

|                                         |                                                     |            |
|-----------------------------------------|-----------------------------------------------------|------------|
| SZn.                                    | Vyřizuje/telefon/e-mail                             | Datum      |
| S-MHMP-0526445/2014/OZP/VI/EIA/916-2/Be | Ing. Beranová/236004443/<br>marie.beranova@praha.eu | 02.09.2014 |

### 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), ve znění pozdějších předpisů (dále též zákon)

#### Identifikační údaje:

**Název:**

**Polyfunkční centrum AFI Vokovice, Praha 6**

**Kód záměru:**

PHA916 (Informační systém EIA - [www.cenia.cz/eia](http://www.cenia.cz/eia))

**Zařazení záměru dle zákona:**

Bod 10.6 kategorie II přílohy č. 1 k zákonu - Skladové nebo obchodní komplexy včetně nákupních středisek, o celkové výměře nad 3 000 m<sup>2</sup> zastavěné plochy; parkoviště nebo garáže s kapacitou nad 100 parkovacích stání v součtu pro celou stavbu.

**Oznamovatel:**

DaM, spol. s r.o., IČ: 00300888, sídlo: Na Dolínách 168/6, 147 00 Praha 4

### **Charakter a kapacita záměru:**

Záměrem oznamovatele je realizace polyfunkčního centra s převládající administrativní funkcí a doplňkovými veřejnými plochami – drobné obchodní jednotky, kavárna, gastroprovoz. Záměr má navrženu nadzemní část A o hrubé podlažní ploše cca 11 887 m<sup>2</sup> a nadzemní část B o hrubé podlažní ploše cca 4 440 m<sup>2</sup> na pozemku o celkové výměře 7 424 m<sup>2</sup>. Podzemní podlaží budou společná a sloužit budou především jako garáže, technologické zázemí a skladovací prostory. Pod částí B plánovaného záměru lze vytvořit přímou vazbu na plánovaný podchod Evropské ulice. V rámci navržených zelených střech budou umístěna technologická zařízení. Počet nadzemních podlaží (dále NP) části A má být 5 – 6 a části B má být 8, počet podzemních podlaží max. 4. Navržený počet parkovacích stání (dále PS) je 285. Vytápění je plánované z centrálního zdroje tepla.

### **Umístění:**

|                    |                    |
|--------------------|--------------------|
| kraj:              | Hlavní město Praha |
| obec:              | hlavní město Praha |
| městská část:      | Praha 6            |
| katastrální území: | Vokovice           |

### **Zjišťovací řízení:**

Při zjišťovacím řízení se na základě dostupných podkladů a informací 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 obyvatelstvo a životní prostředí. Zjišťovací řízení se zahajuje na podkladě oznámení. Při určování, zda záměr má významné vlivy, příslušný úřad přihlíží k povaze a rozsahu záměru a jeho umístění a dále k obdrženým vyjádřením veřejnosti, dotčených správních úřadů a dotčených územních samosprávných celků.

Oznámení záměru podle přílohy č. 3 k zákonu bylo zpracováno v dubnu 2014 Ing. Liborem Ládyšem, držitelem autorizace podle § 19 zákona, a kol. Oznámení se zabývá vymezením a posouzením předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo. Kromě grafických příloh jsou k oznámení přiloženy následující samostatné odborné studie:

- Dopravně inženýrské podklady a posouzení (vypracoval: Atelier PROMIKA, s.r.o., 3/2014),
- Akustické posouzení (vypracoval: EKOLA group, spol. s r.o., 2/2014),
- Modelové hodnocení kvality ovzduší (vypracoval: ATEM, s.r.o., 3/2014),
- Hodnocení zdravotních rizik – hluk (vypracoval: EKOLA group, spol. s r.o., 2/2014),

- Vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví (ATEM, s.r.o., 3/2014),
- Posouzení oslnění a denního osvětlení (vypracoval: EKOLA group, s.r.o., 2/2014).

Zpracovatel oznámení v závěru uvádí, že z hodnocení vlivů stavby a provozu na životní prostředí vyplývá, že realizace záměru nebude představovat u jednotlivých složek životního prostředí negativní vliv na životní prostředí. Posuzovaný záměr lze doporučit k realizaci.

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

- hlavní město Praha  
(vyjádření č. j. MHMP 799998/2014 ze dne 9.6.2014),
- městská část Praha 6  
(vyjádření zástupce starosty MČ PhDr. Záruby č. j. MČ P6 035276/2014 ze dne 14.5.2014),
- Hygienická stanice hlavního města Prahy  
(vyjádření č. j. S-19072/2014/04649 ze dne 5.5.2014),
- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha  
(vyjádření č. j. ČIŽP/41/IPP/14007187.001/14/PVZ ze dne 5.5.2014),
- odbor životního prostředí Magistrátu hlavního města Prahy  
(vyjádření SZn. S-MHMP-0526445/2014/1/OZP/VI ze dne 19.5.2014),
- odbor památkové péče Magistrátu hlavního města Prahy  
(vyjádření č. j. S-MHMP 562801/2014 ze dne 6.5.2014),
- Občanské sdružení VELESLAVÍN – VOKOVICE K ŽIVOTU  
(vyjádření ze dne 25.4.2014),
- MUDr. Antonín Nechvátal, zastupitel městské části Praha 6  
(vyjádření ze dne 7.5.2014).

Přímý požadavek posuzovat záměr v dalších fázích procesu dle zákona je uplatněn ve vyjádřeních veřejnosti.

Podstata jednotlivých vyjádření je shrnuta v následujícím textu.

**Hlavní město Praha** souhlasí se záměrem s výhradami. Záměr je možno realizovat za splnění těchto podmínek:

1. Z hlediska ochrany ovzduší nedochází v daném území podle pětiletých průměrů koncentrací ve čtvercích 1 x 1 km údajů ČHMÚ za roky 2008 – 2012 k překračování limitu pro kvalitu ovzduší s výjimkou pro roční průměry koncentrací benzo[a]pyrenu. Hodnoty krátkodobých maximálních koncentrací PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> se k překročení limitů přibližují, a proto je nutno očekávat zvýšené zdravotní riziko z expozice částicím PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> a benzo[a]pyrenu.
2. Z akustického hlediska je třeba realizovat, pro zajištění požadované úrovně hlukové imise v období výstavby, doporučení uvedená v oznámení viz Akustické posouzení bod 5.5.3.
3. Z hlediska městské zeleně se upozorňuje, že dendrologický průzkum zpracovaný v roce 2014 nedokládá vyhodnocení zdravotního stavu dřevin. Dále je třeba v další fázi projektové přípravy doložit PD Sadové úpravy.

Z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí hlavní město Praha nepožaduje další posuzování výše uvedeného záměru dle citovaného zákona za předpokladu splnění všech podmínek dotčených správních úřadů k tomuto záměru a jejich zohlednění v závěru zjišťovacího řízení.

**Městská část Praha 6** (MČ Praha 6) ve svém vyjádření uvádí, že souhlasí s realizací záměru za splnění níže uvedených podmínek a nepožaduje, aby záměr byl posuzován podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a byla vypracována dokumentace dle § 8 tohoto zákona.

#### *Z hlediska územního rozvoje*

V území dotčeném posuzovaným záměrem se ve stávajícím stavu nachází povrchové parkoviště s kapacitou cca 79 míst a 2 objekty, určené k demolici. Navrhovaný počet parkovacích stání v rámci posuzovaného záměru je 285 míst. Doba výstavby je předpokládána 01/2016 - 08/2017.

Dle platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy schváleného usnesením Zastupitelstva hl.m. Prahy č. 10/05 ze dne 9.9.1999, který nabyl účinnosti dne 1.1.2000, včetně schválených a platných změn i změny Z 1000/00 vydané Usnesením Zastupitelstva hlavního města Prahy č. 30/86 dne 22.10.2009 formou Opatření obecné povahy č. 6/2009 s účinností od 12.11.2009, se předmětný záměr nachází v zastavěném stabilizovaném území v ploše s funkčním

využitím SV - všeobecně smíšené se stanoveným kódem míry využití území "H", kapacity dané požadovaným KPP 2,2 a KZ 0,30 jsou v předložené dokumentaci splněny.

Záměr byl ve fázi studie projednáván v komisi územního rozvoje (dále KÚR) dne 26.2.2013 a 28.5.2013 s podmínkami na dořešení dopravního napojení a dodržení podmínky smíšeného území, na základě doporučení KÚR RMČ Praha 6 investor provedl přehodnocení využití objektu v I. etapě a celý prostor v 1.NP o ploše 2072 m<sup>2</sup> HPP bude využit pro veřejnou vybavenost, obchod a stravování, dalším předpokladem pro realizaci je úprava komunikace v ulici Kladenská, kde budou vybudována další nová podélná parkovací stání.

#### *Z hlediska životního prostředí*

Záměr je situován do plně urbanizovaného území a nevyžádá si vynětí půdy z lesního ani zemědělského půdního fondu, v předmětném území se nevyskytují prvky ÚSES, významné krajinné prvky, ani se záměr nenachází v zvláště chráněném území. Na dotčené území se dle ÚP SÚ hl. m. Prahy nachází plocha SV s kódem míry využití území „H“. Dle předložené dokumentace bude koeficient zeleně splněn (KZ 0,3).

Území záměru je v současnosti zastavěné 2 objekty, které budou zdemolovány, včetně zpevněných ploch plnících funkci parkoviště pro tyto budovy. Oplocené objekty jsou doplněny travnatými plochami a vzrostlými stromy. Součástí nově vzniklého areálu by měly být i pozemky č. parc. 1281/280 a 1281/560, k. ú. Vokovice. Dle ÚP SÚ hl. m. Prahy má část těchto pozemků plnit funkci izolační zeleně. Část těchto parcel by měla být dle předloženého Oznámení zastavěna 8podlažní budovou. Tyto pozemky jsou však stále ve vlastnictví hlavního města Prahy.

Rozhodnutím č. j. MCP6 084113/2009 ze dne 1.3.2010, ve věci povolení kácení dřevin rostoucích mimo les podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, byla vlastníku, tj. hlavnímu městu Praze, na výše uvedené pozemky parc. č. 1281/280 a nynější parc. č. 1281/560, k.ú. Vokovice uložena náhradní výsadba, včetně následné péče, jako ekologická kompenzace za vykácené dřeviny z důvodu výstavby Prodloužení trasy metra A ze stanice Dejvické. Tato nová výsadba je neslučitelná s výstavbou objektu B polyfunkčního centra. Z tohoto důvodu upozorňujeme na nutnost změny pravomocného rozhodnutí o povolení kácení dřevin a uložení náhradní výsadby v bodě týkající se této výsadby a následné péče o ni. Vlastník pozemku musí navrhnout odborně zpracovanou změnu navržených sadových úprav, týkajících se dotčených pozemků a především musí zajistit jinou výsadbu v blízkosti těchto pozemků, jako odpovídající kompenzaci ekologické újmy takovým způsobem, aby byla dostatečně zajištěna ekologická funkce nově vysazených dřevin. Samotná stavba si též vyžádá kácení většího počtu vzrostlých kvalitních dřevin, především stromy mezi stávajícími objekty. V prostoru zařízení

staveniště pražského metra roste 5 ks lip, z nichž pouze 2 lípy jsou v kolizi se stavbou. Zbylé 3 kusy lip blíže ke komunikaci Evropská po úpravě odbornou zahradnickou firmou požadujeme začlenit do budoucích sadových úprav. Předložený návrh koncepce sadových úprav předpokládá spíše převahu ploch travin, trvalek, soliterních keřů a stromů v kombinaci s pochozími vodními plochami. Součástí úprav budou i střešní zahrady, které jsou navrženy stupňovitě tak, aby zakryly akustické zástěny pro technologie a současně umožnily pobyt uživatelům objektů.

Nejvýraznějším faktorem, který ovlivňuje životní prostředí dané lokality, je automobilová doprava, způsobující především zvýšené koncentrace znečišťujících látek v ovzduší a hlukovou zátěž. Dle předloženého materiálu realizací záměru nedojde ke zhoršení hodnot hluku a znečištění ovzduší.

Nové objekty AFI centra budou napojeny na centrální zásobování tepla Pražské teplárenské, CZT bude zdrojem nejen pro vytápění, ale i ohřev teplé užitkové vody. Odvětrání garáží bude vyvedeno nad střechy záměru, stejně tak i vzduchotechnické systémy, především zajišťující odvod škodlivin z gastroprovozů, sociálního zázemí, větrání kanceláří atd. Pro potřeby náhradního napájení provozně důležitých celků budou osazeny 2 dieselagregáty o kapacitě 700 kVA v objektu A. Odvod spalin bude vyveden nad střechu objektu A.

Vliv záměru na okolí se projeví také v období výstavby, a to 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.

Z důvodu snížení vlivu záměru na okolí požadujeme v dalších stupních PD zpracovat projekt organizace výstavby, eliminovat sekundární prašnost pravidelným kropením prostoru staveniště, zabezpečit využívání veškerých stavebních strojů výhradně v denní době. Přebytečný materiál ze stavební činnosti ihned odvážet a likvidovat. Sypké odpady ze stavby budou odváženy 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 bude v případě potřeby zajištěno odstraňování bláta z pneumatik a podběhů. 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.

Z dopravního hlediska je třeba konstatovat, že novostavba s převahou administrativních a obchodních ploch je vybavena odpovídajícím počtem parkovacích míst (285 PM), ve smyslu podmínek vyhlášky č. 26/1999 Sb. hl. m. Prahy (z toho 8 PM je určeno pro osoby postižené, dle

podmínek vyhlášky č. 398/2009 Sb.; 29 PM je určeno pro vozidla s pohonem LPG/CNG). Tato kapacita vyvolá cca 480 jízd OA/24 hod. v každém směru (resp. 8 jízd NA/24 hod.). Napojení objektu na pozemní komunikace je zajištěno vjezdem/výjezdem na ul. Kladenská. Celkové přetížení komunikační sítě v okolí objektu lze tak odhadnout na cca 490 jízd/den (v jednom směru).

Projektantem byly rovněž posouzeny kapacity světelně řízených křižovatek v nejbližším okolí (zejména Evropská x Veleslavínská); je konstatována dostatečná kapacita i ve výhledovém období. Kapacitně plně vyhovuje i neřízená křižovatka Kladenská x Veleslavínská. Převažující směr jízdy (pro posuzovaný objekt) je dle posuzovatele v relaci Evropská třída - Kladenská. Špičková hodina je uvažována v rozmezí 08.00 - 09.00 hodin. Alternativně je možné k dopravní obsluze využít i křižovatku Evropská x Alžírská.

V době zprovoznění objektu bude centrum napojeno na budovanou trasu A metra (stanice „*Nádraží Veleslavin*“). Variantně je dopravní obsluha rovněž zajištěna tramvajovou dopravou na Evropské třídě; autobusová doprava ve směru od letiště bude (dle dnešních předpokladů) v tomto prostoru ukončena a na dopravní obsluhu ve směru do centra se tak podílet nebude.

V současné chvíli není známa konečná varianta modernizace „*Buštěhradské dráhy*“ a tedy ani to, zda bude v přilehlém úseku vedena podzemním tunelem, či nikoliv. Přínos dráhy pro dopravní obsluhu *do centra* je tak spíše otázkou vzdálenějšího časového horizontu. Nelze proto rovněž dovodit, zda v budoucnu hrozí synergický efekt (provoz dráhy + dopravní obsluha objektu + doprava na Evropské třídě). Zátěží pro okolní komunikační síť bude období výstavby objektu, kdy je předpokládán odvoz cca 82 tis. tun výkopku; v období dokončovacích prací je předpokládán návoz cca 11 tis. tun hmot (zásypy). Podmínky pro realizaci stavby (trasy staveništní dopravy, apod.) budou stanoveny v rámci příslušného stupně řízení; dle provedeného výpočtu nepřekračuje hluk ze stavební činnosti povolené hygienické limity.

Provoz polyfunkčního centra vytváří další zdroj bodové dopravní zátěže, která ovlivní především místní komunikace v bezprostředním okolí stavby. Vzhledem ke znalosti místních poměrů konstatujeme, že výše uvedená alternativní trasa Evropská x Alžírská bude zřejmě využívána daleko významněji než připouští modelové výpočty zpracovatele, neboť příjezd k objektu bude zřejmě řidiči využíván v relaci přes tuto křižovatku, obdobně tak špičkové zatížení křižovatky Veleslavínská (resp. Kladenská) - Evropská a možné zdržení v této stopě může v důsledku znamenat vyšší využívání alternativní trasy. Tato trasa je ovšem z hlediska stavebně-technického ve zcela nevyhovujícím stavu a v její bezprostřední blízkosti se navíc nachází ZŠ a MŠ Alžírská. S ohledem na novou dopravní zátěž vyvolanou výše uvedeným záměrem požadujeme jako podmiňující investici stavby realizovat takovou úpravu komunikace spojenou se zklidňujícími stavebními úpravami dotčených částí komunikací Alžírská a Kladenská, které zklidní dopravu v

místě a zajistí vyšší bezpečnost a komfort pro chodce a zároveň zvýší bezpečí dětí v předmětném dopravně komplikovanějším prostředí. Obdobně tak požadujeme realizaci úprav rozlehlé křižovatkové plochy Alžírská - Kladenská.

Dále požadujeme splnění všech doporučení uvedených v kapitole D.4 - opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů.

**Hygienická stanice hlavního města Prahy** ve svém vyjádření uvádí následující:

V rozptylové studii (Mgr. Robert Polák, ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o.) je hodnocena stávající imisní situace, výhledová imisní situace k r. 2017 a k horizontu naplnění ÚP hl. m. Prahy. Podle výpočtů lze očekávat, že ve stávajícím stavu i ve výhledech lze očekávat plnění ročních imisních limitů pro sledované imisní charakteristiky. Výjimkou jsou dnešní denní koncentrace částic  $PM_{10}$ ,  $PM_{2,5}$  a roční koncentrace benzo[a]pyrenu. V důsledku realizace záměru je možné očekávat mírné zvýšení imisní zátěže. Nejvyšší nárůst průměrných ročních koncentrací  $PM_{10}$  po dokončení záměru je do  $0,1 \text{ ug/m}^3$ , u  $PM_{2,5}$  do  $0,03 \text{ ug/m}^3$ , u benzo[a]pyrenu do  $0,003 \text{ ng/m}^3$ . Podle studie Vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví (Mgr. Robert Polák, ATEM - Ateliér ekologických modelů, s. r. o.) však u žádné ze sledovaných imisních charakteristik nebylo výpočtem zaznamenáno významné zvýšení zdravotního rizika ve smyslu ohrožení zdraví.

Akustická studie (Ing. Jiří Šanovec, EKOLA group, s. r. o.) vychází z dopravně-inženýrských podkladů; dopravní zatížení pro současný a výhledový stav v roce 2017 vychází z dopravního modelu TSK hl.m.Prahy, dopravní zatížení pro horizont ÚP SÚ hl.m.Prahy z dopravního modelu IPR hl. m. Prahy. V oznámení je hodnocen stávající stav, fáze výstavby a fáze provozu bez záměru a se záměrem. Pro rok 2017 počítají podklady s doplněním tunelového komplexu Blanka - Městský okruh v úseku Malovanka - Pelc-Tyrolka vč. Trojského mostu. Dále je hodnocen stav horizontu naplnění ÚP SÚ hl. m. Prahy bez záměru a se záměrem, kdy dojde k naplnění nadřazené komunikační sítě (kompletní Pražský okruh a kompletní Městský okruh včetně Břevnovské a Radlické radiály). Oznámení dále obsahuje kapitolu: Hodnocení zdravotních rizik - hluk (RNDr. Libuše Bartošová, EKOLA group, spol. s.r.o.).

Území pro výstavbu je středně až nadměrně zatíženo hlukem z automobilové, tramvajové a železniční dopravy, podle měření i výpočtů však nedochází k překročení hygienických limitů ekvivalentní hladiny hluku ze silniční dopravy pro starou hlukovou zátěž 70/60 dB. Vliv hluku ze železniční dopravy bude v budoucnu potlačen - železnice má být vedena v tunelu. Ve výpočtových bodech v okolí záměru se hodnoty hluku z automobilové, tramvajové a železniční

dopravy (v součtu, jde o celkovou akustickou situaci) pohybují od 54,0 dB do 66,3 dB ve dne a od 48,2 dB do 60,6 dB v noci. Po výstavbě záměru lze očekávat hodnoty od 51,6 dB do 66,4 dB v denní době a od 46,1 dB do 60,6 dB v noční době. Vlivem výstavby záměru dojde ke snížení ekvivalentní hladiny akustického tlaku A u obytné zástavby v ulicích Africká č.p. 688 a Adamova č.p. 466 (až o 2,4 dB ve dne a 2,1 dB v noci, u samotné silniční dopravy je snížení ještě markantnější). Snížení je způsobeno stíněním hmotou záměru (odcloněním dopravního hluku z Evropské ulice). Ve výpočtových bodech u RD Vokovická čp. 81 dochází ve výhledu v denní době k přírůstku ekvivalentní hladiny hluku max. do 0,1 dB (uvedená změna může být způsobena zaokrouhlovacími procesy v rámci výpočtových algoritmů). V noční době přírůstek nenastává. Z hodnocení vyplývá, že z akustického hlediska záměr je při realizaci navržených protihlukových opatření realizovatelný, není problémem dodržet hygienické limity ze stacionárních zdrojů hluku a ze stavební činnosti. Hlavním zdrojem hluku souvisejícím s provozem záměru bude vyvolaná doprava. Pokud jde o působení záměru na veřejné zdraví, téměř všechny posuzované objekty (obytná zástavba v okolí záměru) se nacházejí v pásmech prokázaných nepříznivých účinků v noční době, ekvivalentní hladina hluku přesahuje 50 dB. Tento stav souvisí s dnešními akustickými poměry. Akustická studie dokládá, že po zprovoznění záměru se hluková situace ve stávajících chráněných prostorech nezhorší, naopak dojde ve většině výpočtových bodů k významnějšímu snížení hladiny hluku ze silniční dopravy. Z hlediska prokázaných nepříznivých účinků hluku není mezi stávajícím stavem a jednotlivými výhledovými stavy žádný rozdíl. Realizací záměru nedochází u exponovaných obyvatel k navýšení rizika působením hluku (např. k navýšení relativního rizika onemocnění ischemickou chorobou srdeční včetně infarktu myokardu) ani ke zvyšování počtu rušených obyvatel ve stávající zástavbě.

**Závěr:** Rozsah a zpracování záměru pokládáme z hlediska hodnocení vlivu stavby na zdraví a životní prostředí za dostatečně vypracované a nepožadujeme jeho další posouzení.

**Česká inspekce životního prostředí** - oblastní inspektorát Praha (ČIŽP) nemá k oznámení záměru zásadní připomínky, pouze upozorňuje ze strany oddělení ochrany vod, že napojení záměru na kanalizaci a ÚČOV musí být projednáno s majitelem a provozovatelem kanalizace.

Inspekce nepožaduje další posuzování záměru podle zákona č. 100/2001 Sb.

**Odbor životního prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (OZP MHMP)** jako dotčený správní úřad nepožaduje záměr posuzovat v dalších fázích procesu dle zákona s tím, že ve svém vyjádření konstatuje následující:

*Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu bez připomínek*

*Z hlediska lesů a lesního hospodářství bez připomínek.*

*Z hlediska nakládání s odpady se uvádí:*

Po dobu výstavby budou vznikat odpady typické pro stavební činnosti tohoto druhu a rozsahu. Vznikající odpady budou tříděny, odděleně shromažďovány, případně předány k recyklaci v souladu s Metodickým návodem odboru odpadů pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi, Ministerstvo životního prostředí, Praha, leden 2008.

Pokud zemina a jiné přírodní materiály nebudou použity v místě stavby, je původce odpadu povinen je předat oprávněné osobě k jejich převzetí podle § 12 odst. 3 zákona o odpadech.

Ve fázi provozu bude zajištěno 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* popisuje OZP MHMP imisní situaci v dotčeném území a dále shrnuje očekávané vlivy záměru:

Imisní pozadí bylo vyhodnoceno na základě výsledků modelu znečištění ovzduší ATEM – aktualizace 2012. Podle modelových výpočtů jsou průměrné roční imisní koncentrace  $\text{NO}_2$  v zájmovém území v rozmezí hodnot 20 - 20,5  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Průměrné roční imisní koncentrace suspendovaných částic  $\text{PM}_{10}$  jsou v úrovni 21 - 22  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  a průměrné roční imisní koncentrace benzenu v rozmezí hodnot 0,6 - 0,9  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Max. imisní hodinové koncentrace  $\text{NO}_2$  jsou v úrovni 90 - 115  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  a max. denní imisní koncentrace suspendovaných částic  $\text{PM}_{10}$  jsou nejvýše 210  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Z modelových výsledků vyplývá, že v zájmovém území dochází k překračování imisního limitu pouze u denních imisních koncentrací suspendovaných částic frakce  $\text{PM}_{10}$ . K překračování tohoto imisního limitu dochází v 11 - 12 % roční doby.

Podle map pětiletých průměrů imisních koncentrací publikovaných ČHMÚ (pětileté průměry 2008 – 2012). Z hlediska kvality ovzduší je záměr situován do lokality imisně středně zatížené, s průměrnou roční koncentrací  $\text{NO}_2$  v úrovni 29,8  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Průměrná roční imisní koncentrace suspendovaných částic frakce  $\text{PM}_{10}$  je v úrovni 25,3  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  a průměrné roční imisní koncentrace suspendovaných částic frakce  $\text{PM}_{2,5}$  je na úrovni 20,1  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Průměrná roční imisní koncentrace benzenu je v úrovni 1,1  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . 36. hodnota max. denní imisní koncentrace  $\text{PM}_{10}$  činí 45,8  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . K překročení imisního limitu dochází pouze u benzo[a]pyrenu, jehož průměrná roční imisní koncentrace je v úrovni 1,31  $\text{ng}/\text{m}^3$ . Vzhledem k tomu, že součástí záměru není žádný

stacionární zdroj znečišťování ovzduší, pro který je platnou legislativou stanoven specifický emisní limit pro BaP, není možné uložit pro zachování stávající úrovně znečištění této znečišťující látky v daném území kompenzační opatření. Z provozu záměru lze očekávat imisní příspěvky BaP v úrovni výrazně nižší než 1 % imisního limitu.

V období provozu záměru bude zdrojem emisí vyvolaná doprava a provoz náhradního zdroje el. energie. Imisní příspěvky z provozu záměru k průměrným ročním imisním koncentracím relevantních znečišťujících látek ve výpočtové oblasti 168 referenčních bodů se pohybují v hodnotách do 0,040  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  u  $\text{NO}_2$ , do 0,14  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  u suspendovaných částic  $\text{PM}_{10}$ , do 0,04  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  u suspendovaných částic  $\text{PM}_{2,5}$ , do 0,015  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  u benzenu a 0,4  $\text{pg}/\text{m}^3$  u B(a)P.

Provedené hodnocení dokládá, že vlastní provoz záměru nebude mít na stávající imisní situaci významný vliv. Tento závěr je ovlivněn zejména tím, že vliv vyvolané dopravy po realizaci záměru nebude velký, výstupy z podzemní garáže do ovzduší jsou realizovány nad střechu budovy a provoz náhradního zdroje bude jen několik hodin ročně. Z hlediska zájmů ochrany ovzduší konstatujeme, že hodnocení bylo provedeno v dostatečném rozsahu a předložený záměr nevyžaduje pokračování v procesu EIA dle zákona č. 100/2001 Sb.

*Z hlediska ochrany přírody se uvádí:*

Dle ÚPn SÚ HMP jde o plochu SV-H (všeobecně smíšená), vč. úprav ÚPn SÚ HMP č. úpravy U 1192a/2013 a U 1192/2013.

KZ = 0,3 je vypočten a odpovídá požadovanému (str. 104 – 106). K zálivce zeleně bude využita jímaná dešťová voda (str. 33). Fauna a flóra byla vyhodnocena (str. 68 – 70, 104), zvláště chráněné druhy nebyly nalezeny. Dojde ke kácení dřevin. Odstraňované dřeviny budou nahrazeny novou výsadbou, srovnání stávajícího KZ = 0,28 a nově realizovaného KZ = 0,35 je na str. 105. Dojde tedy k navýšení plochy zeleně, sadová úprava bude koncipována pro celé zájmové území.

Vliv záměru na krajinný ráz byl vyhodnocen (str. 107 – 108). Nejvyšší objekt bude mít 8 NP a vzhledem ke stávající zástavbě v okolí ul. Evropské (množství nadzemních objektů různého architektonického ztvárnění, hmot a výšek) nebude dané lokalitě výškově dominovat.

Zpracované oznámení považujeme, co se týče podrobnosti i kvality zpracování, za dostačující. Z hlediska zájmů chráněných zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, nepožadujeme pokračovat v procesu EIA.

*Z hlediska myslivosti bez připomínek.*

*Z hlediska ochrany vod se uvádí:*

V rámci stavby budou provedeny přeložky veřejných vodovodů a kanalizací (v dokumentaci není přesněji specifikováno). V objektech budou umístěny 2 náhradní zdroje energie, každý o

kapacitě 700 kVA. Odběr elektrické energie bude zajištěn z nově vybudované trafostanice se 2 transformátory (typ transformátoru není upřesněn) o jmenovitém výkonu 2 x 1000 kVA.

Splaškové vody včetně přečištěných vod z gastroprovozu (na LT) a přečištěných vod z mytí garáží (na OLK) budou novou kanalizační přípojkou odvedeny do jednotné kanalizace pro veřejnou potřebu. Srážkové vody ze střech budou svedeny do retenční nádrže o objemu cca 68 m<sup>3</sup>. Tyto vody budou využívány k zalévání zelených ploch a zeleně na střechách. Přepad z retenční nádrže bude zaústěn přípojkou do jednotné kanalizace pro veřejnou potřebu. Srážkové vody ze zpevněných ploch budou svedeny do retenční nádrže o objemu cca 66 m<sup>3</sup> a odtud budou regulovaně vypouštěny do jednotné kanalizace pro veřejnou potřebu. Objekt bude napojen novou vodovodní přípojkou na veřejný vodovod. Přesná napojení na veřejnou kanalizaci a veřejný vodovod nejsou v dokumentaci specifikována, v dokumentaci chybí situace se zakreslením napojení na inženýrské sítě.

Podzemní vody a dešťové vody ze stavební jámy budou čerpány do usazovacích jímek a následně vypouštěny do kanalizace v max. množství 2 l/s. Během stavby bude nakládáno se závadnými látkami, které budou skladovány ve speciálních kontejnerech.

#### Upozornění:

- Povolení stavby vodních děl (2 retenčních nádrží s odtokem do kanalizace, LT, OLK, přeložky veřejných vodovodů a kanalizací) 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.
- 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.

OZP MHMP upozorňuje, že pokud na přečištění vod z mytí podlah v garážích bude použit OLK, pak podlahy garáží musí být čištěny pouze studenou vodou. Pokud by k mytí podlah byla

použita teplá voda nebo saponáty, je na jejich přečištění nutno použít chemické čistírny odpadních vod.

**Odbor památkové péče Magistrátu hlavního města Prahy** ve svém vyjádření konstatuje následující:

Dotčené pozemky se nachází v ochranném pásmu památkově chráněná území ve smyslu ustanovení § 14 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Záměr je zamýšlen na území s archeologickými nálezy a stavebník má tedy již od doby přípravy stavby oznamovací povinnost dle § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, vůči Archeologickému ústavu. Stavebník je povinen umožnit Archeologickému ústavu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum.

Z hlediska zájmů státní památkové péče, chráněných výše citovanými právními předpisy, nemá MHMP OPP k oznámení žádné připomínky.

**Občanské sdružení VELESLAVÍN – VOKOVICE K ŽIVOTU (VVkŽ)** ve svém vyjádření uvádí:

1. Na str. 4 příl. 1 je počet parkovacích stání uvažován pro administrativu s malou návštěvností. To není jisté. Může být pronajato firmě s velkou návštěvností. Proto je nutné odpovídajícím způsobem zvýšit počet parkovacích stání. Studie prokazuje, že navržený počet parkovacích stání je pro teoreticky předpokládaný provoz vyhovující, ale je vysoce pravděpodobné, že více zaměstnanců a návštěvníků by neúměrně zhoršilo možnost parkování v okolí, zejména pro rezidenty. Porovnáme-li navržený počet parkovacích stání s právě zveřejněným oznámením záměru EIA PHA 915 (Office&Shopping centrum Bořislavka), kde pro 14889 m<sup>2</sup> administrativních ploch počítají s 383 parkovacími stánkami, je zřejmé, že je počet parkovacích stání podhodnocen.
2. Na str. 10 příl. 1 grafikony křižovatek nezahrnují všechny autobusy MHD, kterých zde bude značný počet, neboť točna autobusů má sloužit pro busy MHD i regionální ze Středočeského kraje (do doby dokončení AFI nebude pravděpodobně dořešen terminál busů a P&R na Dlouhé Míli ani nebude modernizována železniční trať na letiště a do

- Kladna). Grafikony křižovatek tedy neodpovídají skutečnosti. Je nutné propustnost křižovatek posoudit i s výhledem výstavby 417 + cca 120 bytů v areálu bývalé Aritmy a s modernizovanou železniční tratí, kde bude jezdit řádově více vlaků a tím, že se vzhledem k bezprostředně umístěnému úrovněovému přejezdu sníží propustnost komunikace i křižovatky.
3. Na str. 45 příl. 1 není ani prostorově ani dopravně uvažováno s modernizovanou železniční tratí Masarykovo nádraží - Kladno/letiště. Uvažuje se jen se 79 vlaky - součet v obou směrech. Po modernizaci železnice bude vlaků několikanásobně více a tím se podstatně sníží propustnost křižovatky Veleslavínská-Evropská-Vokovická. Počty busů MHD i regionálních busů jsou odhadnuty, neboť není stabilizováno vedení linek MHD od metra. S regionálními busy do Kladna, Loun, Slaného, ... se neuvažuje. Závěry posouzení jsou tedy zpracovány na podkladě nesprávných vstupních údajů a neprokazují dostatečnou kapacitu stávajících komunikací.
  4. 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 stupnici v legendě barva s uvedením hodnot pro vyšší než dosažené znečištění, není patrné, jaké hodnoty znečištění barva pro největší znečištění zahrnuje. Např. výkres č. 23 přílohy č. 3 Grafika: pro I<sub>Hd</sub> PM<sub>10</sub> "vyšší než 220" znamená 221 nebo 1000 ??? 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.
  5. Stavba AFI Vokovice zlikviduje stávající parkovací stání, která jsou nyní umístěna jednak na místě budoucí stavby a příjezdových komunikací k ní a další místa, která ubydou z důvodu zvýšeného provozu v okolí přístupových cest k ní, zejména v ulici Kladenská na základě nezbytné úpravy provozu na pozemních komunikacích. S kompenzací úbytku těchto parkovacích míst není v Dopravně inženýrských podkladech uvažováno. Požadujeme tedy doplnit i návrh místní úpravy provozu a parkování v přilehlých ulicích a vyčíslit z toho plynoucí úbytek parkovacích míst. Požadujeme tato místa nahradit zřízením nových parkovacích míst určených výhradně pro parkování stávajících rezidentů.
  6. Situaci dále zhorší blízká stanice metra, která problémy s parkováním pro rezidenty ještě prohloubí. Požadujeme vyhodnotit negativní dopady na parkování pro rezidenty, které vzniknou synergií stanice metra, točny busů MHD, parkoviště P&R a budovy AFI a zajistit řešení, které bude odpovídat legislativě.
  7. V současné době je v lokalitě výrazný nedostatek parkovacích míst. Počet stávajících parkovacích míst zdaleka neodpovídá požadavku vyhl. č. 26/1999 Sb. HMP a stavba budovy AFI by situaci ještě zhoršila. .

8. Připomínáme, že vzhledem ke kapacitě garáží a negativnímu synergickému účinku staveb souvisejících s výstavbou stanice metra Veleslavín v nejbližším okolí (např. P&R a točna busů) a stávající zátěži z Evropské třídy i zvýšení počtu vozidel na Evropské po zprovoznění tunelu Blanka, je ve smyslu zákona nezbytné provést „velkou EIA“ dle příl. č. 3 (*pozn. přísl. úřadu – myšleno zřejmě příl. č. 4*).

Sdělujeme, že máme zájem zúčastnit se následného územního řízení jako jeho účastník. Žádáme proto, aby bylo s naším sdružením nadále jednáno jako s účastníkem výše označeného správního řízení.

Zároveň oznamujeme, že se všech jednáních ve věci zúčastní předseda našeho sdružení Jiří John nebo jeho zmocněný zástupce, kteří budou v celém dalším řízení sdružení zastupovat či nahlížet do spisu.

**MUDr. Antonín Nechvátal** ve svém vyjádření uvádí následující připomínky:

1. Jedná se o záměr šesti a osmipodlažních budov s dopravním připojením z ulice Kladenské. Navrhovaná funkce záměru je převážně administrativní. V okolí je patrný dostatek administrativních budov.  
Zatížení Evropské i křižovatek je již nyní hraniční. Nejsou známy přesnější dopady zprovoznění tunelového komplexu Blanka na dopravu. Do zatížení musí být započteny budované administrativní stavby od Dejvic po ruzyňské letiště. Je možná kumulace možné výstavby s výstavbou Shopping and office centrum Bořislavka, nyní také posuzovanou EIA. Může dojít ke zvýšení hladin akustického tlaku, znečištění ovzduší imisemi a ke kumulaci negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.  
Záměr by změnil ráz velkého území i ráz krajiny. Ovlivnil by negativně dopravní situaci. Řešení podzemních podlaží může mít významné geologické konsekvence.
2. Hodnocení kvality ovzduší ukazuje na možné překračování limitů  $PM_{10}$  a benzo[a]pyrenu. Žádoucí je kontinuální monitoring imisí v místě. Skutečné hodnoty musí být porovnány s limity danými legislativou.
3. Veleslavínská křižovatka a její okolí budou dopravně přetížené 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 Zákona 100/2001 Sb. (*pozn. přísl. úřadu – myšleno zřejmě příl. č. 4*), vzhledem k negativním vlivům realizovaných i projektovaných 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.

**Příslušný úřad** na podkladě oznámení, vyjádření k němu obdržených, doplňujících informací od oznamovatele záměru, po ohledání místa samého a podle hledisek a měřítek uvedených v příloze č. 2 k zákonu došel k následujícím závěrům:

#### Záměr a jeho umístění

Záměr je situován na území k. ú. Vokovice. Zájmové území je z východu vymezeno stávající zástavbou v ul. Africká, ze severu ul. Evropská, z jihu ul. Kladenská a ze západu ul. Veleslavínská.

Podle vyjádření odboru výstavby Úřadu městské části Praha 6 (č. j. MCP6 026399/2014 ze dne 27.03.2014), které je přílohou oznámení, se záměr umísťuje do plochy SV – všeobecně smíšené, kde je umístění polyfunkčního objektu s nadzemními sekcemi A a B s administrativními plochami v převyšujícím podílu její celkové kapacity vyšším než 60 % přípustné pouze výjimečně.

Pro předložený návrh byla stanovena úprava kódu míry využití území „H“ s koeficientem podlažních ploch  $KPP = 2,2$  a koeficientem zeleně  $KZ = 0,3$  ve stávající ploše. Tento kód návrh splňuje.

#### Dopravní podklady

Dopravní zatížení pro současný stav a výhledový stav v roce 2015 a 2017 vychází z dopravního modelu TSK hl. m. Prahy, dopravní zatížení pro horizont ÚP SÚ HMP z dopravního modelu IPR hl. m. Prahy. Zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou ve výhledovém roce 2017 i horizontu ÚP SÚ HMP zahrnuje jak samotný posuzovaný záměr, tak i případné jiné připravované záměry v širším okolí (tato skutečnost byla ověřena příslušným úřadem u TSK hl. m. Prahy). V případě, že nejsou konkrétní kapacitní údaje ostatních záměrů dosud známy, vychází intenzity dopravy z příslušných funkčních ploch platného ÚP SÚ HMP. Uspořádání nadřazených komunikací pro výhledové horizonty roku 2015 a 2017 vycházelo ze současného stavu s doplněním i tunelového komplexu Blanka - Městský okruh v úseku Malovanka – Pelc-Tyrolka (vč. Trojského mostu). Je uvažováno výhledové zatížení ul. Evropské. Výsledky Akustické a Rozptylové studie (Přílohy č. 2 a 3 Oznámení) vycházejí právě z těchto Dopravně-inženýrských podkladů (Příloha č. 1 Oznámení). Na základě zpracovaného Akustického a Rozptylového posouzení je dále ve Studiích posouzení vlivů stavby na veřejné zdraví provedeno podrobné posouzení zdravotních rizik ve spojitosti s realizací posuzovaného záměru (viz Příloha č. 4 předloženého oznámení).

Model TSK je zpracován ve standardní podrobnosti makromodelu, kdy je území Prahy a přilehlé aglomerace rozděleno v rastru cca 1600 zón/okrsků, které reprezentují podrobnost základních sídelních jednotek (v hl. m. Praze), resp. obcí (v aglomeraci). Model tedy nezohledňuje jednotlivé objekty - záměry, ale určité území. Dopravní zatížení pro výhledový stav v roce 2017 vychází z dopravního modelu TSK hl. m. Prahy, dopravní zatížení pro horizont ÚP SÚ hl. m. Prahy z dopravního modelu IPR hl. m. Prahy. Zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou ve výhledovém roce 2017 i horizontu ÚP hl. m. Prahy zahrnuje jak samotný posuzovaný záměr, tak i případné jiné připravované záměry v širším okolí. Modelový výpočet pro výhledové období dle ÚP SÚ počítá s dostavbou komunikační sítě a s naplněním rozvojových ploch dle platného územního plánu. Tzn., že všechny související stavby, které jsou v souladu s Územním plánem, by měly být v modelu zahrnuty. Záměr "Aritma" - výstavba bytů (*přípomínka VVkJ č. 2*) sice nebyl v modelu konkretizován, to ale neznamená, že nebyl zohledněn. Tento existující areál je v modelu TSK zohledněn dle ÚP SÚ hl. m. Prahy, ve kterém je již počítáno s polyfunkčním územím – obytná území: OB-čistě obytné (tato skutečnost byla prověřena – příslušný úřad si vyžádal sdělení TSK hl. m. Prahy). Dále je třeba konstatovat, že tento existující areál má již dnes potenciál generovat významnou individuální automobilovou dopravu. V modelu je v tomto prostoru dílčí nárůst dopravy na úrovni stovek vozidel.

*K připomínce č. 3 MUDr. Nechvátala* - Součástí Přílohy č. 1 Oznámení je kapacitní posouzení 2 křižovatek Evropská x Vokovická a Veleslavínská x Kladenská. Posouzení bylo zpracováno pro výhledové intenzity dopravy roku 2017 a ÚP SÚ hl. m. Prahy s přitížením novým objektem cca 980 jízdy (obousměrně), které se rozdělí rovnoměrně na komunikační síť v okolí záměru. Dle tohoto posouzení světelně řízená křižovatka Evropská x Veleslavínská a neřízená křižovatka Veleslavínská x Kladenská v posuzovaných stavech kapacitně vyhoví.

Světelně řízená křižovatka Evropská x Veleslavínská ve výhledovém období roku 2017 (po zprovoznění nového úseku metra trasy A) i v období naplnění ÚP pro navržený orientační signální program Px/80 s délkou cyklu 80 sekund kapacitně vyhoví s dostatečnou rezervou kapacity na všech vjezdech (úroveň kvality dopravy D – dostatečná). Posouzení délky fronty je součástí kapacitních výpočtů - délky řadicích pruhů jsou dostatečné.

Křižovatka Veleslavínská x Kladenská byla kapacitně posouzena jako neřízená pro výhledové stavební uspořádání po zprovoznění nového úseku metra trasy A. Pro rok 2017 byla křižovatka posouzena na stavební stav s autobusovým terminálem bez Českých drah a pro období ÚP SÚ HMP byla křižovatka posouzena na stavební stav s autobusovým terminálem s Českými drahami. Provedené kapacitní výpočty neřízené křižovatky prokazují, že křižovatka v roce 2017 a v období ÚP SÚ hl. m. Prahy jako neřízená kapacitně vyhoví (úroveň kvality dopravy na

hlavní i vedlejší komunikaci A – doba zdržení velmi malá). Posouzení délky fronty je součástí kapacitních výpočtů - délky řadicích pruhů jsou dostatečné.

Denní intenzity automobilové dopravy na Evropské ulici (v úseku Vokovická x Alžírská) jsou následující:

- rok 2013 dle TSK-UDI - 29 800 vozidel
- rok 2015 bez záměru dle TSK-UDI - 38 300 vozidel
- rok 2017 bez záměru dle TSK-UDI - 38 300 vozidel
- rok 2017 se záměrem dle TSK-UDI - 38 500 vozidel
- období dle naplnění ÚP bez záměru dle IPR – 39 300 vozidel
- období dle naplnění ÚP se záměrem dle IPR – 39 500 vozidel.

Z uvedených intenzit je patrné, že příspěvek dopravy generované záměrem je v roce 2017 minimální, tj. méně než 1 % dopravy v Evropské ulici. Největší nárůst dopravy je způsoben zprovozněním tunelu Blanka a činí 8 500 vozidel/den. Další nárůst intenzit v období dle naplnění ÚP už činí jen 1000 vozidel/den.

V současné době bylo uveřejněno oznámení EIA pro hodnocení nové podoby záměru „Shopping and office centrum Bořislavka, Praha 6“ dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění (PHA915). Kumulace ve fázi výstavby těchto záměrů by mohla teoreticky nastat na ul. Evropská, ale vzhledem k vysokým intenzitám ostatní dopravy ve stávajícím stavu by se neměla projevit významněji. Intenzity dopravy Shopping and office centrum Bořislavka byly zahrnuty v dopravní studii, která byla podkladem pro další studie.

*K připomínce č. 2 VVkJ - Autobusy MHD, jak je uvedeno ve zprávě i na grafikonu (str. 10 a 53 Dopravně-inženýrských podkladů, Příloha č. 1 oznámení), nejsou v grafických výstupech zahrnuty. V kapacitním posouzení křižovatek však počty autobusů MHD započítány jsou. Jedná se o běžnou praxi, že do grafikonů i pentlogramů se BUS MHD ani TRAM MHD neuvádí. Tyto hodnoty (počty spojů autobusů řady č. 100, 200 a noční 500 a počty tramvají) jsou v tabulkové formě samostatně uvedeny na str. 45 Příloha č. 2.2.9 Dopravně-inženýrských podkladů. Přímou v kartogramech a v grafikonu jsou zahrnuty pouze regionální autobusy PID (řady č. 300, 400) a ostatní regionální (Kladenské apod.), dálkové či zájezdové autobusy.*

Počty autobusů vycházejí z předpokladů, které byly známy v době zpracování Dopravně-inženýrských podkladů a byly dále konzultovány s ROPIDem. Dle sdělení TSK hl. m. Prahy a IPR hl. m. Prahy bylo s regionálními autobusy v kartogramech intenzity dopravy uvažováno. V současné době se předpokládá, že odstavná část autobusového terminálu ve stanici Veleslavín nedokáže pojmout veškeré linky, které dnes směřují na Dejvickou. V kartogramech je toto zohledněno tak, že cca 2/3 regionálních linek zde budou končit, zbylá 1/3 regionálních linek

bude pokračovat dále směrem k centru (Kap. A.2.2.2 Dopravně-inženýrských podkladů, Příloha č. 1 předloženého oznámení). U stanice metra Veleslavín budou stání pro 4 kloubové autobusy a 4 solo autobusy. Dopravní studie byla podkladem pro hlukovou i rozptylovou studii, krátkodobé stání autobusů bylo tedy hlukově i imisně posouzeno.

*K připomínce č. 3 VVkJ - Vliv železniční trati* byl zpracován na základě současných dostupných informací. Doprava na přilehlé železniční trati č. 120 (Praha-Kladno-Rakovník) je uvažována v počáteční situaci a ve výhledovém stavu 2017. Ve stavu naplnění územního plánu hl. m. Prahy se neuvažuje, protože je předpokládáno, že bude v řešeném úseku vedena mimoúrovňovým vedením (v řešeném úseku bude vedena v podzemním tunelu). Modernizace železniční trati bude mít na propustnost dané křižovatky tedy naopak pozitivní vliv. Autobusy jsou komentovány výše.

V území dotčeném záměrem se ve stávajícím stavu nachází povrchové parkoviště s kapacitou cca 79 OA. Dotčená plocha je tedy již ve stávajícím stavu zdrojem a cílem automobilové dopravy. Intenzity dopravy pro výhledový stav jsou v předloženém oznámení EIA udávány bez zohlednění stávajícího provozu povrchového parkoviště v zájmovém území záměru. Skutečné navýšení dopravy bude tedy menší než zdrojová/cílová doprava posuzovaného záměru uváděná v předloženém oznámení. Výpočty Akustické a Rozptylové studie vycházející z dopravních podkladů jsou tak na straně bezpečnosti.

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.

Ve spolupráci s odborem dopravy MČ Prahy 6 bude hledán vhodný způsob, jak zklidnit Alžírskou ulici a zvýšit tak bezpečnost ve zmíněné lokalitě – na tomto postupu je investor připraven se projekčně podílet.

*K připomínce č. 6 a 7 VVkJ - Dle sdělení zpracovatele PD stanice metra Veleslavín* nebyla s výstavbou stanice metra rušena parkovací stání volně přístupná rezidentům. Doprava v klidu pro celý navržený záměr je zcela pokryta uvnitř samotného objektu v podzemním parkovišti, předkládaný záměr splňuje počtem navržených parkovacích stání požadavky vyhl. č. 26/1999 Sb., o obecně technických požadavcích na výstavbu v hl. m. Praze. Výpočet množství parkovacích stání byl navíc uvažován na straně bezpečnosti, bez redukce koeficientem dopravní obsluhy území Kd pro spádová území stanice metra.

K připomínce č. 1 VVkJ - Administrativní část předkládaného záměru je koncipována jako „administrativa s malou návštěvností“. Není počítáno s tím, že v jednotlivých nájemních jednotkách budou sídlit instituce celoměstského, nadměstského nebo místního významu, banky, pošta atd. Dle předložené koncepce záměru se tedy z hlediska využívání objektu má jednat např. o „Administrativu pro veřejnost“ dle Přílohy č. 2 vyhlášky č. 26/1999 Sb. hl. m. Prahy, o obecných technických požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze. Dokumentace je zpracovávána s přesnou vizí o typu činnosti, která bude v prostorách objektu vykonávána a investor bude dle tohoto kodexu vybírat jednotlivé nájemníky. K podhodnocení parkovacích stání v návrhu záměru by tedy nemělo docházet.

Pro hodnocení potřeby množství parkovacích stání předloženého záměru není vhodné se orientovat dle přímého srovnání množství parkovacích stání se záměrem „Shopping and office centrum Bořislavka“, podrobný výpočet parkovacích stání navrhovaného záměru je uveden v kap. B. II. 4. 1. Oznámení.

Níže je pro úplnost v tabulce uvedeno porovnání výpočtu PS a obrátkovosti dopravy pro administrativu obou zmíněných záměrů. Počet parkovacích stání je tedy závislý na množství účelových jednotek, které je u obou daných záměrů stejné (tj. 35 – dle vyhlášky č. 26/1999 Sb. hl. m. Prahy, o obecných technických požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze). Pro výpočet počtu jízd v 1 směru činil v Dopravně-inženýrských podkladech uvažovaný koeficient obratu pro administrativní funkci u obou záměrů shodně 1,48.

|                                                           |                                                                                                              | Jedn. (m <sup>2</sup> )<br>čistá<br>podlažní<br>plocha | 1 PS na x<br>účelových<br>jednotek | Základní<br>počet PS | Koeficient<br>vlivu<br>území Ku | Koeficient<br>dopravní<br>obsluhy<br>území Kd | Počet<br>PS | Koeficient<br>obratu | Počet<br>jízd OA |
|-----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|------------------------------------|----------------------|---------------------------------|-----------------------------------------------|-------------|----------------------|------------------|
| <b>Shopping<br/>and office<br/>centrum<br/>Bořislavka</b> | administrativa<br>s malou<br>návštěvností,<br>ředitelství<br>podniků,<br>instituce,<br>projekční<br>ateliery | 14888                                                  | 35                                 | 425,4                | 1                               | 0,9                                           | 383         | 1,48                 | 568              |
| <b>Polyfunkční<br/>centrum<br/>AFI<br/>Vokovice</b>       | administrativa<br>s malou<br>návštěvností,<br>ředitelství<br>podniků,<br>instituce,<br>projekční<br>ateliery | 8858                                                   | 35                                 | 235,1                | 1                               | 1                                             | 253         | 1,48                 | 375              |

V místě výstavby předkládaného záměru zaniknou pouze nároky stávajících provozů na parkovací stání, v tomto prostoru se však žádná veřejná stání nenacházejí.

V ul. Kladenská zaniknou vysazením obrubníků cca 4 parkovací stání v místě nového vjezdu do objektu Polyfunkční centrum AFI Vokovice. V místě stávajícího vjezdu naopak cca 3 parkovací stání vzniknou, celkový úbytek parkovacích stání tedy činí 1 stání (*přip. č. 5 VVkJ*).

### Vlivy na hlukovou situaci

Přílohou oznámení je akustická studie (vypracoval: EKOLA group, spol. s r.o.; únor 2014) zpracovaná programem CadnaA, verze 4.4.

Byla provedena dvě kontrolní dvouhodinová měření počáteční akustické situace. Výsledky obou měření byly použity pro ověření a případnou kalibraci výpočtového 3D modelu.

V akustické studii byly modelovány různé stavy liniové dopravy (počáteční akustická situace, výhledový stav 2017, výhledový stav s naplněním územního plánu SÚ HMP), stacionární zdroje hluku a stav při stavebních činnostech.

Vlivem výstavby záměru dochází v šesti výpočtových bodech ke snížení hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku A vlivem realizace nové hmoty objektu záměru, kdy dochází k akustickému stínění těchto výpočtových bodů.

Ve dvou výpočtových bodech (rok 2017), resp. jednom výpočtovém bodě (horizont naplnění ÚP SÚ HMP) dochází k přírůstku ekvivalentní hladiny akustického tlaku A max. do 0,1 dB. U zbylých výpočtových bodů nedojde vlivem realizace záměru ke zhoršení akustické situace oproti stavu bez záměru. Zpracovatel akustické studie tedy závěrem uvádí, že z hlediska vyhodnocení vlivu provozu pozemní dopravy lze konstatovat, že záměr nezpůsobí hodnotitelnou změnu akustické situace.

Dále lze konstatovat, že provoz posuzovaných stacionárních zdrojů nezpůsobí, v případě dodržení navržených protihlukových opatření (viz kapitola 5.3.1 akustické studie), překračování hygienického limitu hluku v chráněném venkovním prostoru okolních 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 výpočtu dále vyplynulo, že hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti je v rámci posuzovaného souběhu nejhorších fází výstavby dodržen ve všech uvažovaných výpočtových

bodech. Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu samotné staveništní dopravy nepřekračují hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti 65 dB.

Hodnocení zdravotních rizik – hluk zpracovala RNDr. Libuše Bartošová, držitelka osvědčení odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na veřejné zdraví – hluk (EKOLA group, spol. s r.o., únor 2014) se závěrem, že nedojde k navýšení rizika negativního ovlivnění veřejného zdraví vlivem hluku pro obyvatele stávající zástavby.

Dle orgánu ochrany veřejného zdraví je rozsah a zpracování záměru z hlediska hodnocení vlivu stavby na zdraví a životní prostředí dostatečně vypracované a nepožaduje jeho další posouzení.

Z hlediska hluku je možno výstavbu a provoz záměru označit za přijatelný.

#### Vlivy na ovzduší

Přílohou oznámení je samostatné modelové hodnocení kvality ovzduší (vypracoval: ATEM, s.r.o.; březen 2014), jejímž cílem bylo vyhodnocení vlivu výstavby a provozu záměru na kvalitu ovzduší. Ve studii je hodnocena stávající imisní situace, výhledová imisní situace v roce 2017 a v horizontu naplnění ÚP SÚ HMP, kdy je vyhodnocena výchozí situace a příspěvek posuzovaného záměru.

Jako modelové znečišťující látky jsou v této studii zpracovány průměrné roční a maximální hodinové koncentrace oxidu dusičitého, průměrné roční koncentrace benzenu, průměrné roční a maximální denní koncentrace suspendovaných částic PM<sub>10</sub>, průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM<sub>2,5</sub>, maximální hodinové koncentrace oxidu uhelnatého a průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu.

Jako zdroj znečišťování související s provozem záměru byla uvažována automobilová doprava (na okolních komunikacích i v prostoru garáží). Vyhodnocen byl také provoz náhradních zdrojů elektrické energie. Vytápění bude realizováno napojením na CZT.

Do modelových výpočtů bylo zahrnuto kompletní imisní pozadí tvořené všemi zdroji znečišťování na území Prahy, včetně přenosu znečištění ze vzdálených oblastí ČR a ze zahraničí. Jen v případě imisní zátěže benzo[a]pyrenu byly vyhodnoceny pouze příspěvky automobilové dopravy v prostoru záměru.

*K připomínce č. 2 MUDr. Nechvátala* - Pro stávající stav vyplývá z podkladů MŽP a ČHMÚ, že lze v zájmovém území očekávat překračování imisního limitu pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu. Tento stav je však charakteristický i pro naprostou většinu území Prahy. Z

provedených modelových výpočtů dále vyplývá, že ve stávajícím stavu lze očekávat plnění imisních limitů pro téměř všechny sledované imisní charakteristiky, možné překračování bylo zaznamenáno tedy pouze ve stávajícím stavu u denních koncentrací částic PM<sub>10</sub>. Pro výhledový stav k roku 2017 i k období naplnění ÚP SÚ HMP však z modelových výpočtů již vyplývá, že v celém zájmovém území budou splněny všechny sledované imisní charakteristiky. V případě průměrných ročních koncentrací benzo[a]pyrenu však výpočty zahrnují pouze vliv automobilové dopravy, proto nemohly být výsledky s imisním limitem porovnávány. U žádné imisní charakteristiky nebylo zaznamenáno vlivem uvedení záměru do provozu překročení imisního limitu pro průměrné roční či krátkodobé koncentrace.

Dle platné legislativy - zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění a vyhláška č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší, v platném znění, je možné umísťovat zdroje znečišťování ovzduší i do území, kde dochází k překračování imisních limitů znečišťujících látek, a to v případech, kdy by umístěním provozu zdrojů znečišťování ovzduší nedošlo k překročení úrovně znečištění o více než 1 % imisního limitu dané znečišťující látky s dobou průměrování 1 kalendářní rok. U uvedených polutantů nedochází provozem záměru k překročení úrovně znečištění o více než 1 % limitu průměrné roční koncentrace dané znečišťující látky stanovené platnou legislativou.

Je třeba také upozornit na to, že v území dotčeném záměrem se ve stávajícím stavu nachází povrchové parkoviště s kapacitou cca 79 OA. Dotčená plocha je tedy již ve stávajícím stavu zdrojem a cílem automobilové dopravy. Intenzity dopravy pro výhledový stav jsou udávány bez zohlednění stávajícího provozu povrchového parkoviště v zájmovém území záměru. Skutečné navýšení dopravy bude tedy menší než zdrojová/cílová doprava posuzovaného záměru uváděná v předloženém oznámení. Výpočty Rozptylové studie vycházející z dopravních podkladů jsou tak uvažovány na straně bezpečnosti.

Dále je možné zohlednit také faktor, který nebyl v Rozptylové studii (Příloha č. 3 předloženého oznámení) kvantifikován, a to snížení emisí ze stávajících objektů v prostoru navrhované výstavby, kde dochází ke spalování zemního plynu. U stávajících objektů na zájmovém územní jsou využívány dva plynové kotle o jmenovitém tepelném výkonu 2 × 460 kW. Hlavní znečišťující látkou produkovanou plynovými kotli jsou oxidy dusíku, v menší míře pak oxid uhelnatý. Reálný nárůst imisní zátěže vlivem realizace záměru bude tedy nižší, než kolik bylo vypočteno v Rozptylové studii.

*K připomínce č. 4 VVkJ* týkající se barevného označení polutantů („více než“) je třeba sdělit, že Modelové hodnocení ovzduší obsahuje nejen grafickou část, ale také textovou část, ve které je u

každé imisní charakteristiky okomentováno porovnáním s imisními limity (Kap. č. 3 Přílohy č. 3 předloženého oznámení). Tato praxe je zcela běžná.

V rámci hodnocení vlivů imisní zátěže na zdraví obyvatel byly sledovány imisní hodnoty pro oxid dusičitý, benzen, suspendované částice frakce  $PM_{10}$  a  $PM_{2,5}$ , oxid uhelnatý a benzo[a]pyren. Na základě provedeného vyhodnocení zdravotních rizik je možné konstatovat, že v souvislosti s realizací záměru nedojde ke zvýšení rizika pro lidské zdraví (viz Příloha č. 4 předloženého oznámení).

Celkově lze z hlediska vlivů na ovzduší výstavbu a provoz záměru v daných místních podmínkách označit za přijatelný.

#### Vlivy na obyvatelstvo

Přílohou oznámení jsou samostatné studie hodnotící vlivy na veřejné zdraví. Základním podkladem pro jejich vypracování byly rozptylová a akustická studie, které jsou taktéž přílohou oznámení (Příloha č. 4).

Hodnocení zdravotních rizik – hluk zpracovala RNDr. Libuše Bartošová, držitelka osvědčení odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na veřejné zdraví – hluk (EKOLA group, spol. s r.o., únor 2014). Na základě provedeného vyhodnocení lze konstatovat, že realizací záměru 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 Evropská objektem záměru.

Vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví vypracoval Mgr. Robert Polák, (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., březen 2014), držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví MZd. Na základě provedeného vyhodnocení zdravotních rizik lze konstatovat, že u žádné ze sledovaných imisních charakteristik nebylo zaznamenáno vlivem realizace navrženého záměru 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 benzo[a]pyrenu byl nárůst zdravotního rizika vypočten hluboko pod hranici reálného zvýšení výskytu účinků. V případě suspendovaných částic lze nejvyšší nárůst chronické úmrtnosti očekávat na úrovni 13 minut na obyvatele a rok. Jedná se tedy opět o hodnoty ve smyslu ohrožení zdraví nevýznamné.

Vlivy na obyvatelstvo budou přijatelné.

#### Vlivy na půdu, horninové prostředí, přírodní zdroje

Dotčená půda není součástí zemědělského půdního fondu, ani pozemků určených k plnění funkcí lesa.

Realizací záměru nedojde k dotčení ložisek, dobývacích prostor a chráněných ložiskových území ve smyslu zákona č. 44/1988 Sb., horní zákon, v platném znění.

Záměr nemá velké nároky na přírodní zdroje.

Konkrétní stavební opatření proti negativním vlivům na geologické prostředí zájmového území budou podrobně řešena v dalším stupni projektové dokumentace (*přípomínka č. 1 MUDr. Nechvátala*).

Záměr nemůže významně ovlivnit půdu, horninové prostředí ani přírodní zdroje.

#### Vlivy na povrchové a podzemní vody

V oznámení byl specifikován druh, produkce a způsob nakládání s vodami vznikajícími během fáze výstavby i ve fázi provozu.

Ve fázi výstavby a provozu budou vznikat:

- a) splaškové odpadní vody
- b) dešťové vody.

Posuzovaný záměr bude napojen vodovodní přípojkou na veřejný vodovodní řad a na veřejnou kanalizační síť.

Stavební jámu bude nutno po dobu provádění výkopů čerpat. Odvedení srážkových a průsakových vod ze stavební jámy bude řešeno čerpáním do definitivní kanalizační přípojky do kanalizace v Kladenské ulici. Odvodnění bude zajištěno systémem čerpacích šachet, z kterých budou vody čerpány do usazovací jímky pro zachycení kalů. Usazené kaly budou pravidelně vybírány a ekologicky likvidovány.

Celkový odtok a kvalita dešťových vod bude řešena pomocí retence a likvidací v místě díky akumulační nádrži. Dešťová voda ze střech objektů bude primárně využita pro zálivku zeleně

V zájmovém území záměru ani v jeho blízkém okolí se nenacházejí žádné vodoteče. Záměr neleží v záplavovém území ve smyslu zákona o vodách ani v žádné kategorii zátopových území

dle platného územního plánu hl. m. Prahy. Posuzovaná lokalita se nenalézá v chráněné oblasti přirozené akumulace vod ani v ochranných pásmech zdrojů povrchových či podzemních vod.

Záměr nemůže významně ovlivnit povrchové či podzemní vody. Je však nutno dbát všech upozornění uvedených ve vyjádření vodoprávního úřadu.

#### Vlivy na faunu, flóru, ekosystémy a krajinu

Záměrem je výstavba objektu rozděleného na dvě nadzemní části A a B, část A záměru má navrženo 6 nadzemních podlaží (směrem k Evropské ul. je snížena na 5 NP), část B má navrženo 8 NP.

Dotčené území je odpřírodněné, v území dotčeném záměrem se ve stávajícím stavu nachází 2 budovy, povrchové parkoviště a staveniště výstavby stanice metra.

Na území jsou na dotčených plochách přítomna převážně plevelná společenstva bez větší floristické hodnoty. Nebyly zde zaznamenány žádné zvláště chráněné druhy rostlin ani živočichů.

Oznámení záměru obsahuje souhrnný popis aktuální vegetace v zájmovém území (kap. C.II.9.) s využitím daného Dendrologického průzkumu (Atelier ROUGE, leden 2014), který obsahuje i hodnocení zdravotního stavu jednotlivých dotčených dřevin, ale nebyl samostatnou přílohou předloženého oznámení. Příslušný úřad ho obdržel jako doplňující informaci.

Návrh sadových úprav bude doložen v další fázi přípravy záměru.

Příslušnému úřadu byl předložen záznam jednání mezi projektantem a firmou IDS a.s., týkající se výsadby umístěné na pozemcích na západě dotčeného území v rámci stavby metra, která je neslučitelná s výstavbou Polyfunkčního centra AFI Vokovice. Výsledkem jsou následující ujednání:

- V rámci stavby Metra V.A se nebude realizovat sadová výsadba v prostoru dotčeném záměrem. Po dokončení stavby Metra V.A bude provedena konečná úprava terénu s osetím travou.
- Stromy, které měly být vysázeny v rámci sadových úprav Metra V.A, budou vysázeny na náhradní ploše dle dispozic odboru dopravy a životního prostředí MČ Praha 6 – bude určena jiná lokalita.
- V rámci stavby záměru je návrh na výsadbu stromů i v prostoru kolem výstupu ze stanice Veleslavín, a to tak, aby nová výsadba korespondovala se záměrem.

- IDS a. s. již dle informací příslušného úřadu požádala o změnu rozhodnutí v rámci stavby Metra V.A (sadové úpravy).

Dojde tedy k určené výsadbě na stanovené náhradní ploše, ale také k následné výsadbě stromů na daných pozemcích v rámci realizace předkládaného záměru.

Dle odborně zpracovaného dendrologického průzkumu (Atelier ROUGE, leden 2014) jsou lípy označené čísla 15, 16 a 17 sadovnické hodnoty 3 – tj. průměrně hodnotný strom, zdravotního stavu 3 – tj. výrazně zhoršený (uváděné je poškození koruny, redukce koruny, zlomené větve, výrazný ořez koruny). Tyto stromy byly po čas výstavby stanice metra Veleslavín uprostřed zařízení staveniště výrazně poškozovány. V návrhu stavby záměru jsou dřeviny nadále v kolizi se zařízením staveniště a následně i s koncepcí sadových úprav celého areálu (jsou umístěny v ose hlavního přístupu do obou budov). Je tedy velmi pravděpodobné, že další zatížení stavbou by tyto stromy nevydržely, případně by utrpěly další výrazná poškození. Je proto navrženo nahradit tyto značně poškozené stromy novou kvalitní výsadbou – viz návrh sadových úprav (Kap. D.I.8 předloženého Oznámení a Příloha 6 Výkresová část - výpočet KZ). Příslušný úřad však doporučuje zvážit možnost začlenění alespoň některých lip upravených odbornou firmou do sadových úprav.

*K připomínce č. 1 MUDr. Nechvátala* - V rámci předloženého Oznámení je zpracována kap. D. I. 10., posouzení vlivu navrhovaného záměru na charakter městské části. Hodnoceny jsou zde hlavní faktory krajinného rázu území:

- vliv na estetické kvality území a krajinný ráz,
- vznik nové charakteristiky území,
- narušení stávajícího poměru krajinných složek,
- narušení vizuálních vjemů.

Z provedeného rozboru zpracovatele Oznámení vyplývá, že současná hodnota krajinného rázu nebude nijak snížena a navrhovaný záměr bude vhodně začleněn do stávající zástavby.

Posuzovaný záměr bude vytvářet nový prvek v blízkých pohledech jen zčásti, jelikož již ve stávajícím stavu se na zájmovém území nacházejí dva objekty s povrchovým parkovištěm. Výška zelených střech záměru nebude převyšovat výškovou hladinu stávajících objektů v okolí. Vzhledem k hmotovému a výškovému ztvárnění záměru lze konstatovat, že v souvislosti s realizací záměru nebude narušena silueta dané části hl. m. Prahy a negativní vliv na panorama města se vzhledem k umístění záměru rovněž nepředpokládá.

Záměr významně negativně neovlivní žádné zvláště chráněné území, významný krajinný prvek ani územní systém ekologické stability. V řešené lokalitě ani v blízkosti zájmového území se nenachází žádný památný strom.

Podle příslušného orgánu ochrany přírody záměr nemůže mít významný vliv na evropsky významné lokality ani na ptačí oblasti (viz stanovisko OZP MHMP SZn. S-MHMP-0295584/2014/1/OZP/VI ze dne 18.3.2014).

Nejsou očekávány významné negativní vlivy na faunu, flóru, ekosystémy a krajinu.

#### Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Pozemky navržené k zástavbě se nacházejí v ochranném pásmu památkově chráněného území.

Stavba leží na území s archeologickými nálezy. Z tohoto důvodu bude nutné umožnit příslušné organizaci provedení archeologického průzkumu.

Nejsou očekávány významné negativní vlivy na hmotný majetek ani na kulturní památky.

#### Shrnutí

Podle příslušného úřadu byly v průběhu zjišťovacího řízení identifikovány potenciálně významné vlivy záměru, které byly zváženy ve vztahu k charakteru záměru a jeho umístění s ohledem na jejich rozsah, velikost a složitost, pravděpodobnost, dobu trvání, frekvenci a vratnost. Při aplikaci opatření k prevenci, vyloučení, snížení a kompenzaci nepříznivých vlivů, které jsou podrobně rozvedeny v oznámení a které vyplývají z provedeného zjišťovacího řízení, záměr představuje z hlediska životního prostředí přijatelnou investici v dané oblasti.

V průběhu zjišťovacího řízení byly uplatněny připomínky, které nezakládají důvod k tomu, aby bylo nutné přistoupit ke zpracování dokumentace ve smyslu § 8 zákona. Vznesené připomínky jsou standardně řešeny v návazných správních řízeních a měly by být posouzeny příslušnými dotčenými správními úřady. Z tohoto důvodu předal příslušný úřad kopie vyjádření oznamovateli záměru.

#### **Závěr:**

Záměr „Polyfunkční centrum AFI Vokovice, Praha 6“ naplňuje ust. § 4 odst. 1 písm. c) zákona, a to ve vztahu k bodu 10.6 kategorie II přílohy č. 1 k zákonu. Proto bylo podle § 7 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

**„Polyfunkční centrum AFI Vokovice, Praha 6“**

**nemá významný vliv na životní prostředí a obyvatelstvo,**

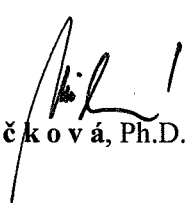
**a proto nebude posuzován podle zákona.**

Přitom je nezbytné splnit následující podmínky:

1. Dodržet opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů navržených v kapitole D.4. oznámení.
2. Jako podmiňující investici stavby realizovat rekonstrukci vozovky a chodníků Kladenské ulice (v rozsahu dle požadavků správce komunikace a silničního správního úřadu) i úpravu křižovatkové plochy Alžírská – Kladenská dle požadavků MČ Praha 6. Kolaudaci záměru provést až po realizaci těchto úprav.
3. Koordinovat výstavbu se stavbou metra V.A – stanice Veleslavín.
4. Zpracovat zásady organizace výstavby, trasy staveništní dopravy projednat s příslušným silničním úřadem.
5. Na základě aktualizovaných údajů o záměru a stavu dotčeného území v dalších stupních vyhodnotit podrobně hluk ze stavební činnosti i provozu včetně návrhů nezbytných opatření a tato opatření realizovat dle požadavků orgánu ochrany veřejného zdraví.
6. Obyvatele z nejbližší situovaných domů seznámit s délkou a charakterem jednotlivých etap stavební činnosti. Před započítím stavebních prací ustanovit kontaktní osobu pro vyřizování případných stížností občanů.
7. Vegetační plochu západně od záměru (sadové úpravy v rámci metra – stanice Veleslavín vymezené ulicemi Evropská – Kladenská - Veleslavínská) řešit dle ujednání s vlastníkem pozemku (příp. jeho zástupcem) a městskou částí Praha 6. Realizovat výsadbu a následnou péči o ni.

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

Ing. Veronika **Miláčková**, Ph.D.  
ředitelka odboru



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