinové koncentrace PM₁₀ je stanoven na 50 µg.m⁻³ pro 36. nejvyšší hodnotu. V zájmovém území se tedy mohou vyskytnout nadlimitní hodnoty v průběhu výstavby, počet překročení imisního limitu po dobu výstavby však nelze modelově stanovit. Hodnocené stavební práce budou v lokalitě působit pouze po časově omezenou dobu, nebude se navíc jednat o celoroční působení.

Vzhledem k vlivu stavby na imisní situaci byla v rozptylové studii formulována řada opatření pro snížení vlivu stavebních prací na imisní situaci NO₂, tak suspendovaných prachových částic PM₁₀, PM_{2,5} (viz výše - str. 45). Tato opatření jsou zahrnuta i do podmínek závěru zjišťovacího řízení.

K námitce nezahrnutí budovaných administrativních budov v Dejvicích, Vokovicích a dále až po Ruzyňské letiště z hlediska kumulativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (MUDr. Nechvátal – viz bod č. 4) lze dodat, že rozptylová studie (Příloha č. 2 Oznámení) vychází z

Dopravně-inženýrských podkladů (Příloha č. 1 předkládaného Oznámení). Z této studie dále pak vychází Hodnocení zdravotních rizik – ovzduší, samostatná Příloha 4 předloženého Oznámení. Jak vyplývá z výše uvedeného, v dopravně-inženýrských podkladech jsou zahrnuty kumulativní vlivy dopravy včetně dostavby komunikační sítě i naplnění rozvojových ploch podle platného ÚPn (viz výše - str. 36,38).

V rozptylové studii i v hodnocení zdravotních rizik jsou tedy vyhodnoceny kumulativní vlivy pro fázi provozu a je tak vyhodnocena celková výhledová náplň území.

K nepřehlednosti rozptylové studie a nezahrnutí škodliviny $PM_{2,5}$ (MUDr. Nechvátal – bod č. 2) se uvádí, že rozptylová studie byla provedena autorizovanou osobou pro zpracování rozptylových studií dle standardní metodiky společnosti ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o. Jedná se o metodiku schválenou Ministerstvem životního prostředí. Vyhodnocení imisní zátěže $PM_{2,5}$, stejně jako porovnání s imisními limity je v dané studii obsaženo (viz kap. 3 Přílohy č. 3 Oznámení). Příslušný úřad ani orgán ochrany veřejného zdraví a orgán ochrany ovzduší nepovažují dané posouzení za nepřehledné či zavádějící.

Ke zhoršení kvality ovzduší navýšením dopravní zátěže z plánovaného záměru (Ing. Pechová, I. Gjersten, Občanské sdružení Pro Hanspaulku – viz bod č. II) se sděluje, že v rámci předloženého Oznámení byla zpracována rozptylová studie (Příloha č. 3 Oznámení). V rozptylové studii byla hodnocena stávající imisní situace a výhledové imisní situace v roce 2017 a v horizontu naplnění ÚPn. U žádné imisní charakteristiky nebylo zaznamenáno překročení imisního limitu pro průměrné roční koncentrace vlivem uvedení záměru do provozu (u škodliviny B(a)P se jedná pouze o vliv automobilové dopravy). Ani v případě krátkodobých koncentrací nebylo prokázáno vlivem provozu záměru překročení žádného ze sledovaných imisních limitů.

Přírůstek záměru byl vyhodnocen jako nevýznamný (viz výše - str. 44).

Pro minimalizaci vlivu navrhovaného záměru na ovzduší je v Oznámení navržena řada konkrétních opatření pro fázi výstavby i provozu (viz kap. D. IV Oznámení – str. 114-117). Lze také předpokládat, že navržené sadové úpravy budou kompenzovat nárůst emisí vyvolaných provozem záměru (emisí suspendovaných částic z volných ploch v okolí záměru), což se projeví také na snížení imisní zátěže v případě suspendovaných částic frakcí PM_{10} a $PM_{2,5}$ a dále B(a)P, který se právě na suspendované částice váže. Vzhledem k rozsahu plánovaných úprav lze očekávat, že v nejbližším okolí záměru bude nárůst imisní zátěže vlivem vyvolané automobilové dopravy u těchto látek eliminován.

K domněnce zhoršení kvality bydlení vzhledem k prašnosti (Ing. Pechová, I. Gjersten, Bytové družstvo Kladenská 19-21-23, Ing. Kheilová) lze odkázat na zpracovanou rozptylovou studii (Příloha č. 3 Oznámení).

Jak výše uvedeno, v rozptylové studii byla hodnocena stávající imisní situace a výhledové imisní situace v roce 2017 a v horizontu naplnění ÚPn. U žádné imisní charakteristiky nebylo zaznamenáno překročení imisního limitu pro průměrné roční koncentrace vlivem uvedení záměru do provozu. Ani v případě krátkodobých koncentrací není třeba očekávat vlivem provozu záměru překročení žádného ze sledovaných imisních limitů. Přírůstky záměru byly vyhodnoceny jako významně nemění stávající kvalitu ovzduší.

Pro minimalizaci vlivu navrhovaného záměru je v předloženém Oznámení i v tomto závěru zjišťovacího řízení navržena řada konkrétních opatření pro fázi výstavby i provozu (viz výše – str. 45).

V území posuzovaného záměru je navíc již vydáno platné územní rozhodnutí, stavební povolení (resp. změna územního rozhodnutí a změna stavby před dokončením) a na základě těchto správních rozhodnutí by mohl být záměr realizován.

Nyní předkládaný návrh záměru je tedy v návaznosti na uvedenou historii záměru svým charakterem změnou záměru dle § 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. A následně změnou rozhodnutí o umístění stavby a změnou stavby před dokončením. V návrhu nyní předkládaného záměru bylo v Oznámení počítáno s nižším počtem parkovacích stání (700) než u záměru z roku 2007 (787) a s nižšími intenzitami dopravy z 2 250 OA jedním směrem/24 h. (r. 2007) na 2 098 OA jedním směrem/24 h. (r. 2014). To znamená, že oproti záměru z r. 2007 budou vlivy na ovzduší nižší u nyní posuzovaného záměru.

K této problematice je ještě možné dodat, že dne 30. 5. 2014 bylo vydáno odborem výstavby MČ Praha 6 rozhodnutí o povolení výjimky z ustanovení čl. 10 odst. 3 vyhlášky č. 26/1999 Sb.HMP, o obecných technických požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů, která zde povoluje situovat 580 parkovacích a odstavných stání. V návrhu záměru došlo tedy k ponížení počtu parkovacích stání o 120. Počet parkovacích stání a intenzity vyvolané dopravy záměrem byly tedy v rámci předloženého Oznámení uvažovány zcela na straně bezpečnosti. Vlivy záměru na životní prostředí a lidské zdraví budou tedy reálně nižší, než bylo kvantifikováno v rámci předloženého Oznámení záměru.

K námitce zvýšené prašnosti v období výstavby (např. Bytové družstvo Kladenská 19 –21 –23 – bod č.1) lze konstatovat, že z výpočtů rozptylové studie (Příloha č. 3 Oznámení) vyplývá, že nejvyšší příspěvky k denním koncentracím částic PM₁₀ byly vypočteny na úrovni do 9 µg/m³. Imisní limit pro 24hodinové koncentrace PM₁₀ je stanoven na 50 µg/m³ pro 36. nejvyšší hodnotu. V zájmovém území se mohou vyskytnout v absolutních hodnotách nadlimitní hodnoty v průběhu výstavby, počet překročení imisního limitu po dobu výstavby však nelze modelově stanovit. Hodnocené stavební práce budou v lokalitě působit pouze po časově omezenou dobu, nebude se jednat o celoroční působení, vliv na překračování imisního limitu pro denní koncentrace PM₁₀ nelze vyhodnotit.

Důležité je v období výstavby bezpodmínečně dodržovat všechna opatření pro snížení vlivu stavebních prací na imisní situaci suspendovaných prachových částic, uvedených v Oznámení a v tomto závěru zjišťovacího řízení..

Požadavek provést během výstavby a po zprovoznění záměru měření prašnosti (Ing. Trojan) je značně diskutabilní. Pokud má mít měření odpovídající vypovídací schopnost, muselo by být dlouhodobé.

Pro ochranu území proti prašnosti je spíše velmi důležité v období výstavby uplatnit opatření pro minimalizaci prašnosti, která jsou navržena v kap. D.IV. Oznámení a v tomto závěru zjišťovacího řízení (viz výše str. 45).

K námitce zhoršení prašnosti a zápachu a tím poškození a snížení hodnoty majetku, kvality bydlení, způsobení duševní újmy a zhoršení zdravotního stavu (např. Ing. Pechová, I. Gjersten) lze připomenout, že v území posuzovaného záměru je již vydáno platné územní rozhodnutí, stavební povolení (resp. změna územního rozhodnutí a stavby před dokončením) a na základě těchto správních rozhodnutí by mohl být záměr realizován.

Nyní je v návrhu nově předkládaného záměru počítáno s nižším počtem parkovacích stání (700) než u záměru z roku 2007 (787) a s nižšími intenzitami dopravy z 2250 OA jedním směrem/24 h. (r. 2007) na 2098 OA jedním směrem/24 h. (r. 2014). Navíc je třeba dodat, že v době zpracování oznámení EIA bylo uvažováno v návrhu záměru se 700 parkovacími stánkami. Dne 30. 5. 2014 bylo však vydáno úřadem MČ Praha 6 (č.j.: MCP6 043422/2014) rozhodnutí o povolení výjimky z ustanovení čl. 10 odst. 3 vyhlášky č. 26/1999 Sb.HMP, o obecných technických požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů, která zde povoluje situovat 580 parkovacích a odstavných stání. V návrhu záměru došlo tedy k ponížení počtu parkovacích stání o 120. Počet parkovacích stání a intenzity vyvolané dopravy záměrem byly tedy v rámci předloženého Oznámení uvažovány zcela na straně bezpečnosti. Vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví budou tedy reálně nižší, než bylo kvantifikováno v rámci předloženého oznámení záměru.

V rozptylové studii (Příloha č. 3 Oznámení) byl hodnocen i vliv výstavby (viz výše).

V Oznámení záměru a v tomto závěru zjišťovacího řízení formulována opatření pro snížení vlivu stavebních prací na suspendované prachové částice (viz výše – str. 45).

K dodržování navržených opatření může přispět i zvýšená pozornost při průběžných kontrolách staveniště, a to jak ze strany příslušné městské části, tak ze strany příslušných dotčených správních úřadů i veřejnosti.

Ovlivněné zájmové lokality zápachem vlivem výstavby či realizace záměru se nepředpokládá nad únosnou mez.

Součástí Oznámení záměru je rovněž studie Vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví, jejímž cílem bylo posoudit vliv expozice obyvatel znečišťujícími látkami ve vnějším ovzduší z výstavby a provozu záměru na zdraví obyvatel žijících v dotčené lokalitě. Výsledky tohoto hodnocení jsou uvedeny dále na str. 55 tohoto závěru zjišťovacího řízení.

K domněnce, že plánovaný záměr by změnil ráz provětrávání území (např. MUDr. Nechvátal – bod č. 1) lze sdělit, že součástí Oznámení (Příloha č. 7) je znalecký posudek Vliv projektované výstavby objektů SHOPPING AND OFFICE CENTRUM BOŘISLAVKA (RNDr. Jan Pretel, CSc., únor 2014), jehož záměrem bylo vyhodnotit podmínky přirozeného provětrávání území v okolí posuzovaného záměru. Z porovnání současného stavu a stavu s posuzovaným záměrem bylo zjištěno, že se žádná část hodnoceného území realizací záměru neposune do kategorií „zhoršené“ nebo „špatné provětrávání“. Z hlediska přirozené ventilace území lze tedy konstatovat, že umístění záměru do území nebude představovat riziko pro životní prostředí v daném území.

Orgán ochrany ovzduší OZP MHMP a orgán ochrany veřejného zdraví (HS HMP) ve vyjádření k Oznámení konstatovaly, že provedené hodnocení vlivu provozu navrhované zástavby na kvalitu ovzduší bylo provedeno v dostatečném rozsahu. Orgán ochrany ovzduší nevyžaduje posouzení v dalších stupních procesu EIA a záměr o navržených parametrech v dané lokalitě hodnotí jako akceptovatelný.

Orgán ochrany ovzduší OZP MHMP ale rovněž zdůrazňuje, že během výstavby je nutné důsledně provádět všechna dostupná opatření pro minimalizaci prašnosti, uvedená v Oznámení záměru. Orgán ochrany veřejného zdraví (HS HMP) neuplatnil z hlediska ochrany ovzduší v rámci vyjádření k Oznámení žádné připomínky, ale lze předpokládat, že budou uplatněny při další projektové přípravě stavby (především pro období výstavby).

Příslušný úřad konstatuje, že se ztotožňuje s názorem orgánu ochrany ovzduší OZP MHMP i HS HMP ohledně provedeného posouzení vlivů záměru na ovzduší. Provedené posouzení považuje za dostatečné a metodicky správné pro hodnocení vlivů na ovzduší v procesu EIA. Vlivy záměru na ovzduší považuje za akceptovatelné při dodržení navržených opatření pro minimalizaci těchto vlivů v kapitole D.IV. Oznámení - viz str. 114 - 117. Důraznou pozornost je nutné věnovat období výstavby záměru a aplikaci opatření pro minimalizaci vlivů z hlediska ochrany ovzduší s ohledem na blízkou obytnou zástavbu (viz podmínky tohoto závěru zjišťovacího řízení).

Vlivy hluku

Součástí Oznámení záměru je akustická studie, ve které je posouzen vliv výstavby a provozu záměru na akustickou situaci v území (EKOLA group, spol. s r.o., listopad 2013).

Stávající hluková zátěž území překračuje i starou hlukovou zátěž. Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z celkové dopravy na pozemních komunikacích se v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 57,1$ dB do 70,7 dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 50,3$ dB do 63,8 dB. Nejvyšší hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z celkové dopravy jsou při ul. Evropská.

Vzhledem k vysoké hlukové zátěži území je nutné jako opatření pro snížení akustického vlivu provozu záměru provést rekonstrukci provozu komunikace v ul. Liberijská (výměna dlažby za živičný povrch).

Vlivem výstavby záměru dochází v 9 výpočtových bodech V05 – V13 (při ul. Liberijská, Kladenská, U Dejvického rybníčku) k poklesu hlukové zátěže z provozu pozemní dopravy vlivem stínícího efektu objektu. Nejvyšší pokles hlukové zátěže je u bytových domů v ul. Kladenské (ve dne až - 3,8 dB, v noci až - 5,4 dB v roce 2017).

V ostatních 5 výpočtových bodech (V01 – V04, V014 při ul. Evropská) bude přírůstek hlukové zátěže k provozu celkové pozemní dopravy v intervalu 0,1 – 0,9 dB. Změnu hlukové zátěže v intervalu 0,1 – 0,9 dB nelze dle zpracovatele Oznámení na základě metodického návodu „Výpočtové akustické studie, hodnocení pro účely ochrany veřejného zdraví před hlukem. Obecný rámec. NRL, 11.9.2008“, schváleného hlavním hygienikem ČR, považovat za hodnotitelnou.

Na přírůstek záměru má v konečném důsledku vliv difrakční charakter fasády. Ve výpočtech hlukové studie (Příloha č. 2 Oznámení) nebyl difrakční charakter fasády zohledněn.

V rámci zjišťovacího řízení byl oznamovatelem předán materiál “Shopping and office centrum Bořislavka – souhrn porovnání základních parametrů původního a upraveného záměru pro EIA, EKOLA group spol. s r.o., zakázkové č. 13.0503-04, červen 2014). Součástí tohoto materiálu je kromě porovnání kapacit záměru z r. 2007 a r. 2014 také porovnání možných odrazů akustické energie od fasád předložených záměrů. Z tohoto porovnání vyplývá, že nyní posuzovaná fasáda je z hlediska odrazu akustické energie srovnatelná nebo příznivější, protože není kontinuální. Nově navrhovaná fasáda se skládá ze 4 menších modulů oproti původním dvěma modulům. Mírně příznivější situace je u objektů na Evropské ul.

Ze závěru akustické studie dále vyplývá, že provoz posuzovaných stacionárních zdrojů nezpůsobí překračování hygienického limitu hluku v chráněném venkovním prostoru staveb. V případě změn či upřesnění vstupních parametrů pro výpočet hluku ze stacionárních zdrojů bude nutné aktualizovat jejich výpočet v dalším stupni projektové dokumentace.

Z výsledků výpočtů dále vyplynulo, že hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti je v nejvíce zatěžující fázi výstavby dodržen za předpokladu dodržení navrhovaných opatření (opatření pro snížení doby nasazení nejhluchnějších stavebních strojů, použití moderních a progresivních postupů výstavby, udržování stavebních mechanismů a dopravních prostředků apod.)

K překračování hlukových limitů u nemovitosti v ul. Evropská ve stávajícím stavu a zvýšení této zátěže po výstavbě záměru (Ing. Jíra) se sděluje, že v akustické studii (Příloha č. 2 Oznámení) je uvedena skutečnost překročení hygienických limitů ve stávajícím stavu v ul. Evropské. V akustické studii byly vyhodnoceny vlivy na akustickou situaci zájmového území pro fázi výstavby i výhledové akustické situace bez provozu a s provozem záměru pro rok 2017 a horizont naplnění ÚPn. V Oznámení se konstatuje, že možné příspěvky záměru v ul. Evropská budou max. do 0,9 dB a jsou způsobeny akustickými odrazy od fasády záměru. Na základě metodického návodu „Výpočtové akustické studie, hodnocení pro účely ochrany veřejného zdraví před hlukem. Obecný rámec. NRL, 11. 9. 2008“ veřejně dostupného na stránkách www.nrl.cz, schváleného hlavním hygienikem ČR pod čj.: 40874/2008-Ovz-32.1.6-7.11.08 nelze, v případě stejné výpočtové metody, změnu v intervalu 0,1–0,9 dB považovat za hodnotitelnou. Přičemž je třeba upozornit na fakt, že změny do $\pm 0,1$ dB mohou být způsobeny i zaokrouhlovacími procesy v rámci výpočtových algoritmů softwaru. Lze tedy konstatovat, že ve zvolených výpočtových bodech realizace záměru nezpůsobí hodnotitelnou změnu akustické situace.

Příslušný úřad však z hlediska vlivů záměru na hluk považuje za stěžejní skutečnost, že v území posuzovaného záměru je již vydáno platné územní rozhodnutí, stavební povolení (resp. změna územního rozhodnutí a změna stavby před dokončením) a záměr z r. 2007 by tedy mohl být realizován. Jako podklad pro porovnání vlivů záměrů na životní prostředí a veřejné zdraví byl zpracován materiál „Shopping and office centrum Bořislavka – souhrn porovnání základních parametrů původního a upraveného záměru pro EIA“. Z tohoto porovnání vyplývá, že nyní posuzovaný záměr má nižší počet PS, nižší vyvolanou dopravu a členitější fasádu (původně spojeno do 2 objektů, nyní 4 menší moduly).

Nižší počet PS (z původních 787 PS na 700 PS) a nižší vyvolaná doprava (z 2 250 OA jedním směrem/24 h. (r. 2007) na 2 098 OA jedním směrem/24 h. je příznivější z hlediska hlukové zátěže.

Z výše citovaného porovnání dále vyplývá, že nyní posuzovaná fasáda je z hlediska odrazu akustické energie srovnatelná nebo příznivější, protože není kontinuální. Lze tedy konstatovat, že nedojde ke zhoršení akustické situace u protějších objektů v ulici Evropská vlivem odrazů akustické energie oproti návrhu záměru z roku 2007.

Další skutečností je, že bylo vydáno odborem výstavby ÚMČ Praha 6 (viz výše) rozhodnutí o povolení výjimky z ustanovení čl. 10 odst. 3 vyhlášky č. 26/1999 Sb.HMP, o obecných technických požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů, která zde povoluje situovat 580 parkovacích a odstavných stání. V návrh záměru došlo tedy k ponížení počtu parkovacích stání o 120.

Příspěvek záměru k celkové akustické situaci z celkové pozemní dopravy bude tedy po realizaci záměru zejména u objektů na Evropské ulici nižší, než byl vypočten v Akustické studii.

Vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví budou tedy reálně nižší, než bylo kvantifikováno v rámci předloženého Oznámení záměru.

K domněnce možné reflexe hluku od fasád záměru na Hanspaulku (např. MUDr. Nechvátal – bod č.1) se uvádí, že vliv reflexe hluku od fasád předkládaného záměru směrem severním na objekty více vzdálené od záměru (zmiňovaná Hanspaulka) nebude patrný i s ohledem na překážky v cestě šíření akustické energie.

K otázce snížení hluku v ul. Kladenská při nárůstu dopravy v ul. Kladenská (např. MUDr. Nechvátal – bod č.1) se uvádí, že na základě výpočtů akustické studie bylo zjištěno, že vlivem realizace záměru dojde ke snížení ekvivalentní hladiny akustického tlaku A u nejbližších chráněných objektů právě v ul. Kladenská a Liberijská z dopravy. Snížení ekvivalentní hladiny akustického tlaku je způsobeno umístěním záměru, který svojí hmotou tvoří clonu mezi okolní zástavbou a komunikací v ul. Evropská, dále pak výměnou stávajícího povrchu komunikace v ul. Liberijská (výměna dlažby za živičný povrch). Přehledné výsledky výpočtů a hodnocení pro jednotlivé zvolené výpočtové body jsou uvedeny v kap. 4 Akustického posouzení (Příloha č. 2 Oznámení).

K zatížení ul. Liberijské po dobu výstavby i provozu záměru (např. MUDr. Nechvátal – bod č.1, Ing. Kheilová) je z Oznámení zřejmé, že v ulici Liberijská je navrženo opatření pro snížení akustického vlivu provozu záměru, kdy bude stávající povrch vozovky (dlažba) vyměněn za povrch živičný. Provedenými výpočty (Příloha č. 2 Oznámení) bylo zjištěno, že vlivem

realizace záměru dojde k snížení ekvivalentní hladiny akustického tlaku A v některých výpočtových bodech u nejbližších chráněných objektů ul. Kladenské a ul. Liberijské (viz výše – str.51). Snížení ekvivalentních hladin akustického tlaku je také způsobeno umístěním záměru, který svojí hmotou tvoří clonu mezi okolní zástavbou a komunikací v ul. Evropská a dále zmíněnou výměnou stávajícího povrchu komunikace v ul. Liberijská.

Z výsledků akustického posouzení (Příloha č. 2 Oznámení) dále vyplynulo, že hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti je v nejvíce zatěžované fázi výstavby dodržen ve všech uvažovaných výpočtových bodech za předpokladu dodržení navrhovaných opatření v kap. D.IV Oznámení (str.114 – 117).

K námitce nezahrnutí budovaných administrativních staveb v Dejvicích, Vokovicích až po letiště v Ruzyni a nezhodnocení kumulativních negativních vlivů (např. MUDr. Nechvátal – bod č. 4, OS pro Hanspaulku) lze konstatovat, že akustická studie (Příloha č. 2 Oznámení) vychází z dopravně-inženýrských podkladů (Příloha č. 1 Oznámení). Z akustické studie dále vychází Hodnocení zdravotních rizik – hluku (Příloha č. 4 Oznámení).

Způsob zahrnutí kumulativních vlivů v dopravně-inženýrských podkladech je vypořádán výše (str.36,38).

Lze tedy konstatovat, že v Oznámení jsou vyhodnoceny z hlediska akustické situace kumulativní vlivy pro fázi provozu a je tak vyhodnocena celková výhledová náplň území.

K nárůstu hluku a zhoršení kvality bydlení (např. BD Kladenská 19-21-23 – úvod, Ing. Kheilová, I. Gjersten) lze uvést, že v rámci akustické studie bylo zjištěno, že vlivem výstavby záměru dojde v ul. Kladenská a Liberijská k snížení ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z dopravy (snížení hluku) u nejbližších chráněných objektů. Snížení ekvivalentní hladiny akustického tlaku je způsobeno umístěním záměru, který svojí hmotou tvoří clonu mezi okolní zástavbou a komunikací v ul. Evropská, dále výměnou stávajícího povrchu komunikace v ul. Liberijská (výměna dlažby za živičný povrch). Vypořádání k přírůstku ekvivalentních hladin hluku v ul. Evropská je provedeno výše (str. 51).

K námitce, že po výstavbě metra dojde k další stavební činnosti a obyvatelé budou vystaveni zvýšené hlučnosti (např. Ing. Pechová, BD Kladenská 19-21-23 – bod č. 1) lze uvést, že součástí akustické studie (Příloha č. 2 Oznámení) bylo vyhodnocení hluku ze stavební činnosti.

Z výsledků výpočtu vyplynulo, že hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti je v nejhorší fázi výstavby dodržen ve všech uvažovaných výpočtových bodech za předpokladu dodržení navrhovaných opatření (viz výše – str. 52). Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu samotné staveništní dopravy nepřekračují hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti 65 dB.

K domněnce, že plánované objekty budou způsobovat odrazy hluku z dopravy u ul. Evropská, které budou pronikat mezi jednotlivými objekty (např. BD Kladenská 19-21-23 - bod č.2) lze uvést, že výsledky akustické studie (viz Příloha č. 2 oznámení) toto neprokázaly.

K upozornění na odrazy hluku z dopravy od plánovaného záměru v ul. Evropská v souvislosti s materiálem, velikostí a vzdáleností budovy od silnice (např. manželé Štumpfovi – bod č. 3) se konstatuje, že v území posuzovaného záměru již bylo vydáno platné územní rozhodnutí, stavební povolení (resp. změna rozhodnutí o umístění stavby a změna stavby před dokončením) a záměr z r. 2007 by mohl být realizován (viz výše).

V souvislosti s touto danou skutečností bylo provedeno porovnání vlivu hmoty schváleného záměru „Shopping and office centrum Bořislavka“ z roku 2007 a nově předkládaného záměru z roku 2014, ze kterého vyplývá, že díky členitější fasádě (původně spojeno do 2 objektů, nyní 4 menší moduly) a díky difrakčnímu charakteru fasády nového záměru je nově posuzovaná změna stavby v problematice odrazu akustické energie srovnatelná nebo příznivější. Lze tedy konstatovat, že nedojde ke zhoršení akustické situace u protějších objektů v ulici Evropská vlivem odrazů akustické energie oproti návrhu záměru z roku 2007.

Dále je v návrhu nově předkládaného záměru počítáno s nižším počtem parkovacích stání (700) než u záměru z roku 2007 (787) a s nižšími intenzitami dopravy z 2 250 OA jedním směrem/24 h. (r. 2007) na 2 098 OA jedním směrem/24 h. (r. 2014).

V době zpracování oznámení EIA bylo uvažováno v návrhu záměru se 700 parkovacími stáními. Dne 30. 5. 2014 bylo však vydáno úřadem MČ Praha 6 (č.j.: MCP6 043422/2014) rozhodnutí o povolení výjimky z ustanovení čl. 10 odst. 3 vyhlášky č. 26/1999 Sb.HMP, o obecných technických požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů, která zde povoluje situovat 580 parkovacích a odstavných stání. V návrh záměru došlo tedy k ponížení počtu parkovacích stání o 120. Počet parkovacích stání a intenzity vyvolané dopravy záměrem byly tedy v rámci předloženého Oznámení uvažovány zcela na straně bezpečnosti. Vlivy záměru na životní prostředí a lidské zdraví budou tedy reálně nižší, než bylo kvantifikováno v rámci Oznámení záměru.

Z uvedeného srovnání vyplývá, že méně významný vliv na životní prostředí a menší zdravotní rizika představuje nově předkládaný návrh záměru „Office & Shopping Centrum Bořislavka“ oproti návrhu na zájmovém území z roku 2007 s platným stavebním povolením.

K obavě z hlučnosti eskalátorů a hluku z venkovní zahrádky restaurace (nejsou zahrnuty v hlukové studii) a hlučnosti 4 sacích vzduchotechnických zařízení, která omezí otevírání oken v nočních hodinách (např. BD Kladenská 19-21-23 – viz bod č.3) se sděluje, že eskalátory budou ve většině případů uvnitř objektu, případně v dostatečné vzdálenosti od chráněné zástavby. Tento zdroj hluku nebude v zájmovém území relevantním zdrojem hluku, bude součástí

hlukového pozadí. Stávající konstrukční parametry eskalátorů nebo pojízdných chodníků jsou již na tak vysoké úrovni, že samo zařízení již nelze považovat za relevantní zdroj hluku u nejbližší chráněné zástavby.

Zbylé stacionární zdroje (součásti VZT apod.) byly v akustické studii popsány a posouzeny (Příloha č. 2 Oznámení). Hodnota $L_w = 65$ dB označuje akustický výkon zdroje v místě zdroje. Uvedená hodnota akustického výkonu byla v akustických výpočtech použita v souladu s podklady dodanými zadavatelem.

Provoz zahrádky restaurace bude probíhat dle provozovatele daného podniku, hlučný provoz případné předzahrádky restaurace v nočních hodinách s přihlédnutím k platné legislativě nebude možný. Případné omezení provozu předzahrádky bude stanoveno příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví.

K požadavku uvést akustická opatření pro technologie umístěné na střechách objektů (např. SVJ Kladenská 531 – 534 – bod č.7) se vysvětluje, že akustické parametry stacionárních zdrojů hluku, které je nutné dodržovat pro platnost výsledků akustického posouzení (Příloha č. 2 Oznámení) jsou uvedeny v kap. D. IV Oznámení (str. 114 – 117).

V případě, že tyto akustické parametry nebudou dodrženy, musí být vypracováno nové posouzení stacionárních zdrojů hluku.

K požadavku měření hluku v období výstavby (např. Ing. Trojan) lze sdělit, že na základě stížnosti obyvatel provádí měření hluku příslušný orgán ochrany veřejného zdraví a pokud zjistí překročení příslušných hygienických limitů je nutné, aby byla okamžitě sjednána náprava a navržena další protihluková opatření pro splnění příslušných hygienických limitů.

Závěrem problematiky hluku příslušný úřad konstatuje, že v rámci zjišťovacího řízení bylo prokázáno, že nyní posuzovaný záměr je příznivější z hlediska hluku oproti dříve posuzovanému záměru, které by případně mohly být v území realizovány.

Příslušný úřad dále dodává, že v rámci následné projektové přípravy stavby musí být aktualizována akustická studie pro období výstavby, případně i pro období provozu. Na základě akustické studie pro období výstavby musí být zpracovány zásady organizace výstavby (dále jen ZOV). V období výstavby je bezpodmínečně nutné dodržovat všechna protihluková opatření vzhledem k blízkosti obytné zástavby. Rovněž tak je nutné realizovat navržená protihluková opatření pro fázi provozu.

Orgán ochrany veřejného zdraví považuje Oznámení za dostatečně zpracované.

Příslušný úřad považuje z hlediska problematiky hluku zpracované Oznámení za dostatečně zpracované pro zhodnocení velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Příslušný úřad konstatuje, že v rámci Oznámení a upřesňujících informací v průběhu zjišťovacího řízení bylo dostatečně prokázáno, že realizace záměru v daném území je příznivější z hlediska hluku oproti dříve posuzovanému záměru, který by mohly být v území realizován.

Bezpodmínečně je ale nutné v období výstavby i provozu naplnit opatření z kapitoly D. IV. Oznámení (str. 114 – 117) a dalších podmínek, vyplývajících z vyjádření k Oznámení a ze závěru zjišťovacího řízení.

Zdravotní rizika

Součástí Oznámení jsou studie Hodnocení zdravotních rizik – hluk (EKOLA group spol. s r.o., březen 2014) a Vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví (ATEM s.r.o. – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., únor 2014), zpracované držiteli osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví.

Cílem předložených studií bylo posoudit vliv výstavby a provozu záměru na zdraví obyvatel žijících v dotčené lokalitě. Podkladem pro tyto studie byla rozptylová a hluková studie.

Ze závěru studie Hodnocení zdravotních rizik – hluk vyplývá, že nedojde k navýšení rizika negativního ovlivnění veřejného zdraví vlivem hluku pro obyvatele stávající zástavby. Pozitivně lze hodnotit snížení hladin akustického tlaku u nejbližších chráněných staveb ve směru od objektu záměru v důsledku jejich odclonění od komunikace v ul. Evropská objektem záměru. Pozitivní vliv má i výměna stávajícího povrchu v ul. Liberijská.

Cílem studie Vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví bylo posoudit vliv expozice obyvatel znečišťujícími látkami ve vnějším ovzduší z výstavby a provozu záměru na zdraví obyvatel žijících v dotčené lokalitě.

Ze závěru studie vyplývá, že vlivem realizace navrženého záměru je možné očekávat mírné zvýšení imisní zátěže. U žádné ze sledovaných imisních charakteristik nebylo zaznamenáno významné zvýšení zdravotního rizika ve smyslu ohrožení zdraví. V případě chronických ani akutních účinků NO₂ a CO nebylo zaznamenáno překročení směrné hodnoty WHO.

V případě benzenu a B(a)P byl nárůst zdravotního rizika vypočten hluboko pod hranici rozpoznatelného zvýšení výskytu účinků.

V případě suspendovaných částic lze nejvyšší nárůst chronické úmrtnosti očekávat v řádu 10 minut na obyvatele na rok. Jedná se o hodnoty ve smyslu ohrožení zdraví nevýznamné.

Během stavebních prací nelze v případě kombinace nejhorších emisních a rozptylových podmínek zcela vyloučit (zejména v nejbližší obytné zástavbě) zvýšení počtu případů s výskytem dýchacích potíží (kašel) mezi dotčenou populací. Proto je nutno důsledně zajistit minimalizaci prašnosti ze staveniště i z příjezdových a odjezdových tras staveništní dopravy.

Příslušný úřad konstatuje, že provedené hodnocení zdravotních rizik považuje za dostatečné pro hodnocení velikosti a významnosti vlivů na veřejné zdraví.

Vlivy na vodu

V předloženém Oznámení byla z hlediska problematiky vod zhodnocena fáze výstavby i provozu záměru.

V souvislosti s výstavbou nedojde ke kvantitativnímu ani kvalitativnímu ovlivnění povrchových vod.

Ovlivnění režimu proudění podzemních vod se nepředpokládá.

Po dobu výstavby je nutné při provádění stavebních prací a provozu zařízení staveniště vhodným způsobem zabezpečit, aby nedošlo ke znečištění podzemních vod a zanesení kanalizačních řádů (přečerpávání podzemní a dešťové vody ze stavební jámy do kanalizačního řádu po usazení kalů v sedimentačních jímkách, dobrý technický stav stavebních strojů především s ohledem na úkapy maziv a ostatních ropných produktů, neprovádění údržby stavebních strojů a dopravních prostředků, doplňování pohonných hmot provádět z cisterny na zpevněném povrchu za použití mobilní nádoby na případný záchyt ropných produktů).

Ve fázi provozu nedojde k významnému ovlivnění odtokových poměrů zájmového území. Kvalitativní i kvantitativní ovlivnění povrchových vod bude nevýznamné.

Záměrem nebude dotčeno ochranné pásmo vodního zdroje ani chráněná oblast přirozené akumulace vod.

Záměr neleží v záplavovém území.

Byla posouzena možnost vybudování systémů pro tepelná čerpadla z hlediska potenciálního ovlivnění hydrogeologických poměrů v dotčené oblasti (Příloha č. 7 Oznámení). Realizací vrtů pro tepelná čerpadla nebude docházet k odběru nebo čerpání podzemní vody, systém bude využívat jen jejího energetického potenciálu. V posouzení jsou uvedena technická doporučení pro realizaci samotných vrtů (výplně mezikruží za pažnicí, izolační výplň mezikruží, ověření těsnosti použité výstroje zemních vrtů tlakovou zkouškou apod.). Při dodržení těchto doporučení pak zemní vrty nemohou negativně ovlivnit kvalitu ani kvantitu hydrogeologického kolektoru dané lokality.

Navrhovanými zemními vrty pro tepelná čerpadla nedojde k ovlivnění vydatnosti okolních jímacích objektů. Nicméně přesto je doporučeno během realizace projektovaných vrtů sledovat nejbližší domovní studny a protokolárně zaznamenávat úroveň hladiny podzemní vody v těchto objektech.

V území záměru nebyly při terénním průzkumu zjištěny žádné skládky ani jiné staré ekologické zátěže. Kontaminace zeminy se neočekává, pravděpodobný je výskyt mírně zvýšených obsahů ropných látek v podzemní vodě, a to vzhledem k blízkosti silničních komunikací.

Ze závěru posouzení vyplývá, že z hlediska problematiky vod nebude výstavba ani provoz záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území. Je však nutné respektovat navržená ochranná opatření uvedená v kapitole D.IV. Oznámení (str. 114 – 117) a v tomto závěru zjišťovacího řízení.

K absenci informace ohledně vlivu stavby na podzemní vody (I. Gjersten) zástupce projektanta upřesnil, že záměr je svým příčným profilem orientován souhlasně se sklonem geologických vrstev, což je určující směr pro směr proudění spodní vody, které je od severozápadu k jihovýchodu. Spodní stavba objektu vytváří především v severní části objektu lokální zábranu podzemní vody, která je však redukována obtokem a propustností spodních vrstev podloží, neboť objekt je založen na podloží s různou mírou zvětrání, což zajišťuje propustnost pro podzemní vodu.

Systém fungování podzemní vody v lokalitě je však ovlivněn instalací trubního vedení metra, které principiálně funguje jako drenáž lokality.

Dle inženýrskogeologického průzkumu se hladina podzemní vody nachází v hloubce cca 8 – 10 m pod úrovní komunikace Evropská a cca 4 m pod úrovní vozovky Kladenská, svou úrovní tedy hladina podzemní vody neovlivňuje spodní stavby sousedních objektů.

Protože objekt není založen do nepropustných vrstev a geologie lokality umožňuje pohyb podzemní vody, nezpůsobí výstavba a následně realizovaný objekt úpravu depresních kuželů a dopady do sousední výstavby.

V rámci výstavby se předpokládá průběžné sledování hloubky podzemní vody v provedených vystrojených vrtech. Před započítím výstavby a po ukončení výstavby bude rovněž provedena pasportizace sousedních objektů tak, aby bylo možno ověřit případný vliv podzemní vody na sousední objekty v etapě výstavby.

Z hlediska návrhu řešení záměru se nepředpokládají změny stavu podzemních vod, které by vedly k stavebně technickým poruchám sousedních objektů.

Příslušný úřad považuje záměr z hlediska vlivů na vodu za akceptovatelný při dodržení opatření v kapitole D.IV. Oznámení (str. 114 - 117) a dalších opatření, vyplývajících z vyjádření k Oznámení záměru (vodoprávní úřad OZP MHMP) a z tohoto závěru zjišťovacího řízení.

Vliv na fauna, flóra a ekosystémy

V dotčeném území proběhl orientační botanický průzkum i orientační zoologický průzkum (nejsou součástí Oznámení).

V rámci těchto průzkumů nebyl zaznamenán výskyt zvláště chráněných druhů rostlin ani živočichů.

Zájmové území je charakterizováno neudržovanou a druhově chudou bylinnou vegetací, zastoupenou zcela běžnými druhy trav, jednoletých i víceletých plevelů a ruderalních rostlin. Ostrůvkovitě se zde v hustších porostech vyskytují mladé nízké náletové dřeviny – jedná se především o invazivní trnovník akát.

Součástí Oznámení je koncepce sadových úprav. Výsadba zeleně je nedílnou složkou celého návrhu záměru.

Dominantním prvkem sadových úprav bude liniová zeleň s vazbou na řešený parter i ulice na jihu i na severu zájmového území. Uvažuje se o výsadbě listnatých stromů (platany), dále pak vysokých travin v kombinaci s pokryvnými trvalkami. Na vybraných místech jsou navrženy popínavé rostliny. V přímém kontaktu se stávkami jsou navrženy záhony na střeších a v pobytových prostorech. Zeleň na střeších objektů bude mít význam nejen estetický a rekreační, ale i jako kulisa maskující různé technologické výstupy, jako přirozená ochrana pláště střeš. Střešní zeleň je nezanedbatelná i při zásaku, čímž dojde ke zlepšení odtokových poměrů srážkové vody ze střeš.

Oblast na východ u náměstí Bořislavka bude dotvořena do podoby parku, který bude doplněn cestami, mobiliárem apod. (viz Usnesení Rady MČ Praha 6 č. 3417/14 ze dne 15.7.2014).

Součástí Oznámení je rovněž výpočet KZ, z kterého vyplývá, že požadovaný KZ 0,1 je ve funkční ploše SV-I splněn. Navržené plochy zeleně dosahují KZ 0,25. Minimální plocha započtené zeleně je dle ÚPn 1 583 m², navržená plocha započtené zeleně je 3 974 m², z čehož bude 2 986 m² sadových úprav na rostlém terénu.

Z Oznámení dále vyplývá, že navrhovaný záměr má být realizován na pozemcích, které vylučují existenci jakýchkoliv hodnotnějších ekosystémů. Zájmové území nelze považovat ze prostředí přirozené ani přírodě blízké.

Realizací záměru nedojde k dotčení územního systému ekologické stability.

V zájmovém území ani v jeho nejbližším okolí se nenacházejí žádné významné krajinné prvky, nebudou dotčena žádná zvláště chráněná území (včetně ochranných pásem) ani přírodní parky.

K doporučení výsadby dřevin podél ul. Evropská (včetně koordinace s ostatními záměry dalších investorů navazujících na tuto ulici) lze uvést, že v severní části zájmového území u ul. Evropská je v návrhu sadových úprav použit princip prostorového vyvážení formou menšího množství větších stromů. Navrženy jsou zde 3 větší listnaté stromy vyplňující volná prostranství mezi jednotlivými objekty. Dle projektanta se jedná o jasnější a důraznější hmotu bez rozptýlení formou doplněných malokorunních stromů v linii chodníku. V celkové koncepci je toto považováno za vhodné řešení. Stejný princip je uplatněn v zúžené části „parku“ východně od území záměru, kde je v pravidelné linii navrženo několik velkých listnatých stromů. Uvažuje se zde o platanech, které hmotově a výrazově vyváží a uklidní tuto část řešeného území.

V návrhu sadových úprav v dalším stupni projektové dokumentace bude výběr dřevin pro liniové výsadby v prostoru Evropské třídy proveden tak, aby vybrané dřeviny vhodně korespondovaly s navrhovaným záměrem a místem, ohled při tomto výběru bude kladen také na případné návrhy ostatních známých připravovaných záměrů navazujících na tuto ulici.

Projekt vegetačních úprav bude vypracován při další projektové přípravě stavby a bude předložen ke schválení příslušnému orgánu ochrany přírody a krajiny (odbor dopravy a životního prostředí Úřadu MČ Praha 6).

K otázce skutečného veřejného prostoru v rámci záměru a realizaci hodnotných sadových úprav včetně jejich výměry (např. MUDr. Nechvátal) lze sdělit, že dle koncepce projektanta je navrženo vytvoření veřejného náměstí s ideou charakteru malé piazzety, v přímé návaznosti na nově vybudovanou stanici metra. Další částí veřejného prostoru bude park na východní straně území.

Výměra ploch zeleně je uvedena v tabulce č. 34 – Výpočet zeleně navrhovaného záměru na str. 108 Oznámení a vyznačena na situaci k výpočtu KZ v Příloze č. 9, výkresu C.1.6 Oznámení.

Příslušný orgán ochrany přírody OZP MHMP nemá k předloženému Oznámení připomínky, považuje ho za dostatečné a nepožaduje další posuzování.

Příslušný úřad považuje Oznámení z hlediska vlivů na faunu, flóru a ekosystémy za dostatečné. Vlivy jsou akceptovatelné při dodržení navržených podmínek při další projektové přípravě stavby.

Vliv na krajinný ráz a kulturní památky

Pro posouzení vlivů plánovaného záměru na krajinný ráz byla zpracována odborná studie Posouzení vlivu navrhovaného záměru na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zák.č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (Příloha č. 6 Oznámení), zpracovatel Ing. arch. Ivan Vorel – ATELIER V, leden 2014.

Ze závěru studie vyplývá, že navrhovaný záměr nepředstavuje zásah do znaků a hodnot jednotlivých charakteristik krajinného rázu dotčené krajiny ani do zákonných kritérií dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění. Navrhovaný záměr představuje z hlediska ochrany krajinného rázu vhodné řešení, které přináší novou hodnotu do území a nesnižuje přitom přírodní ani estetické hodnoty krajiny v dané lokalitě, v místě ani v oblasti krajinného rázu.

K domněnce, že plánovaný záměr by měl svou výškou odpovídat stávající zástavbě, a tedy vilovým objektům na protější straně ulice (např. Ing. Jíra) lze uvést, že touto problematikou se zabývala výše uvedená studie.

Z tohoto posouzení vyplývá, že výška navrhovaného záměru dále nepřesahuje niveletu zástavby v okolí, a proto ji nelze považovat za závažnější zásah do krajinného rázu.

Vzhledem k charakteru navrhovaného záměru budou ovlivněna krajinná panoramata v širším kontextu Dejvického údolí, toto ovlivnění však nebude znamenat změnu celkového charakteru (rázu) této části městské krajiny. Navrhovaný záměr nepřesáhne při pohledu ze žádného relevantního referenčního bodu vymezující horizont údolí.

Specifika posuzování krajinného rázu v urbanizované krajině jsou upřesněna i v Rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 10. 9. 2009 sp. Zn. 7 As 52/2009-227:

„Změny ve využití území v průběhu času, včetně nejrozumnějších stavebních aktivit, jsou přirozenou součástí vývoje společnosti a jednotlivci jim a priori nemá právo bránit. Zvláště v urbanizovaných oblastech může být nová výstavba zcela přirozeným a logickým způsobem

využití určitého ještě nezastavěného území. Nová výstavba tedy nemůže být odmítána a může do krajinného rázu dané lokality zasáhnout, a to nejružnějším způsobem. Může krajinný ráz lokality jak zhodnotit, např. tím, že se urbanisticky vhodně začlení do krajiny a stane se třeba harmonickou součástí, dominantou či významným krajinným prvkem, tak sice znehodnotit, ale v míře, která v porovnání s jinými důležitými zájmy je únosná a povaze věci odpovídající. V obou těchto eventualitách je zásah do krajinného rázu přípustná. Je však třeba se v každém případě vyvarovat extrémních postojů a řešení a snažit se o vyvážení a harmonizaci konkurujících si zájmů a pokud možno o minimalizaci zásahů do správní sféry všech dotčených osob.“

K domněnce, že v Oznámení uvedená vizualizace zavádějící (I.Gjersten) se sděluje, že vizualizace a pohledy s navrhovaným záměrem jsou součástí posouzení vlivu záměru na krajinný ráz (viz Příloha č. 6 Oznámení), jsou zde uvedeny pohledy z ul. Evropská, Kladenská a Liberijská s uvedením výšky záměru a znázorněním siluety okolní zástavby. Je pravdou, že v těchto pohledech je hůře čitelná především okolní zástavba. Dále jsou uvedeny barevné vizualizace záměru z východní a západní části ul. Evropská, kříž. Kladenská/Liberijská a celkový pohled z ptáčích perspektiv s reálným znázorněním stávající zástavby v širokém okolí. Studie zhodnocení vlivů na krajinný ráz byla vypracována autorizovanou osobou a příslušný orgán ochrany přírody neměl k předloženým pohledům a vizualizacím připomínky.

K domněnce, že předkládaný záměr svou výškou a tvarem není do dané lokality vhodným řešením (např. SVJ Kladenská 531-534, manželé Štumpfovi) se kromě výše uvedených vypořádání uvádí, že dle vyjádření k Oznámení záměru i závazného stanoviska OPP MHMP pro účely územního řízení (č.j. S-MHMP OPP 549934/2014 ze dne 25. 4. 2014) navrhovaná stavba nenaruší hodnotu Pražské památkové rezervace.

Příloha č. 9 Oznámení obsahuje mimo jiné i pět výkresů řezů záměru (výkresy C.2.15 – C.2.19), kde jsou znázorněny také obrysy okolní zástavby s uvedeným porovnáním výšek stávající zástavby i navrhovaného záměru. Vizualizace a pohledy s navrhovaným záměrem jsou pak součástí Studie vlivu záměru na krajinný ráz (Příloha č. 6 Oznámení), kde jsou uvedeny pohledy z ul. Evropská, Kladenská a Liberijská s uvedením výšky záměru a znázorněním siluety okolní zástavby.

Příslušný úřad připomíná, že posouzení architektonicko-urbanistického řešení záměru je prováděno příslušným stavebním úřadem při další projektové přípravě stavby.

K námitce, že v příloze č. 9 Oznámení chybí výkresy pohledů na objekt i s porovnáním okolní zástavby (např. SVJ Kladenská 531-534) se vysvětluje, že Příloha č. 9 Oznámení obsahuje mimo jiné pět výkresů řezů záměru (výkresy C.2.15 – C.2.19), kde jsou znázorněny také obrysy okolní zástavby s uvedeným porovnáním výšek stávající zástavby i navrhovaného záměru. Vizualizace a pohledy s navrhovaným záměrem jsou pak součástí Studie vlivu záměru na krajinný ráz

(Příloha č. 6 Oznámení), kde jsou uvedeny pohledy z ul. Evropská, Kladenská a Liberijská s uvedením výšky záměru a znázorněním siluety okolní zástavby. Dále jsou zde uvedeny barevné vizualizace záměru z východní a západní části ul. Evropská, křižovatky Kladenská/Liberijská a celkový pohled z ptačí perspektivy s reálným znázorněním stávající zástavby v širokém okolí.

Príslušný orgán ochrany přírody OZP MHMP se ve vyjádření k Oznámení ztotožnil se studií vlivu na krajinný ráz, považoval ji za dostatečnou a nepožadoval další posuzování v procesu EIA.

Príslušný úřad konstatuje, že vliv na krajinný ráz je pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí v Oznámení zhodnocen standardně používanou metodikou.

Osvětlení a oslunění

Součástí Oznámení záměru byla studie Světelně-technické posouzení – vliv na okolí (EKOLA group, spol. s r.o., březen 2014).

Výpočet doby oslunění byl proveden v programu Světlo+, oslunění bylo hodnoceno v souladu s ČSN 73 4301.

Ze závěru hodnocení vyplývá, že vypočtené hodnoty doby oslunění u okolních obytných objektů po realizaci záměru splňují požadavek normy ČSN 73 4301.

Denní osvětlení bylo hodnoceno dle ČSN 73 0580-1 přílohy B pro běžné prostory s trvalým pobytem lidí.

Výpočtem bylo ověřeno, že po realizaci záměru dojde k ovlivnění úrovně denního osvětlení, avšak vypočtené hodnoty činitele denní osvětlenosti D_w (%) roviny zasklení okna u okolních obytných objektů po realizaci záměru splňují požadavek ČSN 73 0580-1 přílohy B pro běžné prostory s trvalým pobytem lidí.

K domněnce, týkající se snížení osvětlení a oslunění po realizaci záměru (manželé Štumpfovi) se sděluje, že z Tabulky č. 3 světelně-technického posouzení vyplývá, že v referenčním bodě 1 (objekt k bydlení čp. 1716, k.ú. Dejvice) se doba oslunění realizací záměru nezmění a činitel denní osvětlenosti D_w (%) poklesne ze 42% na 40,4%, požadavek ČSN 73 0580-1 přílohy B pro běžné prostory s trvalým pobytem lidí je naplněn (32%).

Ostatní

K upozornění na znesnadnění přístupu ke kontejneru s odpadem (SVJ Kladenská 19-21-23) lze sdělit, že kontejnery pro tříděný odpad jsou v současné době umístěny v místě křižovatky Liberijská/Kladenská ul.

Dle projektanta bude v dalších stupních projektové dokumentace tento problém podrobně řešen tak, aby pro místní obyvatele nedošlo ke zhoršení dostupnosti míst pro třídění odpadu.

K domněnce, že 6 podzemních podlaží může mít významné geologické konsekvence (MUDr. Nechvátal – bod č.1) zástupce projektanta sdělil, že konkrétní stavební opatření proti možným negativním vlivům bude podrobně řešena v dalším stupni projektové dokumentace.

K vzneseným protinávrhům ohledně využití území lze uvést, že oznamovatel záměru předložil a zhodnotil záměr, který je v souladu s ÚPn. Jedná se již o třetí verzi záměru, která byla posuzována v procesu EIA. Proces posuzování vlivů na životní prostředí je návrhové řízení a příslušný úřad provádí posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví na předložený záměr oznamovatelem.

K opakovaným připomínkám ohledně zveřejnění záměru příslušný úřad sděluje, že zveřejnění záměru proběhlo dle požadavků zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. Oznámení záměru bylo zveřejněno na úředních deskách dotčených územních samosprávných celků (HMP a MČ Praha 6), na internetu (Informační systém EIA na webových stránkách www.cenia.cz/eia, kód záměru PHA915) a v denním tisku (deník Metro).

K opakovaným připomínkám k úrovni zpracovaného Oznámení, resp. požadavku pokračování procesu EIA příslušný úřad konstatuje, že předložené Oznámení včetně všech odborných studií lze považovat za objektivní podklad k posouzení jednotlivých vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Z předloženého Oznámení i z textu závěru zjišťovacího řízení vyplývá, že vlivy záměru jsou akceptovatelné a nevýznamné z hlediska změny kvality životního prostředí v dané lokalitě při dodržení podmínek pro minimalizaci a kompenzaci vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, uvedených v kapitole D.IV Oznámení (str.114 – 117) a v tomto závěru zjišťovacího řízení.

Shrnutí

Příslušný úřad při svém hodnocení vycházel zejména ze závěrů zpracovatele Oznámení Ing. Libora Ládyše (EKOLA group, spol. s r.o.), ze závěrů přiložených odborných studií a z jednotlivých vyjádření k Oznámení záměru, které příslušný úřad obdržel v průběhu zjišťovacího řízení.

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

Důležitou daností je skutečnost, že v rámci zjišťovacího řízení bylo prokázáno, že vlivy nyní posuzovaného záměru jsou méně významné oproti záměru z r. 2007, který má vydané pravomocné rozhodnutí o umístění stavby a pravomocné stavební povolení (resp. změnu územního rozhodnutí a změnu stavby před dokončením) a investor by mohl přikročit k jeho realizaci, resp. již částečně k jeho realizaci přikročil.

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

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

Příslušný úřad považuje variantu č. 2 – propojení ul. Kladenské s ul. U Dejvického rybníčku za méně vhodnou z důvodu kapacitního zatížení ul. Kladenská, nám. Bořislavka, Zavadilova a Na Dlouhém lánu.

Závěr:

Záměr „Shopping and office centrum Bořislavka, Praha 6“ naplňuje dikci bodu 10.6, kategorie II, přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v platném znění. Proto bylo dle § 7 citovaného zákona provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjištění, zda záměr bude posuzován podle citovaného zákona.

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

„Shopping and office centrum Bořislavka, Praha 6“

nemá významný vliv na životní prostředí a obyvatelstvo,

a proto nebude posuzován

podle citovaného zákona.

Přitom je třeba dodržet opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů navržených v kapitole D.IV. Oznámení (Ing. Libor Ládyš, EKOLA group, spol. s r.o., březen 2014; str. 114 - 117).

Dále je třeba splnit následující podmínky:

Podmínky pro fázi přípravy - pro územní řízení:

1. Součástí dokumentace bude návrh dokumentace pro výměnu povrchu z dlažby na živici v ul. Liberijská.
2. Navrhnout počet šikmých povrchových stání v ul. Kladenská tak, aby nedošlo k úbytku rezidenčních stání v této ulici.
3. Zpracovat zásady organizace výstavby (dále jen ZOV). Při zpracování ZOV zohlednit blízkou obytnou zástavbu.

Podmínky pro fázi přípravy - pro stavební řízení:

4. Součástí dokumentace bude projekt výměny povrchu z dlažby na živici v ul. Liberijská.
5. Na základě podrobného vyhodnocení hluku ze stavební činnosti dopracovat ZOV a předložit k odsouhlasení orgánu ochrany veřejného zdraví.
Součástí ZOV bude především:
 - návrh protihlukových opatření,
 - návrh časového harmonogramu provádění stavebních prací v jednotlivých etapách výstavby,
 - návrh opatření pro minimalizaci prašnosti a eliminaci škodliviny NO₂ při výstavbě, specifikovaný v kapitole D.IV Oznámení a ve vyjádření MČ Praha 6 a orgánu ochrany ovzduší OZP MHMP,
 - návrh opatření k zamezení nadměrného osvětlení blízké obytné zástavby při výstavbě,
 - návrh přepravních tras, který zohlední požadavek na minimalizaci zátěže okolí.
6. Navrhnout účinná akustická opatření na stacionárních zdrojích hluku. V případě změn či upřesnění vstupních parametrů pro výpočet hluku ze stacionárních zdrojů aktualizovat jejich výpočet a prokázat splnění příslušných hygienických limitů.
7. Vypracovat podrobný projekt vegetačních úprav areálu a předložit ho k odsouhlasení příslušnému orgánu ochrany přírody (odbor dopravy a životního prostředí Úřadu MČ Praha 6). Obsahem projektu bude výsadba minimálně v rozsahu podle Oznámení včetně úpravy povrchu parku na východní straně území. Nově vysazované dřeviny nesmí být v kolizi s inženýrskými sítěmi.
8. Naplnit požadavky vodoprávního úřadu, týkající se:
 - povolení stavby vodních děl,
 - umístění náhradních zdrojů energie,
 - doložení hydrogeologického průzkumu při likvidaci srážkových vod vsakem
 - povolení k nakládání s vodami ke snižování hladiny podzemních vod po dobu výstavby, povinnosti při zacházení se závadnými látkami.
9. Navrhnout dostatečnou izolaci podlah garáží proti úkapům ropných látek a prostor garáží neodvodňovat do kanalizace.
10. Vyřešit odvod vody z prostoru podzemních garáží (v deštivém období nebo při sněžení), které budou odtékat z vozidel (sběrné stroje, záchytné jímky apod.).

11. Navrhnout dostatečná stavební opatření pro zamezení případných geologických konsekvencí.
12. Po dohodě s MČ Praha 6 a TSK navrhnout umístění kontejnerů pro tříděný odpad tak, aby je místní obyvatelé bytových domů v ul. Kladenská měli přiměřeně dostupné.

Podmínky pro fázi realizace:

13. Jako podmiňující investici realizovat výstavbu podchodu pod ul. Liberijskou dle pravomocného stavebního povolení č.j. MCP6 077680/2013, spis. zn. SZ MCP6 052354/2013/OV/Em ze dne 10.10.2013.
14. Před zahájením výstavby provést pasport povrchů vozovek dotčených výstavbou. V případě, že vlivem výstavby záměru dojde k poškození povrchu vozovky, bude tento povrch na náklady investora předkládaného záměru uveden do původního stavu.
15. Preferovat při výběru dodavatele stavby použití moderních stavebních mechanismů s co nejnižší hlučností v dobrém technickém stavu a v dobrém technickém stavu. Hlukové a emisní parametry strojů budou součástí podmínek pro výběr dodavatele stavby.
16. Minimalizovat zábory staveniště v ul. Kladenská.
17. Dodržovat v období výstavby všechna opatření pro minimalizaci vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví dle ZOV.

Jedná se zejména o:

- použití moderních a progresivních postupů výstavby,
- řádné udržování stavebních mechanismů a dopravních prostředků a zajištění technologické kázně při jejich užívání,
- dodržování doby stavby v průběhu dne i týdne,
- dodržování opatření pro snížení hlučnosti,
- dodržování opatření pro snížení prašnosti a eliminaci škodliviny NO₂ (omezení činnosti v obdobích sucha a při větrném počasí; vypínání motorů, pokud nebudou v činnosti; minimalizace pojezdů po nezpevněné ploše; kropení prašných ploch; vybavení přesypových míst na staveništi mobilním skrápěcím nebo mlžícím zařízením, které bude spouštěno v době déletrvajícího sucha; zaplachtování korb vozidel při dopravě prašných materiálů; oplach vozidel před vjezdem na veřejnou

komunikaci důkladné čištění a úklid všech komunikací (chodníků a vozovek) dotčených stavbou, zřízení oklepových a mycích rampy u výjezdu ze staveniště na veřejné komunikace a v případě potřeby zajištění odstraňování bláta z pneumatik a podběhů),

- dodržování přepravních tras,
- zabránění zanášení nečistot do kanalizace,
- zajištění ochrany proti únikům ropných látek (zajištění dobrého technického stavu stavebních strojů, mechanismů a dopravních prostředků),
- neprovádění údržby stavebních strojů, mechanismů a dopravních prostředků s výjimkou běžné denní údržby,
- doplňování pohonných hmot z cisterny provádět na zpevněném povrchu za použití mobilní nádoby na zachyt ropných úkapů,
- minimalizaci osvětlení stavby ve večerních a nočních hodinách vzhledem k blízké obytné zástavbě,
- zajištění ochrany zeleně.

18. Na zařízení staveniště neumísťovat větší skládky, mezideponie ani výrobu betonu.
19. Při realizaci vrtů pro tepelná čerpadla dodržet technická doporučení, uvedená v hydrogeologickém posudku (Příloha č. 8 Oznámení) „Realizace vrtů pro tepelná čerpadla“, zpracovatel Ing. Martin Schreiber, únor 2014 (výplně mezikruží za pažnicí, izolační výplň mezikruží, ověření těsnosti použité výstroje zemních vrtů tlakovou zkouškou apod.).
20. Během realizace vrtů pro tepelná čerpadla sledovat nejbližší domovní studny a protokolárně zaznamenávat úroveň hladiny podzemní vody v těchto objektech.
21. Před započatím výstavby a po ukončení výstavby provést pasportizaci sousedních objektů tak, aby bylo možno ověřit případný vliv podzemní vody na sousední objekty v etapě výstavby.
22. Realizovat výměnu povrchu z dlažby na živici tak, aby tato výměna byla provedena před zprovozněním záměru.

Podmínky pro fázi vlastního provozu:

23. Zajistit řádnou údržbou trvalou funkčnost zeleně ve vlastnictví investora.
24. Provádět pravidelné zkoušky náhradního zdroje mimo období s nepříznivými rozptylovými podmínkami.
25. Dodržovat otevírací dobu předzahrádky restaurace dle požadavku orgánu ochrany veřejného zdraví.

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



v z. Ing. Jana Cibulková

Ing. Veronika **M i l á č k o v á**, Ph.D.

ředitelka odboru

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