



PII

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA  
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY  
ODBOR OCHRANY PROSTŘEDÍ

Váš dopis zn. Č.j. Vyřizuje/ linka Datum  
MHMP-241890/2005/OOP/VI/EIA/160-2/Be Ing. Beranová/ 4443 22. 2. 2006

## 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 zákona č. 93/2004 Sb. (dále jen zákon)

### Identifikační údaje:

**Název:** Administrativní centrum Pankrác, Praha 4

**Zařazení záměru dle zákona:** Bod 10.6, kategorie II, příloha č. 1  
Skladové nebo obchodní komplexy včetně nákupních středisek, o celkové výměře  
3 000 m<sup>2</sup> zastavěné plochy; parkoviště nebo garáže s kapacitou nad 100  
parkovacích stání v součtu pro celou stavbu.

**Charakter záměru:** Předmětem návrhu je soubor administrativních budov na  
společném parkovacím soklu situovaný mezi ul. Hvězdovou, Pikrtovou, Doudlebskou  
a ulicí 5. května.

### **Kapacita záměru:**

celková plocha řešeného území	9 888 m <sup>2</sup>
celková zastavěná plocha (nadzemní část)	3 147 m <sup>2</sup>
plocha nových komunikací	1 084 m <sup>2</sup>
plocha chodníků	2 227 m <sup>2</sup>
plocha zeleně na rostlém terénu	2 493 m <sup>2</sup>
plocha zeleně ostatní	1 168 m <sup>2</sup>
-z toho započteno do koef. zeleně (KZ)	813 m <sup>2</sup>
celkový počet parkovacích stání	462 vozidel

**Umístění:** kraj: Praha  
obec: Praha  
městská část: Praha 4  
katastrální území: Nusle

**Oznamovatel:** APIS PRAHA, a. s.  
IČ: 26194236  
Hanusova 31  
180 00 Praha 8

### **Souhrnné vypořádání připomínek:**

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

- hlavní město Praha
- MČ Praha 4
- Hygienická stanice hlavního města Prahy
- Česká inspekce životního prostředí
- odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy
- odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu Magistrátu hlavního města Prahy
- Občanské sdružení Občanská iniciativa Pankráce, Praha 4
- Bytové družstvo Hvězdova 35 - Ing. arch. Illinčev.

Jednotlivá vyjádření obsahují následující připomínky a podmínky k realizaci stavby:

**Hlavní město Praha (HMP)** má následující připomínky:

*Z akustického hlediska* se konstatuje, že i přes fakt, že v některých bodech dojde k mírnému zhoršení situace (0,2 dB), bude celkový efekt administrativní budovy spíše přínosem. Administrativní objekt vytvoří protihlukovou clonu pro obytné domy při Pikrtově a Doudlebské ulici, u stávající obytné zástavby dojde k výraznému snížení hluku emitovaného provozem po ulici 5. května. V období výstavby je nezbytné dodržovat protihluková opatření na ochranu obyvatel sousedících bytových domů před nadměrným hlukem ze stavební činnosti a staveništní dopravy, dodržováním omezené pracovní doby jak pro stavební dopravu, tak pro stavební činnost, provozováním vhodných stavebních mechanismů a technologií, realizací protihlukové clony.

*Z hlediska ochrany ovzduší* se doporučuje zvážit možnost snížení počtu parkovacích míst a zavedení případných nápravných opatření pro zlepšení kvality ovzduší pro přilehlou obytnou zástavbu a vyhodnotit jejich účinnost na kvalitu ovzduší.

*Z hlediska městské zeleně* se konstatuje, že výpočet koeficientu zeleně (KZ) není přesný, v uvedené podobě jej nelze akceptovat (zahrnuje plochu dle textu ZR 06, která nemůže být do KZ započítána). Požaduje se proto, aby před vydáním závěru zjišťovacího řízení byl příslušnému úřadu předložen návrh úprav zeleně, aby byl KZ naplněn. V případě nezbytné likvidace dřevin je třeba postupovat v souladu s dokumentací projednanou s OŽP ÚMČ Praha 4.

*Z hlediska hospodaření s odpady* se uvádí, že je třeba doplnit množství odpadů z demolic chodníků a zpevněných ploch. Vytěženou zeminu je nutno nejprve nabídnout k využití příslušné městské části nebo ostatním podnikatelským subjektům, uložení na skládku by mělo být až krajním řešením.

Z *dopravního hlediska* jsou tyto připomínky: Jedná se o výrazný nárůst indukované automobilové dopravy v území. Je nutné, aby návrh nové zástavby v předmětné lokalitě byl koordinován s projektem „Dopravní řešení pankrácké pláně“ schváleným na úrovni právoplatného územního rozhodnutí. Vyjádření upozorňuje na zřejmě písarskou chybu na str. 30 týkající se zatížení ul. 5. května v r. 2010. V doloženém výpočtu dopravy v klidu není uveden přepočítaný koeficient dopravní obsluhy území. Doložené napojení areálu na kolektorový pás ul. 5. května mezi navrhovanou křižovatkou větví Hvězdova – 5. května a upravenou křižovatkou větví 5. května – Na Strži se nepovažuje, přestože respektuje pravomocné územní rozhodnutí (ÚR) „Velké dopravy Pankrác“, za provozně optimální. Návrh nových objektů ve vazbě na dopravní řešení u podjezdu ul. Hvězdovy pod ul. 5. května omezuje možnosti zajištění kvalitních pěších vazeb od budoucí přestupní stanice metra Pankrác do prostoru východně od ul. 5. května. Návrh objektů a řešení areálu je třeba upravit tak, aby pro uvedené pěší vztahy byly v dotčeném území zajištěny kvalitní prostorové podmínky. Problematika staveništní dopravy není v předloženém oznámení dořešena. Je třeba dořešit v dalším stupni projektové dokumentace.

Z *hlediska odkanalizování* je třeba respektovat a provést navržená opatření uvedená v oddílu D.IV. V další fázi projektové přípravy je třeba prokázat nenarušení funkce stávajících vedení technického vybavení vedených v dotčeném území včetně respektování jejich ochranných pásem. Je třeba před realizací stavby zajistit podrobný hydrogeologický průzkum.

Závěrem HMP uvádí, že pokud budou respektovány všechny uvedené připomínky, s důrazem na opatření z hlediska akustického, městské zeleně a řešení dopravy, pak netrvá na dalším posuzování vlivů na životní prostředí.

**Městská část Praha 4** zaslala vyjádření Rady městské části Praha 4, která požaduje záměr dále posuzovat dle zákona. Uvádí, že je třeba věnovat zvýšenou pozornost ochraně vzrostlé zeleně a plnohodnotným sadovým úpravám parteru, které je nutno projednat na OŽP ÚMČ Praha 4. Podmínkou je, aby stavební povolení bylo vázáno na realizaci stavby „Dopravní řešení pankrácké pláně“ (velká doprava pankrácké pláně). Z *dopravního hlediska* městská část Praha 4 požaduje vypracovat studii výjezdu vozidel směr centrum, do ulice Hvězdova z důvodu eliminace možného navyšování dopravní zátěže ulic Na Strži – Na Pankráci. Dále jsou ve vyjádření podmínky pro stavební dopravu z hlediska ochrany obyvatel před hlukem.

**Hygienická stanice hlavního města Prahy** uvádí, že je nutné navrhnout takovou kombinaci akustických opatření, které sníží na nejnížší možnou míru zatížení hlukem z výstavby v chráněném venkovním i vnitřním prostoru staveb. Z *hlediska* orgánu ochrany veřejného zdraví není třeba dle vyjádření záměr dále posuzovat dle zákona č. 100/2001 Sb. a je provedeno shrnutí jednotlivých požadavků pro další stupně záměru.

**Česká inspekce životního prostředí** má z *hlediska* odpadového hospodářství připomínky formálního rázu. Z *hlediska* ochrany přírody upozorňuje, že na funkčně vymezené ploše SMJ je umístěna plocha označená PP. Uvádí se, že na takto vymezené ploše by mohly být kompenzovány náhradní výsadby za pokácené dřeviny nejenom tohoto záměru, ale i dalších záměrů v území „Pentagonu“. Upozorňuje na nejasnosti týkající se redukce stávající zeleně a uvádí, že v oznámení chybí vyhodnocení sadových úprav jako kompenzačních opatření způsobené ekonomické

újmou pokácením dřevin Kompenzace ekologické újmou by měla být řešena na náhradních pozemcích.

**Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy** má k oznámení následující připomínky:

*Z hlediska ochrany přírody a krajiny* je uvedeno, že výpočet koeficientu zeleně dle Metodického pokynu k ÚP SÚ HMP stanovujícího min. podíl započítatelných ploch zeleně ve funkční ploše SMJ je v dokumentaci sice doložen, ale dle názoru orgánu ochrany přírody nenaplněn, protože do KZ je zahrnuta plocha ZR 06. Tato plocha dle ÚP SÚ HMP spadá částečně do funkční plochy S4 – ostatní dopravně významné komunikace a nelze tedy tuto plochu zahrnout do výpočtu KZ. Situace ploch zeleně v oznámení jsou bez měřítka nebo v měřítku neumožňujícím kontrolu.

*Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu, nakládání s odpady, ochrany ovzduší, myslivosti a z hlediska ochrany vod* nejsou připomínky.

**Odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu Magistrátu hlavního města Prahy** uvádí, že je záměr z hlediska zájmů chráněných zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, akceptovatelný.

**Občanské sdružení občanská iniciativa Pankráce, Praha 4** uvádí

- Je nutné předložený záměr posoudit dalšími kroky procesu EIA, protože lokalita je v místě již v současné době překročených limitů hluku a emisí. Přesto se tento fakt neprojevil v závěrech oznámení. Nesouhlasí s označením daného obytného území jako „zbytky předválečné regulace“.
- Větším přínosem pro obyvatele než odclonění bytových domů navrženými objekty dle oznámení by bylo vybudování protihlukové stěny podél ul. 5. května a realizace skutečného parku.
- Oznámení vychází z neplatných podkladů
- Rozptylová i akustická studie se chybně zabývají pouze vyhodnocením příspěvků k zátěži od dvou až tří vybraných objektů. Nezabývá se vyhodnocením vlivu dalších sedmi nových velkých objektů jiných investorů. Akustická studie se nezabývá hlukem v nočních hodinách resp. činí tak pouze okrajově. Rozptylová studie se dostatečným způsobem nezabývá tuhými částicemi v ovzduší i poléťavým prachem v ovzduší. Výpočet a především návrh řešení staré hlukové zátěže neodpovídá platné zákonné úpravě. Vypočtený podíl příspěvku imisí a podíl příspěvku hluku neodpovídá podílu příspěvku obslužné dopravy – rozdíl se pohybuje kolem 100%.
- Hrozí vykácení celé plochy pentagonu s následným umístěním „mobilní zeleně“ v betonových stojanech (poukazuje na praktické zkušenosti).
- Autoři vycházeli z naprosto chybných intenzit dopravy na komunikační síti v oblasti pankrácké pláně. Ty se přenesly do chybných vstupních údajů pro zpracování hlukové a rozptylové studie. Poukazuje se na netypičnost měsíce ledna pro sčítání dopravy, na nepravděpodobnost snížení intenzity dopravy v roce 2005 oproti roku 2002 a na rozpory kartogramů v oznámení oproti údajům

Ústavu dopravního inženýrství hl. m. Prahy (ÚDI). Dopravní řešení i posouzení je provedeno pouze dílčím způsobem.

- o Chybí vyhodnocení variant. Chybí určení konkrétní výšky objektů. „Jak může pak být posouzen vliv na krajinný ráz?“

Závěrem se konstatuje nesouhlas s předloženým záměrem

**Bytové družstvo Hvězdova 35, Praha 4** ve svém vyjádření žádá o posouzení záměru v regulérním procesu EIA vzhledem ke skutečnosti, že ve zmíněné lokalitě jsou již nyní překročeny limity hluku a emisí. Uvádí, že nebyly do posouzení zahrnuty komplexně vlivy celkového řešení dopravy všech ostatních uvažovaných staveb na pankrácké pláni. V návaznosti na to se jeví, že rozptylová a akustická studie se proto zabývá pouze hodnocením zátěží vybraných objektů. Dle údajů ÚDI jsou dopravní zátěže pro období 2005 – 2010 rozdílné a výrazně vyšší oproti údajům v oznámení.

**Příslušný úřad** prostudoval předložené oznámení a došla vyjádření v průběhu zjišťovacího řízení, provedl místní šetření a vyžádal si některé doplňující materiály od oznamovatele. K jednotlivým připomínkám uvádí příslušný úřad následující:

#### **Doprava**

*Požadavek koordinace nové zástavby v předmětné lokalitě s projektem „Dopravní řešení pankrácké pláně“* (velká doprava pankrácké pláně) je oprávněný. ACP musí být zprovozněno až po realizaci stavby „Dopravní řešení pankrácké pláně“, tato podmínka by měla být řešena v podmínkách stavebního povolení.

Pozn.: Ministerstvo pro místní rozvoj vydalo dne 11. listopadu 2005 rozhodnutí (č.j. 20641/2005/63/O-1441/05) o odvoláních proti rozhodnutí Magistrátu hl.m. Prahy, odboru stavebního (č.j. MHMP-58513/2004/OST ze dne 7. března 2005), kterým bylo rozhodnuto o umístění stavby „Dopravní řešení pankrácké pláně“.

*Možnost výjezdu vozidel do ulice Hvězdovy* byla prověřena studií Metroprojektu Praha a.s. (ACP PANKRÁČ dopravní část – studie výjezdu vozidel směr centrum) a uvádí:

- 1) Projekt ACP v úrovni dokumentace pro územní rozhodnutí je koordinován a plně v souladu s Dopravním řešením pankrácké pláně (dále jen Velká doprava). Požadavek městské části Praha 4 na další provázání těchto dvou projektů je oprávněný a samozřejmě, že bude projekt ACP v dalším stupni projektové přípravy (tj. v projektové dokumentaci pro stavební povolení) rovněž koordinován jak prostorově a technicky, tak i časově s Velkou dopravou. Proto podmínka ve stavebním povolení na prostorovou, technickou a časovou koordinaci je na místě.
- 2) Ministerstvo pro místní rozvoj potvrdilo právní moc územního rozhodnutí Velké dopravy. Tento projekt je podmínkou pro výstavbu všech nově připravovaných projektů v prostoru pankrácké pláně.
- 3) Součástí nového dopravního řešení, které proběhne v několika etapách a předpoklad zahájení stavby je už v letošním roce, je i kolektor – přídatný pás - podél magistrály (ulice 5.května) s napojením mostním objektem z Hvězdovy

ulice, čímž je plně vyčerpán jediný prostor pro případné napojení ACP na Hvězdovu ulici.

- 4) Dokončení Velké dopravy na Pankráci se předpokládá koncem roku 2007, kdy budou vybudovány nové komunikace, rozšířeny řadící pruhy ve stávajících křižovatkách a bude doplněna a upravena světelná signalizace na křižovatkách, čímž se zlepší dopravní situace na Pankráci.
- 5) Vyprojektované dopravní řešení pro územní řízení akce ACP je v úplném souladu se schválenou Velkou dopravou a potvrzeno všemi výpočty. Napojení se uvažuje z nového kolektoru podél ulice 5.května, rovněž všechny přilehlé křižovatky vyhoví.

Z technického hlediska tudíž napojení ACP na ulici Hvězdovu, při realizaci nového mostu na přípojovací rampě na kolektor, kudy budou odjíždět auta z pankrácké pláně, nelze zrealizovat, neboť jediný možný prostor je již vyčerpán jak směrově, tak i výškově.

Dále lze konstatovat, že ani kdyby se nerealizovalo mostní napojení, nelze v ulici Hvězdova vybudovat další křižovatku, neboť v těsné blízkosti cca 30 m se uvažuje s novou světelně řízenou křižovatkou na sjízdné rampě z ulice 5.května na Hvězdovu a nebyly by dodrženy normové předpisy. Rovněž rozhledová pole by nevyhověla a nebylo by ani žádoucí další pokračování dopravy do ulice Sdružení, kde je zejména základní a mateřská škola.

Dále bylo provedeno porovnání celkových intenzit dopravy a intenzit obslužné dopravy záměru ACP na dotčených komunikacích:

#### Ulice Hvězdova:

ACP – 600/8 (příjezd do ACP)

Celkové obousměrné intenzity v jednotlivých profilech ulice Hvězdova –  
15 800/300

15 900/300/60

tj. doprava ACP tvoří pouze 3,8 % z celkových intenzit dopravy

#### Ulice Na Strži

ACP – 450/6 (příjezd do ACP) + 150/2 (odjezd z ACP) = 600/8 (obousměrně)

Celkové obousměrné intenzity v jednotlivých profilech ulice Na Strži –  
27 800/780

27700/790/80

28 900/830/70

cca 2,1 - 2,2 %

tj. doprava ACP tvoří pouze 2,1 – 2,2 % z celkových intenzit dopravy

#### Ulice Na Pankráci

ACP – 450/6 (příjezd do ACP) + 150/2 (odjezd z ACP) = 600/8 (obousměrně)

Celkové obousměrné intenzity v jednotlivých profilech ulice Na Pankráci–  
25 800/530/110

25 100/510/100

tj. doprava ACP tvoří pouze 2,3 – 2,4 % z celkových intenzit dopravy.

Z daného vyhodnocení je patrné, že příspěvek dopravy záměru ACP k celkovým dopravním intenzitám na komunikacích Na Pankráci a Na Strži je minimální.

*K připomínce týkající se přepočtu výpočtu dopravy v klidu koeficientem dopravní obsluhy zájmového území uvádíme, že se stavba nachází v zóně 4, kde dle vyhlášky hl. m. Prahy č. 26/1999 Sb., o obecných technických požadavcích na výstavbu v hl.*

m. Praze je předepsána redukce počtu parkovacích stání na dosah metra 0,9. Přepočtení počtu parkovacích stání koeficientem 0,9 je v oznámení uveden.

*K připomínce neplatných podkladů a nesprávných východisek* konstatujeme, že rozhodnutí ECE nemá vliv na hodnocení vlivu záměru Administrativní centrum Pankrác na životní prostředí. V dokumentaci EIA pro ECE OSC byly podrobně zahrnuty ty záměry, které v době zpracování dokumentace EIA byly v území známy, ostatní záměry byly zahrnuty dle platného územního plánu. Vzhledem k tomu, že neexistuje podrobnější regulační plán pro oblast pankrácké pláně, byla výše zmíněná dokumentace EIA vzata pro svou komplexnost jako podklad pro nastavení počátečních podmínek hodnocení vlivů na životní prostředí. Použitý postup není „retroaktivní“. Jedná se o standardní využití dostupných podkladů a schválených hodnot a závěrů příslušných úřadů. Oznámení pro záměr Administrativní centrum Pankrác je svébytným hodnocením, které akcentuje předpoklady a závěry výše zmíněné dokumentace EIA. Vzhledem k vývoji a postupu projektových příprav v uplynulých letech oznámení záměru Administrativní centrum Pankrác tyto údaje zpřesňuje, přičemž celkový objem dopravy zůstává v maximálním případě stejný tak, jak předpokládala EIA OSC v kontextu s územním plánem, resp. v rámci některých záměrů jako např. EPOQUE Pankrác došlo k zpřesnění záměru a následně výrazné redukci obslužné dopravy.

*K připomínce, že hodnocení není provedeno na základě porovnání údajů současnost – budoucnost, ale podle „příspěvku“ resp. podílu na budoucí zátěži* zpracovatel oznámení uvádí, že se tato připomínka nezakládá na pravdě, neboť hodnocení je provedeno v kontextu horizontů let 2005 – 2010, kdy je hodnocena jak celková situace území, tak i samotné příspěvky posuzovaného záměru. Z takto provedeného hodnocení jsou patrné změny i vlivem nárůstu celkového dopravního zatížení oblasti.

*K názoru, že nejzávažnější chybou je to, že autoři oznámení vycházeli z naprosto chybných intenzit dopravy na komunikační síti v oblasti pankrácké pláně a tyto chybné intenzity se přenesly do chybných vstupních údajů pro zpracování rozptylové a hlukové studie (chybnost údajů vyplývá ze studie ÚDI z února 2005 a snížení intenzit dopravy o cca 20% v roce 2005 oproti roku 2002) uvádíme:* Dopravní průzkumy na křižovatkách Budějovická x Na Strži, Milevská x Pujmanové, Hvězdova x Na Pankráci a Hvězdova x Pujmanové byly dle zpracovatelů oznámení s ohledem na termín objednávky provedeny 1.2.2005. Údaje zjištěné těmito dopravními průzkumy byly proto přepočteny pomocí koeficientů odpovídajících přelomu ledna a února, zjištěných dlouhodobým sledováním automobilové dopravy na území hl. m. Prahy Ústavem dopravního inženýrství, na průměrný den během roku (a to i s ohledem na měsíc sčítání).

Údaje o stávajícím stavu 2005 prezentované ve studii ÚDI (únor 2005) jsou skutečně v průměru o cca 15 - 20 % nižší, než údaje o stávajícím stavu 2002 (viz následující tab.).

	rok 2002	rok 2005	rok 2005
	02-130-H2	05-130-H5 - přepočtený průzkum únor	přepočtený průzkum červen
Na Strži (Milevská – Budějovická)	13 300	12 100	13 000
Na Pankráci (Hvězdova – Na Strži)	12 900	7 300	12 900
Na Strži (5. května – Budějovická)	13 700	12 300	12 900
Budějovická (Za Zelenou liškou – Na Strži)	14 000	10 300	11 900
Součet	53 900	42 000	50 700

Průzkum ÚDI z června 2005 na křižovatce Budějovická x Na Strži potvrdil, že v některých směrech skutečně došlo k určitému poklesu intenzit automobilové dopravy oproti stavu 2002, přestože v blízkém okolí byly uvedeny do provozu velké budovy. Došlo k přerozdělení dopravního zatížení – přesunu dopravy, která oblastí pouze projíždí, na jiné komunikace.

Celkově je možné konstatovat, že intenzity automobilové dopravy byly během zimních měsíců roku 2005 extrémně nízké, což se projevilo i v přepočtených výstupech dopravní studie z roku 2005. Hodnoty intenzit automobilové dopravy v současném stavu (rok 2005) jsou tedy ve skutečnosti mírně vyšší než údaje zjištěné přepočtem a prezentované v dotčeném materiálu z roku 2005.

*K připomínce, že chyby v intenzitách dopravy jsou natolik závažné, že je nezbytné dokumentaci přepracovat, uvádíme, že výhledové zatížení bylo generováno z modelu v závislosti na využití území ve městě dle ÚPn hl. m. Prahy a v řešeném prostoru dle podkladů o využití území předaných investory, takže dílčí nepřesnost v údajích o stávajícím stavu nemá na tyto výhledové hodnoty vliv. Lze konstatovat, že dopravně-inženýrské podklady zpracované ÚDI Praha v únoru 2005 byly zpracovány obvyklými postupy za použití aktuálních vstupních údajů, které se zpracovatel snažil získat v co nejlepší kvalitě dostupné v době zpracování úkolu.*

Údaje o stávajících intenzitách se při zpracování dokumentace používají jako srovnávací základna, neslouží k přímému odvození výhledových intenzit (ty jsou odvozeny dopravním modelem), a už vůbec neslouží k odvození zdrojové a cílové dopravy z připravované výstavby (ať už předmětného záměru, nebo okolní výstavby). Dále se údaje o stávajícím stavu využívají ke kalibraci výpočtových modelů – hodnoty vypočtené pro současný stav se porovnávají s naměřenými. Pokud tedy jako základ byly vzaty v úvahu nižší hodnoty stávajících intenzit, výsledkem výpočtů výhledových dopadů na životní prostředí budou hodnoty pro investora méně příznivé. Použité údaje o intenzitách stávajícího stavu 2005 (ÚDI, únor 2005) nezakládají tedy důvod k přepracování hlukové a rozptylové studie.

*V oznámení na str. 30 je chyba v opisu. Dle kartogramů intenzit pro kompletní komunikační síť dle ÚPn hl. m. Prahy a kompletní náplň území v roce 2010 prezentovaných v oznámení v kap. F (ÚDI, 2005) pojedí z centra přes Pankrác 47 100/1560/430 vozidel za 24 hod. (omylem napsáno 4710/1560/430 vozů za*



24 hod.). Údaj 54 800/2100 /680 vozů za 24 hod. (který je v připomínkách s tímto údajem srovnáván) je údaj z téže studie ÚDI (2005), avšak platí pro stávající komunikační síť a kompletní náplň území.

*K poznámce SOIP týkající se kartogramu ÚDI z roku 2005 – současný stav (dle poznámky prokazatelně nižší o cca 20% oproti roku 2002) pouze uvádíme, že v příloze reakce občanské iniciativy je uveden kartogram ÚDI pro rok 2010 – stávající komunikační síť a kompletní náplň území, ne tedy kartogram pro rok 2005 – současný stav.*

*K připomínce, že není řešena doprava zaměstnanců do zaměstnání, konstatujeme, že území je díky přístupnosti metra Pankrác a okolních autobusových stanic dopravně obslouženo MHD dostatečně, není proto třeba hledat jakékoliv další řešení.*

## **Ochrana ovzduší**

*K připomínce, že rozptylová i akustická studie se chybně zabývají pouze vyhodnocením příspěvků k zátěži od dvou až tří vybraných objektů, zpracovatel oznámení uvádí, že hodnocení je provedeno v kontextu horizontů let 2005 – 2010, kdy je hodnocena jak celková situace území, tak i samotné příspěvky posuzovaného záměru Administrativní centrum Pankrác. Z takto provedeného hodnocení jsou patrné změny i vlivem nárůstu celkového dopravního zatížení oblasti. Z hlediska dopravních nároků jsou zohledněny veškeré aktivity, které byly ÚDI známy v době vypracování požadovaných intenzit dopravy. Do hodnocení byly zahrnuty i kumulace s dalšími záměry při provozu. Jedná se o 22 již realizovaných či plánovaných záměrů (viz str. 11 oznámení). Tato skutečnost vyplývá i z kartogramu intenzit – rok 2010 – kompletní náplň území (příloha F oznámení) prezentující dopravní intenzity na řešených komunikačních úsecích.*

*K námitce, že se rozptylová studie dostatečným způsobem nezabývala tuhými částicemi v ovzduší i polévatým prachem v ovzduší, upřesnil zpracovatel oznámení, že pro vyhodnocení imisního pozadí byly použity výsledky modelu ATEM. Rozptylová studie vyhodnocuje předpokládané znečištění ovzduší dané lokality z hlediska zátěže prachovými částicemi frakce PM<sub>10</sub>, a to jak ve fázi provozu záměru, tak ve fázi výstavby záměru. Součástí rozptylové studie je vyhodnocení maximálních krátkodobých příspěvků PM<sub>10</sub> (24hodinové koncentrace) k imisní zátěži zájmového území ve fázi výstavby záměru. Pro fázi výstavby záměru byla pozornost věnována i návrhu opatření na omezení prašnosti ve fázi výstavby. Provedené imisní výpočty koncentrací PM<sub>10</sub> prokazují relativně malý a přijatelný vliv provozu posuzovaného záměru na kvalitu ovzduší (okolo 1 % limitu).*

*K připomínce, že vypočtený podíl příspěvku imisí (na celkové zátěži) neodpovídá podílu příspěvku obslužné dopravy (na celkové zátěži) uvádíme, že z hlediska řešení příspěvků k imisní zátěži je postupováno tak, že pro vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů je vždy vyhodnocen stávající stav, příspěvek a výsledná zátěž. Dle zpracovatele oznámení nelze porovnávat podíl dopravy a podíl imisí, protože ve výpočtu rozptylové studie jsou hodnoceny i jiné zdroje emisí (tj. bodové, plošné), a ne pouze liniové zdroje v místě záměru. Z hlediska imisní zátěže je patrné, že jsou nejen řešeny imisní příspěvky posuzovaného záměru, ale i celková očekávaná imisní území v roce 2010, tj. kromě dopravy je uvažována i řada dalších stacionárních a plošných zdrojů znečištění ovzduší. Vstupní data pro výpočet imisní situace v roce 2010 byla použita ze studie ATEM (2002) „Dlouhodobá koncepce ochrany ovzduší*

na území hl.m. Prahy“. Modelový výpočet zahrnuje více než 8 000 bodových zdrojů, liniových i plošných zdrojů znečištění, včetně dálkového přenosu znečištění z mimopražských zdrojů.

Správnost postupu hodnocení potvrdil i orgán ochrany ovzduší, který ve svém vyjádření zkonstatoval, že hodnocení vlivu záměru na ovzduší bylo v rámci oznámení záměru provedeno v dostatečném rozsahu.

## **Hluková zátěž**

MČ Praha 4 stanovuje ve svém vyjádření *podmínky pro období výstavby*, které musí být respektovány. Také Hygienická stanice hl. m. Prahy uvádí, že je nutné navrhnout takovou *kombinaci akustických opatření*, které sníží na nejnižší možnou míru zatížení hlukem z výstavby v chráněném venkovním i vnitřním prostoru staveb a stanovuje podmínky pro jednotlivé stupně přípravy stavby. Příslušný úřad je názoru, že tyto podmínky je možné v dalších stupních přípravy stavby řešit.

*K připomínce, že objemu nárůstu zátěže území (především dopravní podle ÚDI) neodpovídají závěry oznámení o nepatrném vlivu záměru*, uvádíme, že v kontextu celkových dopravních intenzit jsou intenzity vyvolané realizací záměru minimální, z toho vyplývají i minimální příspěvky z hlediska emisí hluku a ovzduší.

*Dle názoru občanského sdružení OIP neodpovídá výpočet a především návrh řešení staré hlukové zátěže platné zákonné úpravě – co se týká použitých korekcí a řešení hluku ve venkovním/vnitřním prostředí*. V oznámení nebylo uvažováno se starou hlukovou zátěží, tj. nebyly použity vysoké korekce pro starou hlukovou zátěž tak, jak je definuje platná legislativa. Byly použity přísnější limity. Použité výhledové hygienické limity odpovídají platnému nařízení vlády č. 502/2000 Sb., ve znění nařízení vlády č. 88/2004 Sb.

*K námitce, že podíl příspěvku hluku (na celkové zátěži) neodpovídá podílu příspěvku obslužné dopravy (na celkové zátěži)* upozorňujeme, že z hlediska závislosti intenzit dopravy a ekvivalentních hladin akustického tlaku se nejedná o lineární závislost, ale o logaritmický vztah.

*K připomínce, že se akustická studie nezabývá hlukem v nočních hodinách, resp. činí tak pouze okrajově:*

### Hluk z dopravy

Provoz administrativního centra se předpokládá v denní době, tj. i obslužná doprava záměru bude realizována v denní době. Akustická studie tedy hodnotí ekvivalentní hladiny akustického tlaku A pro jednotlivé posuzované stavy (stav v roce 2010 s provozem komplexu ACP, stav v roce 2010 bez provozu komplexu ACP) pouze v denní době. V noční době má vliv na akustickou situaci pouze ostatní doprava.

### Hluk ze stacionárních zdrojů záměru

Provoz stacionárních zdrojů hluku je uvažován v denní i v noční době. Akustická studie s tímto stavem počítá a hodnotí ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu stacionárních zdrojů v denní i v noční době (viz str.19 Akustické studie – Hluk z provozu).

Vzhledem k tomu, že v noční době by mohlo dojít k překračování hygienického limitu 40 dB pro stacionární zdroje hluku, zabývala se akustická studie i návrhem příslušných protihlukových opatření.

## Ochrana přírody a krajiny

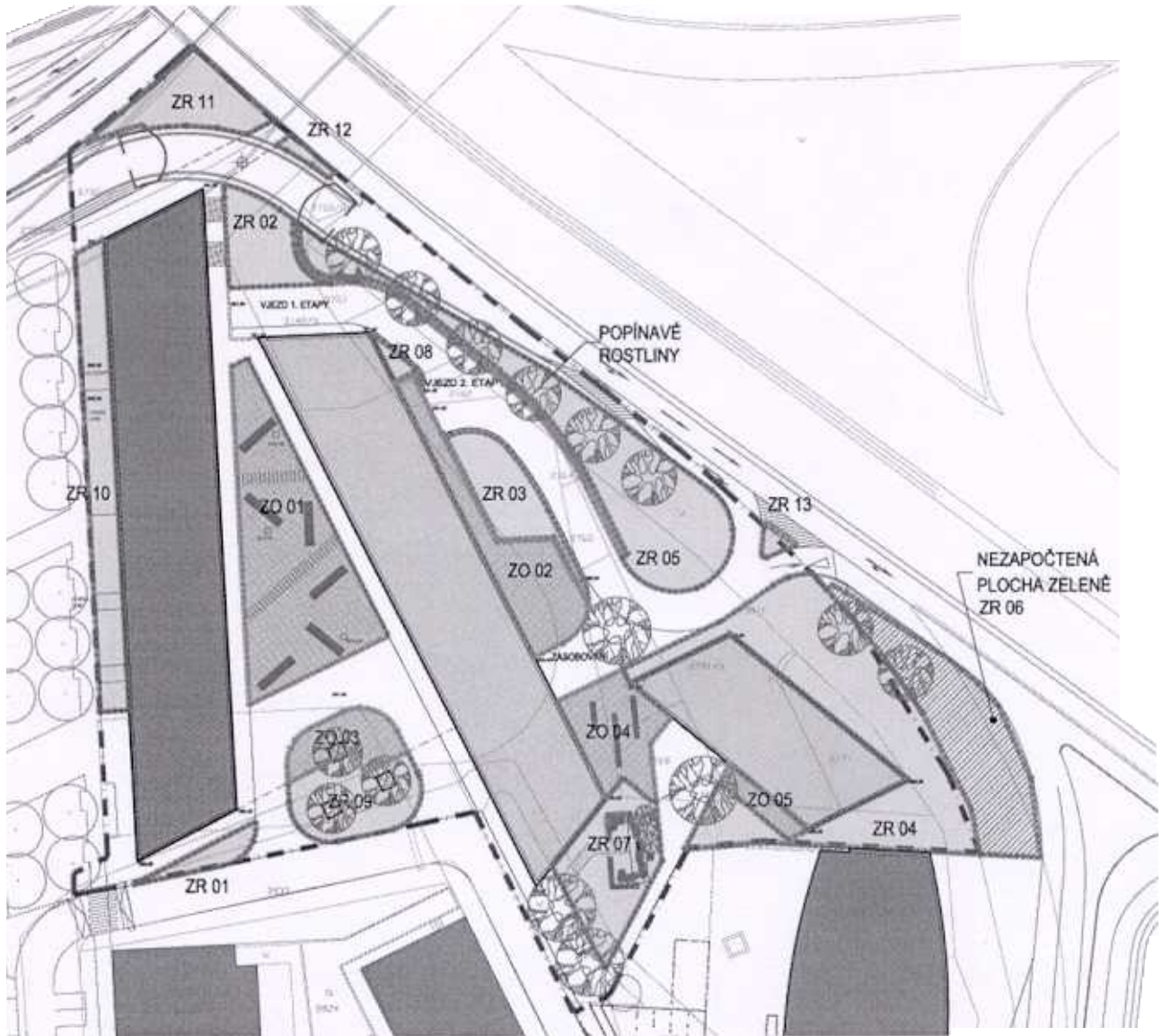
Na základě připomínek dotčených orgánů byl upraven návrh ploch zeleně a výpočet koeficientu zeleně (bez započtení plochy ZR06). Takto upravený návrh byl akceptován na jednání na odboru ochrany prostředí MHMP (prosinec 2005), následně byl příslušnému úřadu předán návrh sadových úprav včetně situace ploch zeleně v měřítku.

Předpokládaná plocha záměru navrhovatele je 9 888 m<sup>2</sup> (část vymezené funkční plochy). Koeficient zeleně pro typ funkční plochy K a podlažnost 10+ je dán **KZ=0,35**.  
 $0,35 \times 9\,888 = 3\,460,8\text{m}^2 = 3\,461\text{m}^2$ .

KZ je 0,35, z čehož plyne potřeba 3461 m<sup>2</sup> zeleně v území, z toho min. 75% na rostlém terénu (min. **2 596 m<sup>2</sup>**) a 25% zeleně ostatní (max. **865 m<sup>2</sup>**).

<b>TABULKA PLOCH NAVRŽENÉ A ZAPOČTENÉ ZELENĚ</b>			
<b>ZELEŇ NA ROSTLÉM TERÉNU CELKEM</b>			<b>2 690 m<sup>2</sup></b>
OZN. PLOCHY	PLOCHA (m <sup>2</sup> )	ZÁPOČET	ZAPOČTENO (m <sup>2</sup> )
ZR 01	45	100%	45
ZR 02	137	100%	137
ZR 03	150	100%	150
ZR 04	719	100%	719
ZR 05	512	100%	512
ZR 06	362	100%	0 - nezapočteno
ZR 07	244	100%	244
ZR 08	17	100%	17
ZR 09	190	100%	190
ZR 10	290	100%	290
ZR 11	160	100%	160
ZR 12	16	100%	16
ZR 13	10	100%	10
MALÉ STROMY	10	0	0
VELKÉ STROMY	50	4	200
<b>ZELEŇ OSTATNÍ NAVRŽENÁ CELKEM</b>			<b>1 198 m<sup>2</sup></b>
<b>ZELEŇ OSTATNÍ ZAPOČTENÁ CELKEM</b>			<b>831 m<sup>2</sup></b>
OZN. PLOCHY	PLOCHA (m <sup>2</sup> )	ZÁPOČET	ZAPOČTENO (m <sup>2</sup> )
ZO 01	585	50%	293
ZO 02	242	50%	121
ZO 03	111	70%	78
ZO 04	180	50%	90
ZO 05	42	50%	21
POPÍNAVÉ R.	38	600%	228
<b>CELKOVÁ PLOCHA ZAPOČTENÉ ZELENĚ :</b>			<b>2 690 + 831 = 3 521 m<sup>2</sup></b>

Celková plocha navržené zeleně 3 521 m<sup>2</sup> je vyšší než požadovaná plocha 3 461 m<sup>2</sup>. KZ je splněn.



*K připomínce, týkající se obav o nedostatečné náhrady zeleně a toho, že se nejedná o skutečný park, bez možnosti jakéhokoli využití ze strany obyvatel:*

Přílehlý prostor administrativního centra Pankrác s plochami pro pěší a plochami se zelení bude volně přístupný pro obyvatelstvo. Řešení zeleně je rozděleno do dvou kategorií: 1/ plochy zeleně obklopující nově realizované budovy a 2/ pás zeleň s izolační funkcí podél magistrály.

Redukovaná zeleň bude kompenzována novými výsadbami na pozemku, kde je plánováno vysadit 9 stromů (z toho 6 na rostlém terénu). Celkově budou realizovány výsadby na rostlém terénu v rozsahu 2 690 m<sup>2</sup> a ostatní výsadby na ploše 1 198 m<sup>2</sup> (započitatelná ostatní zeleň do KZ = 831 m<sup>2</sup>).

Dne 28.12.2005 bylo požádáno o povolení ke kácení. V rámci tohoto řízení bude určen rozsah a místo kompenzační zeleně mimo pozemek projektu ACP. Oznamovatel příslušnému úřadu předložil zápisy z jednání mezi APIS PRAHA a.s. a mateřskou školou Družstevní ohoz a mezi APIS PRAHA a.s. a odborem životního prostředí a územního rozvoje Úřadu městské části Praha 4 o provedení náhradní výsadby zeleně v areálu mateřské školy v ulici Družstevní ohoz 1308. Z těchto zápisů je zřejmé, že ČSAD Praha holding a.s. (zastupované APIS PRAHA a.s.) na základě požadavku mateřské školy provede výsadbu náhradní zeleně na pozemku mateřské školy o celkové ploše 5465 m<sup>2</sup>. Termín dokončení vzájemně odsouhlasených úprav je dohodnut v roce 2007. Jednání o sadových i terénních úpravách se uskutečnilo za účasti zahradního architekta. Z připravovaného projektu terénních a sadových úprav vyplývá rozsah a cena náhradní výsadby zeleně. Úřad městské části Praha 4, odbor životního prostředí a územního rozvoje dle zápisu souhlasí s provedením náhradních výsadeb v prostoru jmenované mateřské školy, tato skutečnost bude dořešena v rámci řízení o kácení dřevin v souvislosti s ACP.

K vyjádření ČIŽP – *připomínka týkající se plochy PP v dotčeném území funkční plochy SMJ vychází zřejmě z omylu. Plocha PP se týká sousedního území.*

## **Ostatní připomínky**

K připomínce, že v *dokumentaci chybí určení konkrétní výšky objektů* a nelze poznat, jak je který objekt vysoký, uvádíme:

Výška jednotlivých navrhovaných objektů Administrativního centra Pankrác je patrná např. z příloženého výkresu Koordinační situace.

Ve výkresu je uvedeno následující:

Objekt A (8 NP)	± 0,00 = 265,50	Atika = 295,35	(0,00 – atika) = 29,85 m
Objekt B (15 NP)	± 0,00 = 265,50	Atika = 320,50	(0,00 – atika) = 55,00 m
Objekt C (9 NP)	± 0,00 = 265,50	Atika = 298,95	(0,00 – atika) = 33,45 m

Z jednotlivých výše citovaných vyjádření vyplývají další připomínky, které příslušný úřad neshrнул v tematických celcích. Tyto připomínky jsou většinou zpřesňujícího charakteru a odkazují na obecné povinnosti vyplývající z právních předpisů v oblasti ochrany životního prostředí. Podle příslušného úřadu jsou tyto připomínky řešitelné v návazných řízeních a nejsou důvodem pro pokračování v procesu posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona.

### Závěr:

Záměr „Administrativní centrum Pankrác, Praha 4“ 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), ve znění zákona č. 93/2004 Sb. 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

## **„Administrativní centrum Pankrác, Praha 4“**

### **n e b u d e p o s u z o v á n**

podle citovaného zákona a je nezbytné dodržet opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů navržených v oznámení, s tím, že je nutné:

- Vypracovat časový plán návazností na ostatní investice plánované na pankrácké pláni, které mohou ovlivnit akustickou situaci deklarovanou pro výstavbu ACP.
- Navrhnout a projednat s orgánem ochrany veřejného zdraví takovou kombinaci akustických opatření, které sníží na nejnižší možnou míru zatížení hlukem z výstavby i pro období provozu v chráněném venkovním i vnitřním prostoru staveb.
- Protihluková opatření nezbytná pro období výstavby provést před zahájením stavební činnosti.
- V období výstavby dodržovat časová omezení dle požadavků městské části Praha 4 a orgánu ochrany veřejného zdraví.
- Zprovoznit posuzovaný objekt až po komplexním dokončení dopravního systému pankrácké pláně, tj. po provedení „Dopravního řešení pankrácké pláně“.
- Zpracovat projekt vegetačních úprav včetně podrobného dendrologického průzkumu a předložit ho k odsouhlasení příslušnému orgánu ochrany přírody.
- Dořešit ve spolupráci s městskou částí Praha 4 kompenzaci likvidované zeleně, tj. i náhradními výsadbami mimo pozemek výstavby na určených plochách podle dispozic městské části Praha 4. Předložit komplexní řešení náhradní výsadby.
- Zabývat se ostatními připomínkami obsaženými v obdržených vyjádřeních k oznámení.

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

  
Ing. arch. Jan **Winkler**  
ředitel odboru

Magistrát hl. m. Prahy  
lbor ochrany prostředí  
ariánské nám. 2  
aha 1 /14/

Přílohy:

- vyjádření hlavního města Prahy
- vyjádření městské části Praha 4
- vyjádření Hygienická stanice hlavního města Prahy
- vyjádření České inspekce životního prostředí
- vyjádření odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy
- vyjádření odboru kultury, památkové péče a cestovního ruchu Magistrátu hlavního města Prahy
- vyjádření Občanského sdružení Občanská iniciativa Pankráce, Praha 4
- vyjádření Bytového družstva Hvězdova 35