

- dle rozdělovníku -

Váš dopis zn./ze dne:

Vyřizuje/tel.:

Č. j.:

**Bc. Václav Linda**

**MHMP 359744/2019**

**236 005 911**

Sp. zn.:

Počet listů/příloh: **20/0**

**S-MHMP 1663597/2018 OCP**

Datum:

**25.02.2019**

## **Rozhodnutí - Závěr zjišťovacího řízení**

### **Výroková část:**

**Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (dále též „OCP MHMP“), jako příslušný úřad podle § 22 písm. a) a § 23 odst. 10 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 změn (dále také jen „zákon“), po provedeném zjišťovacím řízení rozhodl podle § 7 odst. 6 zákona takto:**

**Záměr „Polyfunkční soubor Tesla Hloubětín“ nepodléhá posouzení vlivů na životní prostředí podle zákona.**

### **Identifikační údaje:**

1. Název záměru

Polyfunkční soubor Tesla Hloubětín

2. Oznamovatel:

CENTRAL GROUP 33. investiční s.r.o., Na Strži 65/1702, 140 00 Praha, IČ: 03650804

### 3. Oznámení:

zpracovatel: ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o.; datum zpracování: říjen 2018

### 4. Zařazení záměru dle přílohy č. 1 zákona:

Záměr naplňuje ust. § 4 odst. 1 písm. c) zákona, a to jako záměr ve vztahu k bodu 108 (Záměry rozvoje sídel s rozlohou záměru od 5 ha) a k bodu 109 (Parkoviště nebo garáže s kapacitou od stanoveného limitu 500 parkovacích stání v součtu pro celou stavbu) kategorie II přílohy č. 1 k zákonu.

### 5. Kapacita (rozsah) záměru:

Posuzovaný záměr představuje výstavbu areálu s 18 obytnými objekty, některé z nich budou mít v parteru umístěny nebytové prostory pro obchod a služby. Podél ul. Poděbradská je navržena souvislá zástavba, která je rozdělena do sekcí o 6 nadzemních podlažích (NP) resp. o 11 NP, které jsou propojeny objekty o 3 NP. Podél nově navržené jižní ulice je navržena otevřená zástavba o 6 NP a 12 NP. Pro potřeby parkování jsou navržena 3 podzemní podlaží. Součástí záměru jsou také veřejné prostory – veřejné komunikace, park a revitalizace zeleně.

Záměrem je využít stávající dožívající průmyslový areál a revitalizovat část města, která může sloužit k bydlení a navazujícím funkcím. Celková plocha pozemků záměru činí 66 742 m<sup>2</sup>. V rámci záměru budou odstraněny současné průmyslové budovy v nevyhovujícím stavebně technickém stavu a bude vystavěn nový areál.

Bytové jednotky jsou ve velikosti od 1+KK do 4+KK, část z jednotek bude vedena jako ateliéry. Celková podlažní plocha bytů a ateliérů je 114 958 m<sup>2</sup>. Celková podlažní plocha nebytových a obchodních prostor je 5 177 m<sup>2</sup>. Celkový počet obyvatel je odhadován na cca 4 400 osob. Počet pracovníků a zákazníků v nebytových prostorách a hostů v restauračních zařízeních se uvažuje cca 200.

V podzemních garážích jednotlivých objektů a na povrchových parkovištích jsou navržena parkovací stání (PS) pro potřeby vlastního areálu. Celkový počet stání činí 1 722 PS, z toho 1 529 PS v garážích a 193 PS na terénu.

Rozsah záměru je následující:

Zastavěná plocha nadzemních podlaží:	20 280 m <sup>2</sup>
Zastavěná plocha:	29 325 m <sup>2</sup>
Zpevněná plocha:	17 800 m <sup>2</sup>
Plocha parku:	1 600 m <sup>2</sup>
Nezpevněná plocha:	1 462 m <sup>2</sup>
Plocha navrhované zeleně:	27 811 m <sup>2</sup>

## 6. Umístění:

kraj: hlavní město Praha  
obec: hlavní město Praha  
městská část: Praha 9  
katastrální území: Hloubětín

Území je ohraničeno ul. Poděbradská, U Elektry a bezejmennou komunikací z východu.

## 7. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Záměrem výstavby je využít areál bývalého elektrotechnického závodu, který postupně přestal plnit svoji původní funkci. Charakterem záměr představuje výstavbu 18 bytových domů doplněných o obchodní prostory v přízemích objektů. V suterénech jsou umístěny hromadné garáže, sklepní kóje a technické místnosti.

Stavba sestává z objektů nutných pro přípravu staveniště, obytných budov s přípojkami na kanalizační, vodovodní a horkovodní řady, trafostanic s rozvodem NN po areálu, s napojením na slaboproudou a optickou síť, veřejné a areálové osvětlení.

Sestává rovněž z hrubých terénních úprav, zpevněných ploch v areálu, nových komunikací, chodníků, opěrných stěn, přístřešků na odpad, drobné architektury a sadových úprav.

Vytápění areálu bude realizováno napojením na horkovod.

Parkování bude umožněno v podzemních garážích a parkovištích na terénu.

Z hlediska možných kumulací je v Oznámení konstatováno, že záměr je plánován v části Hloubětína, kde zatím probíhá určitý stavební rozvoj a kde existují záměry výstavby i změny dopravní či technické infrastruktury. V těsném okolí není znám žádný jiný významný záměr, který by mohl mít významné kumulativní vlivy se záměrem posuzovaným. Na vymezených rozvojových plochách dle Územního plánu je možné v budoucnu očekávat výstavbu v souladu s předepsaným funkčním využitím. Tento rozvoj je zahrnut v předpokládaných intenzitách dopravy a kumulace s těmito záměry je v hodnocení zohledněna.

Základní model pro rok zprovoznění záměru, založený na výhledovém modelu TSK, který již zohledňuje etapovou výstavbu vybraných významných záměrů v okolí (např.: Rokytka park Praha, Polyfunkční soubor Poděbradská, Polyfunkční komerční areál Harfa, Nová Harfa, Harfa city CSG), stejně jako dalších menších záměrů v území formou postupného naplňování územního plánu, i předpokládaný růst obecné dopravy na území hl. m. Prahy, je vytvořen s takovými předpoklady, které jednoznačně definují kumulativní dopad záměru s dalšími záměry v širším území, jejichž realizace připadá v úvahu v daném časovém horizontu.

Stav dopravy pro výhledový model Územního plánu (orientačně 2040) je uvažován dle podkladů od IPR hl. m. Prahy pro platný výhled Územního plánu hl. m. Prahy, který počítá s dostavbou komunikační sítě a s naplněním rozvojových ploch na území Prahy podle tohoto plánu. Z hlediska dopravní situace je zohledněna především výstavba navazující nadřazené komunikační sítě (např. dokončení předpokládaných částí Městského a Pražského okruhu atd.). Současně jsou do modelu zaneseny nejenom veškeré známé projekty v širším území, ale i celková náplň rozvojových ploch na území hl. m. Prahy. V rámci tohoto modelu jsou tak vyhodnoceny i kumulace se všemi v úvahu připadajícími záměry v území.

V rámci dopravní studie jsou rovněž dostatečně vyhodnoceny kumulativní dopady se všemi v úvahu připadajícími záměry v okolí (viz kap. 6).

Kumulativní vlivy jsou vyhodnoceny především v odborných studiích, které jsou přílohami oznámení (rozptylová studie, akustická studie).

#### 8. Stručný popis technického a technologického řešení:

Polyfunkční soubor je složen z 5 bloků, z nichž první čtyři bloky mají každý 4 nadzemní budovy položené na společném dvou až třípodlažním suterénu. Pátý blok představuje 2 nadzemní budovy na společném dvoupodlažním suterénu.

V přízemí budov jsou navrženy primárně byty a v objektech podél ul. Poděbradské také komerční prostory (obchody, restaurace, showroomy, apod.). V dalších NP jsou pak již jen byty.

Do PP se umísťují hlavně PS a dále sklepy, technické a provozní zázemí objektů.

Založení objektů se předpokládá na pilotách (hlubinné), obvodové stěny a podlaha podzemních podlaží z vodonepropustného betonu. Hlavní svislé nosné konstrukce obytných budov jsou navrhovány kombinované – železobetonové a zděné nosné stěny (v NP z děrovaných cihelných bloků, v suterénu z betonových tvarovek), železobetonové monolitické stropy. Komunikační jádra (schodištěm výtahové šachty) budou celobetonové. Obvodový plášť se předpokládá vrstvený – monolit nebo zdivo, zateplené kontaktním zateplovacím systémem. Výplně otvorů v obvodovém plášti budou převážně z plastových vícekomorových profilů, na provozně exponovaných místech (vstupy) z hliníkových profilů. Dělicí stěny (příčky) se navrhují zděné z cihelných bloků, stěny mezi byty budou z akustických cihel nebo železobetonových stěn. Místnosti budou uzavřeny dveřmi, jejichž materiál bude odpovídat místu použití. Vnitřní dveře budou různé konstrukce a materiálů – např. vnitřní bytové dveře budou lehčené dřevěné, vstupní bytové dveře bezpečnostní. Podlahy v suterénu se navrhují ze stěrek, ve společných prostorách (chodby, schodiště, apod.) z keramické dlažby. Podlahy v bytech budou z keramických dlažeb (koupelny, WC), v pokojích laminované. Povrchy stěn budou omítnuty, případně obloženy (např. sociální zázemí). Stropy budou omítané, ve vybraných místech budou osazeny sádkartonové podhledy. Střecha bude zajištěna proti povětrnostním vlivům povlakovou

krytinou. Střechy jsou v maximální míře navrženy jako ozeleněné, části některých nižších střech jsou částečně navrženy jako průchozí (jsou součástí teras bytů v horních podlažích).

Objekt bude vybaven potřebnými zdravotnickými instalacemi (splašková a dešťová kanalizace, vodovod), soustavou vytápění (zdrojem bude výměňková stanice centrálního systému zásobování teplem; teplovodní otopná tělesa), vzduchotechnickým větráním (např. WC a koupelny v bytech; komerční prostory), silnoproudými elektroinstalacemi (rozdávče, napájecí rozvody, spínače, svítidla a zásuvky; hromosvod) a slaboproudými elektroinstalacemi (telefonní a internetová přípojka, televizní a satelitní antény, měření a regulace, apod.).

Výstavba bude zahrnovat přípravu území, po uvolnění staveniště výstavbu budov záměru včetně souvisejících inženýrských objektů, komunikací, chodníků, parkovacích ploch, terénních a sadových úprav.

Na pozemcích výstavby se nacházejí objekty, které budou odstraněny. Stávající nadzemní objekty budou demolovány v předstihu.

Podrobně je výstavba popsána na str. 16 – 24 Oznámení.

Přesný termín zahájení realizace a jeho dokončení není v současné době znám a bude záviset na termínech projednání jednotlivých stupňů projektové přípravy.

Předběžně se předpokládá zahájení výstavby 08/2020 a ukončení výstavby 11/2023.

V odborných studiích je jako rok zprovoznění uvažován rok 2023.

### **Odůvodnění:**

#### **1. Odůvodnění vydání rozhodnutí a úvahy, kterými se příslušný úřad řídil při hodnocení zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu:**

Podle § 7 odst. 2 zákona je cílem zjišťovacího řízení u záměrů a jejich změn uvedených v § 4 odst. 1 písm. b) až h) zjištění, zda mohou mít významný vliv na životní prostředí, případně zda mohou samostatně nebo ve spojení s jinými záměry mít významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, a tedy zda podléhají posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle zákona. Zjišťovací řízení se zahajuje na podkladě oznámení a provádí se podle kritérií uvedených v příloze č. 2 k zákonu. Při určování, zda záměr nebo jeho změna může mít významné vlivy na životní prostředí, přihlíží příslušný úřad vždy k povaze a velikosti a prostorovému rozsahu záměru, k jeho umístění, k obdrženým vyjádřením a k okolnosti, zda záměr nebo jeho změna dosahuje svou kapacitou limitních hodnot uvedených v příloze č. 1 k zákonu u záměrů příslušného druhu kategorie II.

Příslušný úřad na podkladě oznámení, vyjádření k němu obdržených, po ohledání místa samého a podle kritérií uvedených v příloze č. 2 k zákonu došel k následujícím závěrům:

Záměrem je realizace souboru složeného převážně z bytových objektů s doplňkovou komerční funkcí včetně napojení na dopravní a technickou infrastrukturu.

Dle platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy se dotčené území záměru nachází v zastavitelném území převážně na ploše s funkčním využitím VN – nerušící výroby a služeb, v území stabilizovaném, malou částí na ploše SV – všeobecně smíšené, v území stabilizovaném. Část komunikace a PS se nachází v nezastavitelném území na ploše s funkčním využitím DU – urbanisticky významné plochy a dopravní spojení.

Přes pozemky záměru vede trasa hlavního tepelného napaječe v tunelu pražské teplárenské soustavy.

Na předmětném území je pořizována změna Územního plánu č. 2794/00, ve které se mění funkční využití plochy VN na SV.

Umístění záměru v ploše s funkčním využitím VN – nerušící výroby a služeb není v souladu s platným Územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy. Bytová funkce v ploše SV a obslužná komunikace v ploše DU jsou v souladu s obecně přípustným využitím těchto ploch. Parkovací plochy jsou v souladu s doplňkovým funkčním využitím plochy DU.

Dopravní napojení záměru je řešeno z ul. E Elektry, ze stávající bezejmenné komunikace a nově navržené komunikace na ul. Poděbradskou.

Z Dopravně inženýrských podkladů (European Transportation Consultancy, s. r. o.; leden, září 2018 rev 03) vyplývá, že intenzita dopravy generované současným územím se pohybuje na úrovni 850 příjezdů a 850 odjezdů / 24 hodin. Z toho 730 příjezdů/odjezdů je realizováno osobními vozy a 120 příjezdů/odjezdů nákladními vozidly (110 LNV a 10 TNV). Po přepočtu na jednotková vozidla tedy stávající funkční využití generuje cca 940 příjezdů/odjezdů za 24 hodin.

Z hlediska špičkového zatížení stávající areál generuje celkem 88 příjezdů (z toho 14 nákladních) a 64 odjezdů (z toho 13 nákladních) v ranní špičkové hodině a 68 příjezdů (z toho 13 nákladních) a 99 odjezdů (z toho 13 nákladních) v odpolední špičkové hodině. V kritické ranní špičkové hodině tedy areál na vnější síti generuje cca 171 cest jednotkových vozidel.

Pro potřeby záměru bude vybudováno celkem 1 722 PS.

Z provedeného výpočtu vyplývá, že plánovaný záměr bude ve výsledné podobě generovat až 2 020 příjezdů a 2 020 odjezdů osobních vozidel. Vzhledem k převažující funkci bydlení lze celkový počet příjezdů nákladní dopravy (drobné zásobování, svoz odpadu apod.) odhadnout na cca 1 % z celkového množství příjezdů, tj. na cca 20 příjezdů a 20 odjezdů lehké nákladní dopravy za 24 hodin.

Celkem je tedy očekáváno 2 040 příjezdů a 2 040 odjezdů vozidel za 24 hodin. Při přepočtu na jednotková vozidla se jedná o 2 054 příjezdů za 24 hodin.

Ve špičkové ranní hodině lze očekávat zhruba 101 příjezdů a 314 odjezdů za hodinu, ve špičkové odpolední hodině pak do 211 příjezdů a 152 odjezdů za hodinu. V noci (22:00-6:00) lze očekávat maximálně 80 příjezdů a 80 odjezdů výhradně osobních vozidel.

Nejedná se o čistě novou dopravu v území, jelikož dojde k odstranění stávajícího areálu.

Reálný nárůst dopravy na okolní síti komunikací se vlivem nového záměru bude pohybovat na úrovni okolo 1 190 vozidel za 24 hodin. Současně je patrné, že po dostavbě nového areálu budou převládat cesty osobními automobily a pouze malá část cest (1 %) bude vykonávána pomocí lehkých nákladních vozidel.

S ohledem na harmonogram výstavby a zprovoznění komunikační sítě byly dopravně inženýrské podklady zpracovány v následujících horizontech:

- Model 1 – Původní stav – rok 2000 (stará hluková zátěž)
- Model 2 – Stávající stav – rok 2017
- Model 3 – Výhled rok 2021 - 2023 - a) bez realizace záměru b) se záměrem
- Model 4 – Výhled ÚP rok 2040 - a) bez realizace záměru b) se záměrem

Přílohou dopravně inženýrských podkladů jsou rovněž kartogramy směrového rozdělení vyvolané dopravy.

Na základě zpracovaných výhledových modelů dopravy byl vyhodnocen dopad záměru na okolní komunikační síť. Zejména pak na kapacitu důležitých uzlů v oblasti, jimiž jsou křižovatky Poděbradská x U Elektry, Poděbradská x bezejmenná ulice východně od areálu, Poděbradská x Freyova a Poděbradská x Průmyslová.

Jako vstupní hodnoty pro kapacitní výpočty byly použity intenzity výhledového stavu roku 2021 - 2023 (dle podkladu TSK), ze kterých byly odvozeny špičkové hodinové intenzity průměrného pracovního dne. Intenzity výhledového roku 2021-2023 bez záměru byly přitíženy o dopravu vyvolanou novým záměrem (resp. o rozdíl mezi novým záměrem a stávajícím areálem) na základě výše zmíněného modelového výpočtu. Křižovatky byly tedy posuzovány ve výhledovém stavu roku 2021-2023 s novým záměrem.

Návrhová špičková hodina pak byla stanovena na základě konzultace s TSK, která pro potřeby kapacitních posouzení výhledového stavu dopravy a návrh dopravních řešení uvažuje jednotný navýšený podíl zatížení ve špičkové hodině na úrovni 8 % z celodenních intenzit. Intenzita dopravy generované areálem ve špičce byla uvažovaná dle výše zmíněných špičkových hodnot.

Kapacitní výpočty světelně řízených křižovatek byly provedeny dle TP 188 – Posuzování kapacity neřízených úrovnových křižovatek a pomocí autorizovaného programu EDIP Ka. Dle ČSN 736202 a TP 235 – posuzování kapacity světelně řízených křižovatek se hodinová kapacita

světelně řízených křižovatek pohybuje mezi 2 000 až 6 400 průjezdy v hodině v závislosti na uspořádání a systému řízení.

#### Křižovatka Poděbradská x U Elektry

Jedná se o světelně řízenou, čtyřramennou, úrovnovou křižovatku, kterou je po ul. Poděbradská veden střední tramvajový pás. Na ul. Poděbradská jsou jak z východního, tak západního směru zřízeny dva řadící pruhy. V obou případech jsou pruhy sloučeny, přímo + vlevo a přímo + vpravo. Na obou ramenech ul. U Elektry je jeden řadící pruh pro všechny směry. Na všech ramenech jsou osazeny plné signály.

V rámci výstavby záměru dojde k přitížení dané křižovatky. Ke zlepšení kapacity SSZ a zvýšení bezpečnosti v křižovatce dojde stavebními úpravami ve zmíněné křižovatce. Předmětem návrhu je zřízení samostatného pruhu pro levé odbočení z ul. Poděbradská z východního směru do ul. U Elektry. Nově by tak na tomto rameni byly zřízeny tři řadící pruhy v následujícím režimu: vlevo (min. šířka 3,25 m), přímo (3,25 m) a přímo + vpravo (3,50 m).

Na jižním rameni ul. U Elektry se navrhuje také zřízení samostatného pruhu pro levé odbočení, a tedy rozšíření na dvoupruhové uspořádání v režimu: pruh vlevo (3,00 m) a pruh přímo + vpravo (3,25 m). Východní část křižovatky zůstává v původním stavu. Zároveň v rámci těchto úprav dojde k úpravě světelných signálů a osazení křižovatky video-detekcí.

Podrobné řešení celé SSZ křižovatky, vč. podrobné situace, schématu a sledu fází, tabulky mezičasů, příkladu průběhu řízení pentlogramu intenzit a kapacitního posouzení, je doloženo v příloze 8.1. Dopravně inženýrské podklady.

Navržené stavební úpravy v dané křižovatce, a především zřízení samostatných pruhů pro levá odbočení z ul. Poděbradské a ul. U Elektry by měly i po dostavbě záměru poskytnout dostatečnou kapacitu i pro výhledové zatížení a bezproblémové fungování předmětné křižovatky.

Z kapacitního posouzení vyplývá, že ve výhledovém stavu pro rok 2021 - 2023 s plánovaným záměrem, disponuje křižovatka dostatečnou kapacitou i rezervou kapacity (nad 7%) a úroveň dopravy je na úrovni E. Křižovatka tedy bude ve výhledu fungovat s dostatečnou kvalitou i kapacitou pro přenesení předpokládaných zátěží od areálu.

#### Křižovatka Poděbradská x bezejmenná ulice východně od areálu

V současnosti se jedná o světelně neřízenou čtyřramennou, úrovnovou křižovatku, kterou je také po ul. Poděbradská veden střední tramvajový pás. Na rameni ul. Poděbradské z východního směru jsou zřízeny dva pruhy (přímý + vpravo a přímý + vlevo). Na rameni ul. Poděbradské ze západu jsou zřízeny pruhy tři v následujícím uspořádání: přímý + vlevo, přímý, vpravo. Přechod pro chodce k zastávce Nademlejská, který se nachází ve vzdálenosti cca 50 - 60 m od dané křižovatky, je světelně signalizovaný.



V rámci výstavby záměru dojde ke stavebním úpravám v dané křižovatce a v návrhu se počítá s tím, že bude světelně řízena. Na ul. Poděbradská z východu návrh počítá se zřízením nového samostatného pruhu pro levé odbočení směrem do bezejmenné ulice vedoucí k areálu. Nově by tak na tomto rameni byly zřízeny tři řadící pruhy v následujícím režimu: vlevo (3,35 m), přímo (3,25 m) a přímo + vpravo (3,50 m). Na bočních vjezdech do křižovatky je navržen vždy jeden všesměrný řadící pruh.

Na západním rameni ul. Poděbradská bylo ověřováno několik možných variant řešení. Varianta se signalizovanou křižovatkou a odsazeným přechodem byla z důvodu bezpečnosti označena za nevhodnou, proto byla zpracována vyhovující varianta s přesunem stávajícího světelně řízeného přechodu a tramvajové zastávky do prostoru křižovatky. Současně dojde k přeznačení řadících pruhů na následující uspořádání: samostatný pruh pro levé odbočení (3,00 m), přímý pruh (2,75 m) a pruh přímo + vpravo (3,25 m).

Celkově se v návrhu počítá, že na ul. Poděbradská budou umístěny směrové signály a na bočních ramenech plné signály s doplňkovými šipkami. Křižovatka bude osazena video-detekcí a bude koordinována s výše zmíněnou křižovatkou Poděbradská x U Elektry.

Podrobné řešení celé SSZ křižovatky, vč. podrobné situace, schématu a sledu fází, tabulky mezičasů, příkladu průběhu řízení pentlogramu intenzit a kapacitního posouzení, je doloženo v příloze 8.2. Dopravně inženýrské podklady. Výše navržené stavební úpravy v dané křižovatce, a především zřízení světelného řízení spolu se zřízením samostatného pruhu pro levé odbočení z ul. Poděbradské ve směru od ul. Průmyslové by měla i po dostavbě záměru poskytnout dostatečnou kapacitu i pro výhledové zatížení a bezproblémové fungování předmětné křižovatky.

Z kapacitního posouzení vyplývá, že ve výhledovém stavu pro rok 2021 - 2023 s plánovaným záměrem, disponuje křižovatka dostatečnou kapacitou i rezervou kapacity (nad 12 %) a úroveň kvality dopravy je na stupni D. Křižovatka tedy bude ve výhledu fungovat s dostatečnou kvalitou i kapacitou pro přenesení předpokládaných zátěží od areálu.

#### Křižovatka Poděbradská x Průmyslová x Kbelská

Z hlediska širších vazeb lze očekávat dopad provozu záměru také ve stávající světelně řízené křižovatce východně od řešeného záměru 9.223 Poděbradská x Průmyslová x Kbelská. Jedná se o velmi významnou křižovatku a ul. Průmyslová / Kbelská, které v současné době suplují funkci městského okruhu.

V minulosti byla připravována hlavním městem Prahou přestavba daného uzlu na mimoúrovňové řešení, aktuálně příprava této stavby nepokračuje a případný termín realizace této stavby není znám.

Je možno konstatovat, že již v současné době je kapacita daného uzlu v podstatě vyčerpána a v souvislosti s výstavbou záměru, ale stejně tak i řady dalších záměrů podél ul. Poděbradská,

bude docházet ve výhledu k dalšímu přitěžování předmětné křižovatky. Je tedy zřejmé, že problémy v křižovatce se mohou dále zhoršovat.

Z tohoto důvodu byl v rámci Dopravně inženýrských podkladů připraven návrh potencionálního navýšení kapacity tohoto uzlu, který nejenom, že vykompenzuje nárůst dopravy způsobený záměrem, ale zajistí další navýšení kapacity celého uzlu.

Návrh řešení spočívá zejména v úpravě řadících pruhů na ul. Poděbradská (přidání řadícího pruhu na vjezdu do křižovatky od východu i západu), zmenšení prostoru křižovatky (zkrácení ztrátových mezer, s čímž souvisí i posuny stávajících přechodů a tramvajové zastávky blíže do prostoru SSZ křižovatky a změně řízení křižovatky (nahrazení stávajících plných signálů).

Předložená úprava má zásadní dopad na kapacitu daného uzlu nejenom ve směru z ul. Poděbradské, ale i ve směru z ul. Průmyslová (možnost prodloužení časů zelených). Při porovnání kapacitních posouzení křižovatky bez úpravy a bez záměru a s úpravou a se záměrem je možné konstatovat, že stávající křižovatka vykazuje kapacitní ztráty na úrovni až téměř 35 % v ranní špičce a až 60 % v odpolední, přičemž ve ztrátě jsou vždy nejméně 3 směry v křižovatce, zatímco po úpravě (a přitížení od záměru) dojde k významnému navýšení kapacity uzlu, v ranní špičce bude křižovatka zhruba na své kapacitě, v odpolední špičce bude kapacitní ztráta minimalizována (cca 6 %). Mírně překročena kapacita pak bude ve 2 směrech.

Úpravou křižovatky dojde nejenom k úplnému vykompenzování dopadu záměru, ale dále i k výraznému uvolnění kapacity pro obecnou dopravu i případné další záměry v území, které mají být realizovány podél ul. Poděbradská.

#### Křižovatka Poděbradská x K Žižkovu x Freyova x Českomoravská

Dopad záměru lze očekávat i na další významné křižovatce západně od areálu Poděbradská x K Žižkovu x Freyova x Českomoravská. Jedná se o významnou křižovatku, jejíž kapacita se opět může ukazovat jako limitní pro širší území Vysočany a Hloubětína.

Kapacitní rezerva křižovatky je již v současné době v podstatě vyčerpána, navíc lze očekávat, že vlivem další investiční výstavby v širším území bude postupně docházet k dalšímu navýšování intenzit dopravy v území.

Stávající stavební uspořádání křižovatky lze vzhledem k dostupnému prostoru mezi přilehlými objekty, dostupnými pozemky či poloze tramvaje označit do značné míry za optimalizované. Dílčího navýšení kapacity daného uzlu lze docílit lepším nastavením řídicího programu, jedná se však pouze o částečné opatření, které se ve výsledku může projevit jako nedostatečné.

Při řešení tohoto uzlu je tedy nutné zvážit možnosti uvolnění kapacity daného uzlu, např. formou přesměrování části dopravy. Hlavní město Praha připravovalo zajištění propojení mezi ul. Poděbradská a Freyova ve stopě prodloužení osy ul. Čerpadlová až k ul. Pod Harfou. Z důvodu majetkoprávních vyrovnání však nebyla tato stavba prozatím realizována.

S potencionálním propojením souvisí i stavba SSZ 9.907 Freyova – Pod Harfou, která je prozatím připravována hlavním městem. Prahou.

V případě, že nebude možné v dohledné době realizovat záměr prodloužení ul. Čerpadlové, alternativou může být i zajištění průjezdu přes sousední plánovaný areál Polyfunkční soubor Poděbradská, který by měl vzniknout v blízkosti dané křižovatky. Součástí této stavby je i realizace nových komunikací a nového propojení mezi ul. Poděbradská x Pod Harfou x Freyova.

Investor záměru je současně i investorem výše uvedeného záměru Polyfunkčního souboru Poděbradská. V rámci přípravy obou staveb je tak investor schopen garantovat, že bude toto nové propojení realizováno nejpozději společně s realizací záměru Tesla Hloubětín.

Díky tomuto propojení bude v dopravních špičkách zajištěna alternativní trasa, která může v období přetížení hlavní křižovatky Poděbradská x Českomoravská x Freyova x K Žižkovu, převzít část zatížení této křižovatky. Tím dojde k vykompenzování dopadu obou záměrů na komunikační síť v daném místě.

Alternativní trasa bude řidiči využívána téměř výhradně v období dopravních špiček, kdy bude hlavní křižovatka na hranici kapacity. V ostatních obdobích dne (sedlo, noc) bude využívána hlavní trasa, která se z hlediska doby průjezdu jeví jako výhodnější.

Díky takto nově vzniklému propojení ul. Freyova a ul. Poděbradská by vznikla nová trasa v území, která by v době dopravních špiček nabídla řidičům alternativní způsob.

Toto opatření lze tedy považovat za plnohodnotné kompenzační opatření nezbytné pro realizaci záměru.

Dodávka tepla do navrhovaných objektů má být realizována napojením na soustavu zásobování tepelnou energií (horkovod).

Z hlediska kvality ovzduší je záměr umístován do lokality v rámci pražského regionu imisně středně zatížené, kde dle map pětiletých klouzavých průměrů imisních koncentrací, vyhodnocovaných Českým hydrometeorologickým ústavem (ČHMÚ, pětiletý průměr 2012-2016) dosahují průměrné roční imisní koncentrace NO<sub>2</sub> hodnot 24 - 32,3 µg/m<sup>3</sup>, PM<sub>10</sub> hodnot 23,5 - 24,1 µg/m<sup>3</sup>, PM<sub>2,5</sub> hodnot 16,6 - 16,8 µg/m<sup>3</sup>, benzenu hodnot 1,3 - 1,4 µg/m<sup>3</sup> a benzo(a)pyrenu (B(a)P) hodnot 1,0 - 1,08 ng/m<sup>3</sup>. U průměrných 24hodinových koncentrací PM<sub>10</sub> činí 36. nejvyšší koncentrace 41 µg/m<sup>3</sup>, resp. 42,2 µg/m<sup>3</sup>. Z výše uvedených údajů vyplývá, že v předmětném území s výjimkou průměrných ročních imisních koncentrací B(a)P nedochází k překračování imisních limitů sledovaných znečišťujících látek.

Přílohou oznámení je rozptylová studie (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o.; září 2018). Jako zdroj znečišťování ovzduší související s provozem záměru byla uvažována automobilová doprava (na okolních komunikacích i v prostoru garáží) a vliv spalování zemního plynu.

Ve studii je porovnávána očekávaná imisní zátěž v roce 2023 bez výstavby záměru se stavem po jeho výstavbě a zprovoznění. Dále hodnotí očekávanou situaci pro výhledové období Územního plánu hlavního města Prahy pro stav bez záměru a po jeho zprovoznění.

Z výsledků modelových výpočtů vyplývá, že v řešeném území v obou posuzovaných výhledových horizontech nebylo predikováno překročení imisního limitu žádné ze sledovaných znečišťujících látek. Vlivem provozu záměru mají průměrné roční koncentrace znečišťujících látek narůst řádově o setiny až desetiny  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  (u  $\text{NO}_2$ , benzenu,  $\text{PM}_{10}$ ,  $\text{PM}_{2,5}$ ), resp. o tisíce  $\text{ng}/\text{m}^3$  (u B(a)P). V obou výhledových horizontech se jedná o srovnatelné příspěvky k imisním koncentracím znečišťujících látek, jako mírně vyšší byly vypočteny příspěvky ve výhledu k roku 2023. V případě krátkodobých koncentrací mají příspěvky k hodinovým koncentracím  $\text{NO}_2$  činit  $0,65 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (výhled k roku 2023), resp.  $0,85 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (naplnění Územního plánu hlavního města Prahy), a příspěvky k denním koncentracím  $\text{PM}_{10}$  v úrovních  $2,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (výhled k roku 2023), resp.  $1,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (naplnění Územního plánu hlavního města Prahy). U nejvíce ovlivněné obytné zástavby při ul. Nademlejnská se jedná o příspěvky k denním koncentracím  $\text{PM}_{10}$  v úrovni  $0,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , a to pro oba hodnocené výhledové horizonty.

Závěrem rozptylové studie je konstatováno, že navrhovaný záměr nepovede k překračování žádné ze sledovaných znečišťujících látek.

K období výstavby záměru je v rozptylové studii konstatováno, že v době realizace stavebních prací lze v blízkém okolí záměru očekávat zvýšené koncentrace znečišťujících látek. Vliv negativních důsledků výstavby záměru lze významně snížit aplikací technickoorganizačních opatření, jejichž návrh je v předloženém oznámení záměru podrobně rozpracován v kapitole D.IV (str. 101 – 103 Oznámení).

Vzhledem ke skutečnosti, že záměr je umístěn do lokality, kde za stávajícího stavu dochází k mírnému překračování imisního limitu ročních koncentrací B(a)P, jsou navržena opatření k zachování alespoň stávajícího stavu zatížení území. Dle rozptylové studie však ve výhledu k období dokončení záměru nebylo překročení imisního limitu B(a)P predikováno. V rámci sadových úprav řešeného území má být realizována výsadba celkem cca 150 ks stromů a dále cca 15 ks stromů má být vysázeno mimo řešené území (část výsadeb má nahradit stávající stromy, keře a keřové skupiny, které budou v souvislosti s výstavbou záměru odstraněny). Z provedeného výpočtu pak vyplývá, že navrhované výsadby dostatečně pokryjí nárůst emisí B(a)P generovaných záměrem a umožní udržení imisní zátěže touto znečišťující látkou v řešeném území alespoň na současné úrovni.

Z výše uvedených skutečností vyplývá, že navrhovaný záměr nebude mít významný negativní vliv na kvalitu ovzduší v dotčeném území.

Porovnání vlivů záměru na produkci emisí skleníkových plynů je v souladu s doporučením provedeno pomocí metodiky Evropské investiční banky „*The carbon footprint of projects financed by the Bank*“. Celkové emise skleníkových plynů v České republice činily dle poslední inventury (rok 2014) 123,7 mil. tun CO<sub>2</sub> ekvivalentu, z toho 81,8 % připadalo na CO<sub>2</sub>, následuje CH<sub>4</sub> s podílem 10,8 %, N<sub>2</sub>O s 5,1 % a F-plyny s 2,4 %. Dominantním zdrojem emisí skleníkových plynů je spalování fosilních paliv (82 %), a to zejména v sektoru energetiky (79 % celkových emisí). Doprava produkuje necelých 15 % celkových emisí skleníkových plynů.

Celková produkce emisí CO<sub>2</sub> ekvivalentu z automobilové dopravy v prostoru záměru činí řádově jednotky tun za rok. Z toho vyplývá, že realizace záměru bude mít z globálního hlediska produkce emisí CO<sub>2</sub> ekvivalentu z automobilové dopravy České republiky nevýznamný efekt na klimatický systém.

Záměr bude vytápěn pomocí CZT.

Záměr bude v dalších fázích projektové přípravy navržen tak, aby zohlednil předpokládané změny globálního klimatu v budoucnu, nárůst extremity počasí a změnu klimatických charakteristik, které se očekávají v místě výstavby.

S ohledem na charakter záměru nejsou také předpokládány významné negativní vlivy na klima.

Přílohou oznámení je hluková studie (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o.; září 2018).

Modelové výpočty byly provedeny pomocí programu Hluk+, verze 12.01. profi.

Ve studii je porovnávána očekávaná hluková zátěž v roce 2023 bez výstavby plánovaného záměru se stavem po jeho výstavbě a zprovoznění. Dále je hodnocena očekávaná akustická situace pro výhledové období Územního plánu hlavního města Prahy pro stav bez záměru a po jeho zprovoznění.

Výsledky jsou plošně zobrazeny pomocí pásem hlukové zátěže, konkrétní změny akustické situace u jednotlivých domů jsou vypočteny v referenčních bodech a prezentovány tabulkovou formou.

V lokalitě byla hodnocena silniční, železniční a tramvajová doprava. Pro kalibraci modelu byla v území provedena měření hluku. Posouzeny byly také blízké stacionární zdroje hluku.

Ve studii jsou vyhodnoceny akustické dopady u staveb, které by mohly být provozem navrhovaného projektu významněji zasaženy. Jedná se jak o objekty v blízkosti navrhovaného záměru, tak podél hlavních odjezdových a příjezdových tras dopravy generované provozem polyfunkčního komplexu.

Výpočet v bodech byl proveden na hranici chráněného venkovního prostoru staveb (tj. 2 m od fasády hodnocených objektů) ve výšce prvního a posledního NP.

Výpočtové body:

<u>bod č.</u>	<u>počet NP</u>	<u>umístění</u>
1	3	Kolmá 675/3
2	3	Kolmá 675/3
3	4	Kolmá 681/4
4	8	Sousedíkova 973/9
5	1	Poděbradská 88/55
6	6	Nademlejská 1063/2
7	14	Nademlejská 1069/24
8	3	K Náhonu 2
9	3	Na Obrátce 635/2
10	3	Poděbradská 597/67
11 až 31	3, 6, 11 a 12	Tesla Hloubětín

Kapitola 3 hlukové studie se podrobně věnuje stanovení hlukových limitů. Byl proveden výpočet pro možnost přiznání staré hlukové zátěže. Podrobně jsou navrhované hygienické limity uvedeny v tabulkách č. 3 – 6. K navrženým hygienickým limitům neuplatnila Hygienická stanice hlavního města Prahy ve vyjádření zaslaném v rámci zjišťovacího řízení připomínky.

#### Akustická situace u stávající zástavby v roce 2023

- *Stav bez výstavby plánovaného záměru*

Na akustickou situaci v posuzované lokalitě bude mít na převládající ploše dominantní vliv provoz na ul. Poděbradské, která prochází územím severně od navrhovaného obytného souboru a pojíždí po ní jak automobilová, tak tramvajová doprava. V širším okolí prochází ul. Průmyslová a navazující ul. Kbelská, hlavní dopravní tepny v území. Dále jižně od záměru prochází územím železniční tratě.

V denních hodinách (6 – 22 hod.) lze u stávající dotčené zástavby zaznamenat celkové ekvivalentní hladiny akustického tlaku (silniční, tramvajová a železniční doprava) v rozmezí od 49,3 do 67,9 dB. Nejnižší hodnoty lze očekávat u objektů v největší vzdálenosti od posuzovaných zdrojů hluku. Nejvyšší zátěž naopak u objektů v těsné blízkosti ul. Poděbradské. Hluk ze silniční dopravy byl v území vypočten v rozmezí od 38,1 dB do 67,6 dB, hluk z tramvajové dopravy od 27,3 do 56,4 dB a ze železniční dopravy od 26,9 dB do 49,8 dB.

V noční dobu (22 – 6 hod.) odpovídá rozložení hlukové zátěže v denní době.

Vypočtené hodnoty  $L_{Aeq, noc}$  se podle výsledků modelových výpočtů budou v území pohybovat pro celkový hluk ze silniční, tramvajové a železniční dopravy v rozmezí od 44,1 do 61,3 dB. Hluk ze silniční dopravy byl v území vypočten v rozmezí od 31,0 dB do 60,4 dB, hluk z tramvajové dopravy od 23,1 do 54,0 dB a ze železniční dopravy od 26,3 dB do 49,0 dB.

Navrhované hygienické limity hluku budou v denní dobu u posuzovaných zdrojů hluku splněny. V noční dobu lze zaznamenat lokální překročení u silničního zdroje v odstupné

vzdálenosti od komunikace, kde již nelze uplatnit korekci pro starou hlukovou zátěž (výpočtový bod 7) a u tramvajové dopravy u objektů podél ul. Na Obrátce (výpočtový bod 9).

- *Stav po zprovoznění záměru*

Po zprovoznění navrhovaného polyfunkčního komplexu dojde v území ke změnám ekvivalentních hladin akustického tlaku. Největší změnu lze zaznamenat u solitérního bytového domu v bezprostřední blízkosti záměru naproti přes ul. Poděbradskou.

U silniční dopravy lze u protilehlé zástavby naproti přes ul. Poděbradskou zaznamenat navýšení hlukové zátěže do 0,4 dB v denní i noční dobu. Projeví se zde změna dopravní zátěže, zejména však nová dispozice objektů v prostoru záměru. Podél odjezdových a příjezdových tras ve směru k ul. Freyova v denní dobu nepřekročí navýšení 0,1 dB, v noční dobu se v převážné části bodů akustické zatížení nezmění.

Podél příjezdové a odjezdové trasy ve směru k ul. Průmyslové v denní dobu nepřekročí nárůst 0,1 dB, ale v převážné části bodů se akustické zatížení nezmění.

V noční dobu zde byl v převážné části bodů vypočten pokles hlukové zátěže, a to opět v minimální výši do 0,1 dB. Podél navazujících příjezdových a odjezdových tras (Průmyslová, Kbelská, K Žižkovu, Freyova) se vlivem distribuce dopravy akustické zatížení nezmění (změna pod hranicí 0,1 dB). Nárůst akustické zátěže byl vypočten v bodech, kde je hladina hluku s rezervou pod hygienickým limitem. Ani po výstavbě nedojde k nárůstu nad hygienický limit, nárůst je tedy akceptovatelný. V reálné situaci nebude nárůst běžným sluchem zaznamenatelný.

Pokles akustické zátěže, do 0,8 dB v denní dobu i noční dobu, lze očekávat u zástavby jižně od záměru, kde budou navrhované objekty představovat novou překážku proti šíření hluku z provozu na ul. Poděbradské.

Hygienické limity navrhované na předmětných komunikacích nebudou vlivem zprovoznění záměru překročeny a zároveň v bodech, kde je již ve výchozím stavu hranice hygienického limitu překročena, nedojde k navýšení hlukové zátěže.

Pro hluk z tramvajové a železniční dopravy platí, že změny jsou způsobeny pouze novou prostorovou konfigurací objektů v území. U tramvajové dopravy lze zaznamenat minimální nárůst u zástavby naproti přes ul. Poděbradskou a pokles u zástavby jižně od záměru, kde bude záměr představovat novou překážku před šířením hluku z provozu na ul. Poděbradské.

U železniční dopravy lze ve výpočtových bodech zaznamenat výhradně pokles hlukového zatížení.

Vlivem záměru nebude hygienický limit pro hluk z provozu na tramvajové ani železniční trati překročen.

Celkové akustické zatížení se v území vlivem záměru změní jen minimálně.

Kromě jednoho objektu naproti záměru přes ul. Poděbradskou nárůst ani pokles akustické zátěže nepřekročí v denní ani noční dobu 0,1 dB.

- *Hluk z provozu záměru – stacionární zdroje*

Ve studii je posuzován hluk z provozu stacionárních zdrojů navrhovaného záměru.

Pro stacionární zdroje hluku platí hygienický limit ve venkovním chráněném prostoru nejbližších budov o hodnotě 50 dB v denní a 40 dB v noční dobu. Při provozu stacionárních zdrojů lze zaznamenat nejvyšší akustické příspěvky na fasádách nejbližších posuzovaných objektů k bydlení do 26,5 dB v denní i noční dobu.

Při plném provozu navrhovaných zdrojů bude hygienický limit o hodnotě 50 dB ve dne a 40 dB v noci s rezervou splněn.

- *Hluk z provozu záměru na neveřejných komunikacích*

Jedná se o hluk z pojezdu po neveřejných komunikacích, trasách, které napojují areálové komunikace s prostory podzemních garáží. Pro neveřejné komunikace platí hygienický limit ve venkovním chráněném prostoru nejbližších budov o hodnotě 50 dB v denní a 40 dB v noční dobu.

V denní době je pro výpočet podle požadavků legislativy zohledněna intenzita dopravy v 8 nejhluchnějších po sobě jdoucích hodinách, ve výpočtu je v tomto časovém úseku zohledněn pohyb 60 % vozidel z celkové denní dopravy. V noční dobu je posuzován provoz v průběhu špičkové hodiny ve výši 40 % celonočních intenzit.

V posuzovaných bodech u stávající zástavby lze z provozu na neveřejných komunikacích očekávat nejvyšší akustické příspěvky do 22,3 dB v denní a do 22,2 dB v noční dobu. Hygienický limit o hodnotě 50 dB v denní a 40 dB v noční dobu bude splněn.

Limit pro hluk z provozu na neveřejných komunikacích a ze stacionárních zdrojů je na hranici chráněného venkovního prostoru obytných budov stanoven v denní dobu o hodnotě 50 dB a 40 dB v noční dobu. V denní i noční dobu lze příspěvky z provozu na neveřejných komunikacích a při provozu navrhovaných stacionárních zdrojů očekávat nejvýše o hodnotě 27,8 dB, hygienický limit tak bude ve všech bodech splněn.

- *Hluk z provozu záměru na účelových komunikacích*

Hluk z provozu na komunikacích v prostoru záměru představuje hluk z pojezdů automobilů po účelových komunikacích (komunikace v areálu záměru).

V posuzovaných bodech u stávající zástavby lze z provozu na účelových areálových komunikacích očekávat nejvyšší akustické příspěvky do 35,3 dB v denní a 26,6 dB v noční dobu. Hygienický limit pro hluk z provozu na účelových komunikacích o hodnotě 55 dB v denní a 45 dB v noční dobu bude splněn.



### Akustická situace u navrhovaného polyfunkčního komplexu v roce 2023

- *Hluk z provozu stacionárních zdrojů záměru a z dopravy na účelových a neveřejných komunikacích*

V hlukové studii je vyhodnocena akustická zátěž na hranici chráněného venkovního prostoru navrhovaných bytových domů (body 11 až 31), a to pro provoz stacionárních zdrojů a pro dopravu generovanou záměrem na účelových i neveřejných komunikacích.

Při provozu stacionárních zdrojů lze zaznamenat nejvyšší akustické příspěvky na fasádách navrhovaných domů do 38,6 dB v denní i noční dobu. Hluk z provozu na neveřejných komunikacích nepřekročí na fasádách záměru 42,6 dB v denní a 36,2 dB v noční dobu. Součet příspěvků ze stacionárních zdrojů a z pojezdu na neveřejných komunikacích bude dosahovat v denní dobu nejvýše 43,5 dB a nejvýše 39,3 dB v noční dobu.

Hygienický limit o hodnotě 50 dB v denní a 40,0 dB v noční dobu bude u všech posuzovaných zdrojů hluku splněn.

Hluk z provozu na účelových komunikacích nepřekročí na vybraných nejzatiženějších fasádách záměru v bezprostřední blízkosti příjezdové trasy 53,2 dB v denní a 43,4 dB v noční dobu. Hranice hygienického limitu 55 dB v denní dobu a 45 dB v noční dobu nebude překročena.

- *Akustické zatížení na fasádách navrhovaného záměru v roce 2023*

V roce plánovaného zprovoznění (rok 2023) byly na fasádách navrhovaných bytových domů vypočteny akustické příspěvky z provozu na veřejných komunikacích v rozmezí od 39,7 dB do 65,7 dB v denní a od 32,1 dB do 58,2 dB v noční dobu.

Z výsledků modelových výpočtů vyplývá, že na fasádách objektů v blízkosti ul. Poděbradské budou hladiny hluku přesahovat hodnoty 60 dB v denní dobu a 50 dB v noční dobu.

Hluk z provozu na tramvajové trati bude dosahovat 21,3 dB až 55,4 dB v denní a 16,8 dB až 50,8 dB v noční dobu. Hladiny hluku nad úroveň hygienického limitu budou překročeny lokálně v noční době na fasádách objektů v blízkosti ul. Poděbradské.

Hluk z provozu na železnici bude dosahovat až 55,9 dB v denní dobu a 55,1 dB v noční dobu. Hladiny hluku nad úroveň hygienického limitu 55 dB v denní dobu a zejména 50 dB v noční dobu byly vypočteny u objektů v jižní části areálu.

Vzhledem k dispozici navrhovaných domů a charakteru okolního terénu není možné ochranu venkovního chráněného prostoru budov zajistit výstavbou protihlukových clon. Na fasádách, u nichž bude hluk přesahovat hodnotu příslušného hygienického limitu, nebudou realizovány části, které jsou významné z hlediska pronikání hluku, do chráněného vnitřního prostoru objektů. Znamená to, že chráněné vnitřní prostory budou nuceně větrány s rekuperací tepla a bude zajištěno plnění požadavků pro váženou stavební neprůzvučnost obvodových pláštů a oken, které jsou stanoveny normou ČSN 73 0532. Rozsah fasád, u nichž nebude definován chráněný venkovní prostor, specifikuje kapitola 6 hlukové studie.

Celkové hodnoty hladin hluku na fasádách navrhované zástavby se budou pohybovat do 66,1 dB v denní a 58,9 dB v noční dobu.

#### Akustická situace u stávající zástavby ve výhledovém horizontu ÚPn

- *Stav bez výstavby plánovaného záměru*

Ve výhledovém časovém horizontu ÚPn odpovídá akustická situace v blízkém okolí výsledkům hodnocení provedeného k roku 2023. Hlavními zdroji hluku v okolí záměru zůstává ul. Poděbradská a železnice. Ve stavu bez výstavby záměru lze v území ve výhledovém horizontu ÚPn očekávat v denní dobu ekvivalentní hladiny akustického tlaku z celkové dopravy od 49,7 do 67,7 dB. Hluk ze silniční dopravy byl v území vypočten v rozmezí od 37,6 dB do 67,4 dB, hluk z tramvajové dopravy od 27,8 do 56,6 dB a ze železniční dopravy od 27,2 dB do 50,3 dB.

V noční dobu (22 – 6 hod.) odpovídá rozložení hlukové zátěže v denní době.

Vypočtené hodnoty  $L_{Aeq, noc}$  se podle výsledků modelových výpočtů budou v území pohybovat pro celkový hluk ze silniční, tramvajové a železniční dopravy v rozmezí od 44,2 do 60,9 dB.

Hluk ze silniční dopravy byl v území vypočten v rozmezí od 30,3 dB do 60,1 dB, hluk z tramvajové dopravy od 23,1 do 53,1 dB a ze železniční dopravy od 25,5 dB do 48,0 dB.

Navrhované hygienické limity hluku budou v denní dobu u posuzovaných zdrojů hluku splněny. V noční dobu lze zaznamenat lokální překročení u silničního zdroje v dostupné vzdálenosti od komunikace, kde již nelze uplatnit korekci pro starou hlukovou zátěž a u tramvajové dopravy u objektů podél ul. Na Obrátce.

- *Stav po zprovoznění záměru*

Velikost změn odpovídá posouzení, které bylo provedeno pro časový horizont k roku 2023. U silniční dopravy lze u protilehlé zástavby naproti přes ul. Poděbradskou zaznamenat navýšení hlukové zátěže do 0,4 dB v denní a do 0,3 dB v noční dobu. Podél odjezdových a příjezdových tras nepřekročí v denní dobu navýšení 0,1 dB, v noční dobu se v převážné části bodů akustické zatížení nezmění, lokálně lze zaznamenat minimální změnu do 0,1 dB (nárůst i pokles zátěže). Podél navazujících příjezdových a odjezdových tras (Průmyslová, Kbelská, K Žižkovu, Freyova) se vlivem distribuce dopravy akustické zatížení nezmění (změna pod hranicí 0,1 dB).

Pokles akustické zátěže, do 0,7 dB v denní dobu a do 1,0 dB v noční dobu, lze očekávat u zástavby jižně od záměru, kde budou navrhované objekty představovat novou překážku proti šíření hluku z provozu na ul. Poděbradské.

Hygienické limity navrhované na předmětných komunikacích nebudou vlivem zprovoznění záměru překročeny a zároveň v bodech, kde je již ve výchozím stavu hranice hygienického limitu překročena, nedojde k navýšení hlukové zátěže.

Pro hluk z tramvajové a železniční dopravy platí, že změny jsou způsobeny pouze novou prostorovou konfigurací objektů v území. U tramvajové dopravy lze zaznamenat

minimální nárůst u zástavby naproti přes ul. Poděbradskou a pokles u zástavby jižně od záměru, kde bude záměr představovat novou překážku před šířením hluku z provozu na ul. Poděbradské. U železniční dopravy lze v bodech zaznamenat výhradně pokles hlukového zatížení. Vlivem záměru nebude hygienický limit pro hluk z provozu na tramvajové ani železniční trati překročen.

Celkové akustické zatížení se v území vlivem záměru změní jen minimálně. Kromě jednoho objektu naproti záměru přes ul. Poděbradskou nárůst ani pokles akustické zátěže nepřekročí v denní ani noční dobu 0,1 dB.

- *Akustická situace u navrhovaného polyfunkčního komplexu ve výhledovém horizontu ÚPn*

Hluk z provozu stacionárních zdrojů a provozu na neveřejných a účelových komunikacích se ve výhledovém horizontu ÚPn neliší od posouzení, které bylo provedeno pro horizont zprovoznění k roku 2023.

Ve výhledovém horizontu ÚPn byly na fasádách navrhovaných bytových domů vypočteny akustické příspěvky z provozu na veřejných komunikacích v rozmezí od 39,2 dB do 65,8 dB v denní a od 31,2 dB do 58,3 dB v noční dobu.

Z výsledků modelových výpočtů vyplývá, že na fasádách objektů v blízkosti ul. Poděbradské budou hladiny hluku přesahovat hodnoty 60 dB v denní dobu a 50 dB v noční dobu.

Hluk z provozu na tramvajové trati bude dosahovat 21,8 dB až 56,0 dB v denní a 16,9 dB až 50,9 dB v noční dobu. Hladiny hluku nad úroveň hygienického limitu budou překročeny lokálně v noční dobu na fasádách objektů v blízkosti ul. Poděbradské.

Hluk z provozu na železnici bude dosahovat až 56,4 dB v denní dobu a 54,1 dB v noční dobu. Hladiny hluku nad úroveň hygienického limitu 55 dB v denní dobu a zejména 50 dB v noční dobu byly vypočteny u objektů v jižní části areálu.

Vzhledem k dispozici navrhovaných domů a charakteru okolního terénu není možné ochranu venkovního chráněného prostoru budov zajistit výstavbou protihlukových clon. Na fasádách, u nichž bude hluk přesahovat hodnotu příslušného hygienického limitu, nebudou realizovány části, které jsou významné z hlediska pronikání hluku do chráněného vnitřního prostoru objektů. Znamená to, že chráněné vnitřní prostory budou nuceně větrány s rekuperací tepla a bude zajištěno plnění požadavků pro váženou stavební neprůzvučnost obvodových plášťů a oken, které jsou stanoveny normou ČSN 73 0532. Rozsah fasád, u nichž nebude definován chráněný venkovní prostor, specifikuje kapitola 6 hlukové studie. Zajištění hygienického limitu ve vnitřním chráněném prostoru bude zajištěno plněním požadavků pro váženou stavební neprůzvučnost obvodových plášťů a oken, které jsou stanoveny normou ČSN 73 0532.

Celkové hodnoty hladin hluku na fasádách navrhované zástavby se budou pohybovat do 66,2 dB v denní a 59,0 dB v noční dobu.

### Hluk z výstavby záměru

Stavba je rozdělena na dvě základní etapy, výstavba bloků I-II (etapa 1) a výstavba bloků III až V (etapa 2). Na počátku bude probíhat výstavba inženýrských sítí, příprava území a zemní práce. Dále bude navazovat hrubá stavba, PSV a konečně dokončovací práce spolu s konečnou úpravou terénu, finalizací komunikací a povrchů v okolí stavby

V modelových výpočtech byl vyhodnocen souběh stavebních prací v průběhu zajištění stavební jámy první etapy a výstavba kanalizace, teplovodu a komunikace pro blok III až V ve druhé etapě výstavby. Dále byla vyhodnocena nejhluchnější fáze stavebních prací (zajištění stavební jámy) ve druhé etapě výstavby.

Z výsledků modelových výpočtů vyplývá, že v průběhu výstavby by u nejbližší chráněné zástavby mohlo bez dodatečných opatření docházet k překračování limitních hodnot. Pro redukci akustických dopadů byla navržena technická opatření ve formě instalace hrazení z pevných prvků o minimální výšce 1,8 m při severní hranici stavby.

Při dodržení navrhovaného opatření bude hygienický limit v průběhu výstavby u nejbližší legislativou chráněné zástavby zajištěn.

V dalších fázích stavebních prací budou pracovat stroje s nižším akustickým výkonem, proto lze předpokládat, že v průběhu ostatních fází výstavby bude hygienický limit dodržen.

Na základě výsledků modelových výpočtů lze konstatovat, že v průběhu výstavby bude u nejbližší chráněné zástavby zajištěn hygienický limit 65 dB.

Pro omezení vlivů hluku ze stavební činnosti na obyvatele žijící v okolí plánovaného záměru jsou navržena následující opatření:

- Obyvatelé nejbližších domů budou v předstihu seznámeni s připravovanou stavbou, délkou a charakterem jednotlivých fází výstavby.
- Při výběru dodavatele stavby bude preferováno použití moderních stavebních mechanismů v dobrém technickém stavu. To se týká zejména nejhluchnějších mechanismů: vrtná
- souprava, rypadlo a nakladač. Dodavatel stavby bude dbát a je odpovědný za náležitý technický stav stavebních mechanismů používaných v rámci stavby.
- Stavební činnost bude probíhat mezi 7:00 a 21:00 hod.
- Na vnějším ohrazení stavby bude uveden kontakt na zástupce stavitele, kterému budou moci občané sdělit své oprávněné připomínky na postupy provádění stavby (zejména porušování kázně, provádění hlučných operací o víkendech, svátcích, v brzkých ranních a pozdních večerních hodinách apod.). Náprava bude zjednána ihned nebo v nejbližším možném termínu bez zbytečného prodlení.
- Stabilní stavební mechanismy se zvýšenou hlučností budou umístěny do krytých přístřešků (elektrocentrála, kompresor, cirkulárka).
- Činnost nejhluchnějších strojů bude omezena na minimum. Motory dopravních prostředků budou vypínány okamžitě po ukončení operace, bude maximálně omezen chod hlučných zařízení naprázdno. Vozidla staveništní dopravy je nutné zorganizovat

tak, aby plynule na sebe navazovala a nedocházelo k jejich delšímu prodlévání ve staveništním prostoru.

- Veškeré stavební práce musí být prováděny tak, aby nebyly zbytečně generovány nadměrné hladiny hluku. Všichni pracovníci budou v tomto smyslu podrobně proškoleni. O školení bude pořízen zápis.
- Výplně otvorů ve fasádě budou osazeny co nejdříve, aby práce probíhaly uvnitř uzavřeného objektu.
- Pružné uložení rotujících a vibrujících strojních zařízení uvnitř budovy (např. míchačky, svářečky, apod.) bude podloženo např. pryžovými pásy.
- Hrazení z pevných prvků při severní hranici stavby s min. plošnou hmotností 10 kg/m<sup>2</sup>.

Z výše uvedených skutečností plyne, že záměr nebude mít významný negativní vliv na stávající akustickou situaci v dotčeném území a veřejné zdraví.

Přílohou oznámení je dále Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví záměru (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o.; září 2018) ze kterého vyplývá, že při dodržení navržených opatření v jednotlivých studiích (akustická, rozptylová) jsou z hlediska dopadů vlivů na lidské zdraví změny nevýznamné a vlivem navrhovaného záměru nedojde ke zvýšení zdravotního riziku ve smyslu ohrožení zdraví.

Záměrem nedochází k záboru zemědělského půdního fondu.

V území dojde ke snížení rozsahu zastavěných a zpevněných ploch.

Pozemky určené k plnění funkcí lesa nejsou záměrem dotčeny.

Z výše uvedených skutečností je zřejmé, že vlivem záměru nedojde k významnému negativnímu ovlivnění půdy.

V areálu bylo zjištěno znečištění podzemní vody chlorovanými uhlovodíky (CIU) a v letech 1993 – 1997 probíhala sanace podzemní vody. Během sanace byly ročně čerpány řádově stovky m<sup>3</sup> podzemní vody, ze kterých byly odstraněny řádově jednotky kilogramů CIU. Pro zájmové území ČIŽP stanovila limity pro ukončení sanačních prací a také limit pro znovuzahájení sanačních prací v definovaných vrtech – 3,2 mg/l trichlorethylenu (TCE). V roce 1997 byly sanační práce zastaveny a od roku 1998 probíhá monitoring kontaminace podzemní vody CIU.

V současné době probíhá zpracování analýzy rizik pro celý areál bývalé Tesly, která má za úkol podrobněji dokumentovat rozšíření znečištění především chlorovanými uhlovodíky, případně ropnými látkami, a zejména posoudit možnosti eventuálního šíření této kontaminace z lokality a dokladovat reálná rizika pro lidskou populaci i ekosystémy. Zpracovatelem je společnost CZ BIJO, a. s. Dalším cílem průzkumu spojeného s vypracováním analýzy rizik na základě aktuálních koncentrací škodlivin je posouzení kvality zemin a stavebních konstrukcí při

budoucích výkopových a demoličních pracích. Výsledky budou zohledněny v projektové dokumentaci budoucí výstavby.

Z výše uvedených skutečností je zřejmé, že vlivem záměru nedojde k významnému negativnímu ovlivnění horninového prostředí.

Z předloženého Oznámení (vizualizace, zákresy) plyne, že navržený záměr neovlivní negativním způsobem krajinný ráz území. Jedná se o vysoce urbanizované prostředí, přičemž v území se nacházejí obdobně vysoké objekty, jako jsou objekty navržené v rámci výstavby záměru.

Podle příslušného orgánu ochrany přírody záměr nebude mít významný vliv na předmět ochrany a celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (viz stanovisko OCP MHMP č. j. MHMP 474445/2018 ze dne 23. 03. 2018).

V bezprostřední blízkosti plánovaného záměru se nenacházejí žádná chráněná území podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

Výstavbou nebude dotčen žádný památný strom.

Záměr neprochází žádnými prvky ÚSES, nejbližší prvky, které představuje Hořejší rybník a tok Rokytky (cca 200 m), nebudou ovlivněny. Vliv na ÚSES je vyloučen.

Na zkoumané ploše nebyl zjištěn výskyt žádného zvláště chráněného živočicha ani se jeho trvalý výskyt nepředpokládá. V Nálezové databázi ochrany přírody zřízené Agenturou ochrany přírody a krajiny České republiky není pro tuto lokalitu zaznamenán výskyt jedinců zvláště chráněných druhů.

V době stavebních prací bude omezena možnost existence pro běžné a široce rozšířené druhy živočichů na prostorově omezených plochách zeleně, tento vliv je možné označit za nevýznamný.

Po výstavbě záměru a realizaci parkových úprav najdou živočišné druhy nové a rozsáhlejší místo k existenci a trvalejšímu životu. V mezidobí existují v okolí dostatečně rozsáhlé přírodní a přírodě blízké plochy, které mohou živočichové využít pro existenci.

V důsledku odstraňování dřevin (stromů i keřů) by mohlo dojít k poškození ptačích hnízd. Je proto nezbytné, aby veškeré odstraňování dřevin proběhlo v zimních měsících mimo hnízdní období.

V rámci přípravy staveniště budou odstraněny zelené plochy, které tvoří sadové úpravy průmyslového areálu. Dotčeny budou pouze běžné druhy rostlin bez ochranného významu. Odstraněn bude i zvláště chráněný druh tis červený, vzhledem k tomu, že se jedná o umělé výsadby v rámci průmyslového areálu, nevyžaduje dotčení těchto jedinců výjimku z ochranných podmínek pro zvláště chráněné druhy rostlin.

Z plochy staveniště budou odstraněny dřeviny, které jsou v kolizi s navrhovanou zástavbou, a stromy, které jsou v konfliktu s úpravami křižovatek.

Odstraňované stromy představují výsadby z původních sadových úprav průmyslového areálu, v ojedinělých případech též vzrostlé nálety. Celková cena 48 odstraňovaných stromů, které se v současnosti vyskytují na pozemku a které mají obvod kmene větší než 80 cm činí 1 237 728 Kč, cena kácených keřů a keřových skupin podléhajících povolení činí 35 837 Kč. Dále bude odstraněno 42 stromů, které mají obvod do 80 cm, a cca 50 malých keřů s plochou menší než 40 m<sup>2</sup>.

Počet vysazovaných stromů je výrazně vyšší než je počet stromů kácených (je navržena výsadba cca 150 ks stromů). Zeleň nového polyfunkčního souboru postupně zcela vykompenzuje negativní vliv odstranění stávající zeleně.

Ve funkční ploše SV počítá záměr se zřízením 22 737 m<sup>2</sup> plochy zeleně na rostlém terénu, která bude doplněna plochami na konstrukci a stromy ve zpevněných plochách.

Dále bude v rámci ploch SV zřízena parková plocha o výměře 1 600 m<sup>2</sup> jako naplnění plovoucí značky ZP zřízené změnou územního plánu. V Oznámení jsou rovněž v maximální možné míře navrženy zelené střechy.

Z pohledu biologické rozmanitosti se druhová diverzita prakticky nezmění.

Vzhledem k charakteru záměru, kdy se jedná o výstavbu obytného souboru na ploše bývalého průmyslového areálu, lze konstatovat, že záměr nebude mít významný negativní vliv na živočichy a rostliny, ekosystémy, biologickou rozmanitost a krajinu.

Z pohledu vodohospodářských charakteristik není záměr v ochranném pásmu zdrojů pitné vody. Posuzovaná lokalita a její okolí rovněž není součástí chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) a záplavového území.

Splaškové a srážkové vody z bloků 1 až 4 budou odváděny čtyřmi přípojkami jednotné kanalizace do jednotné kanalizace pro veřejnou potřebu v ul. Poděbradská. Splaškové vody z bloku 5 budou odváděny samostatnou přípojkou do kanalizace pro veřejnou potřebu v ul. U Elektry. Srážkové vody z bloku 5 budou odváděny do stoky dešťové kanalizace navržené v nové ulici č. 1. Pro odvedení srážkových vod z komunikací a zpevněných ploch bude v areálu vybudován systém stok dešťové kanalizace se třemi retenčními nádržemi s regulovaným odtokem. Dalších pět retenčních nádrží s regulovaným odtokem je navrženo u jednotlivých bloků. Nově vybudované stoky dešťové kanalizace budou zaústěny do jednotné kanalizace pro veřejnou potřebu v ul. Poděbradská. Vody budou odváděny na ÚČOV Praha a konečným recipientem bude řeka Vltava.

Zájmové území je v současné době odvodněno jednotnou kanalizací. Vlivem výstavby dojde k výraznému snížení odtoku špičkových dešťových vod; území bude odvodňováno napojením přes akumulaci a retenční prvky. Špičkové odtoky se po výstavbě sníží na úroveň 3 l/s/ha. Záměr tedy bude odvádět do kanalizace menší množství vody v době přívalových srážek, kdy dojde k rozložení odtoku do delšího času, a tím ke snížení špičkových průtoků.

V podzemní vodě byla zaznamenána kontaminace CIU. V rámci přípravy projektu bude prověřeno rozšíření a dosah kontaminace podzemní vody ve směru proudění a bude prokázáno, zda a nakolik se znečištění podzemní vodou dále šíří. Na základě výsledků průzkumu bude provedena sanace podzemní vody v rozsahu stanoveném analýzou rizik a projektem sanačních prací, které budou předloženy k odsouhlasení ČIŽP. Průzkum znečištění a jeho případná sanace bude pozitivním vlivem z hlediska kvality podzemních vod, zabrání se riziku propagace znečištění prouděním mimo vlastní areál. Stejně tak nebude zasakována dešťová voda v místech kontaminací, sníží se riziko vymývání znečišťujících látek z konstrukcí nebo nesaturované zóny do zóny saturované.

V současné době je značná část povrchů v areálu zpevněna, voda odtéká z území kanalizací a zasakuje se pouze v omezených plochách zeleně na východě areálu. Po výstavbě bude větší část dešťových vod přirozeně zasakována v plochách zeleně na rostlém terénu a částečně i v plochách zeleně na konstrukci. Určitou retenční schopnost budou mít i zelené střechy předpokládané na objektech. V areálu jsou navrženy akumulaci nádrže pro zadržování dešťové vody, která bude následně využívána pro zalévání zeleně. Odtok z území je tak dále snížen a zvyšuje se využití dešťové vody.

Z výše uvedených skutečností vyplývá, že záměr nebude mít významný negativní vliv na povrchové a podzemní vody.

S odpady ze stavební činnosti se bude nakládat ve smyslu zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 93/2016 Sb., Katalogu odpadů a dalších relevantních právních předpisů.

Při průzkumu byl identifikován výskyt azbestu v některých konstrukcích v celkovém objemu cca 100 m<sup>3</sup>. Tyto konstrukce budou odstraněny samostatně a nebudou nabídnuty k recyklaci. Likvidace materiálů obsahujících azbest se provádí v prostředí chráněném před únikem vláken do okolního prostředí stabilizací povrchu polymerní směsí, následným uložením materiálů s azbestem do uzavíratelných obalů (např. polyetylenové pytle). Takto upravený azbest je uložen do kontejneru a předán osobě oprávněné k jeho převzetí a odstranění podle zákona. Jediný způsob odstranění odpadů s přítomností azbestového prachu a vláken představuje jejich ukládání na skládky k tomu určené.

V jednom objektu bylo identifikováno znečištění konstrukcí a zemin. Tyto materiály budou odstraněny odděleně od ostatních a bude s nimi nakládáno podle obsahu nebezpečných látek.



Pravděpodobně budou uloženy na příslušnou skládku. Předpokládaný obsah znečišťujících látek a způsob nakládání s odpadem bude řešen v rámci analýzy rizik zpracované v dalších stupních přípravy projektu.

Významnou část odpadu při stavbě bude tvořit výkopová zemina. V rámci zemních prací se budou hloubit výkopy pro podzemní patra objektů, pro inženýrské sítě. Množství výkopové zeminy určené k odvozu bude činit cca 210 000 m<sup>3</sup>. Tento údaj bude zpřesněn v dalších stupních přípravy projektu. Vzniklé odpady bude nutné likvidovat na příslušných skládkách. Větší část stavebních konstrukcí (části bez obsahu nebezpečných látek) bude možno využít jako stavební recyklát na úpravu povrchu terénu.

V době provozu posuzovaného objektu budou vznikat zejména odpady charakteru tuhých komunálních odpadů (TKO) a dále odpady nekomunální (nebezpečné i ostatní). Obyvatelé obytných domů budou produkovat TKO a separovaný odpad (plasty, sklo, papír, nápojové kartony), v prodejnách bude produkován odpad spojený s touto činností (obaly, zbytky potravin, odpad podobný komunálnímu).

Směsný odpad bude ukládán do kontejnerů o objemu 1100 l, kontejnery budou na vyhrazených místech, která se nacházejí mezi bytovými domy A a B při ulici č. 1 (celkem pět míst), vedle sjezdů do podzemních garáží. Je uvažováno se svozem odpadků 2 x týdně.

Součástí návrhu jsou rovněž vymezené čtyři plochy pro umístění nádob tříděného odpadu. Jedna plocha se bude nacházet u parkoviště před bytovým domem C4, další dvě plochy budou vymezeny při ulici č. 1 a čtvrtá plocha se bude nacházet při ulici č. 2 u objektu A1. Je uvažováno se svozem odpadků 2–3 x týdně.

Z výše uvedeného vyplývá, že z pohledu odpadového hospodářství nedojde k významnému negativnímu ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví.

V zájmovém území nejsou evidovány žádné nemovité kulturní památky. Záměr nebude mít významný negativní vliv na hmotný majetek ani kulturní dědictví.

Z charakteru záměru vyplývá, že předložený záměr nepředstavuje významný rizikový faktor z pohledu vzniku havárií nebo nestandardních stavů a nedojde k významnému negativnímu vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví.

Vzhledem k charakteru záměru a jeho lokalizaci je zřejmé, že se záměrem nejsou spojeny vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující hranice České republiky.

Oznámení se dostatečně věnuje posouzení vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví a vlivů na životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, biologickou rozmanitost, půdu, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní dědictví a na jejich vzájemné působení a souvislosti. Z oznámení vyplývá, že záměr lze akceptovat.

Z provedeného hodnocení vyplynulo, že vlivy předmětného záměru na jednotlivé složky životního prostředí budou nevýznamné, proto příslušný úřad rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku rozhodnutí.

## 2. Úkony před vydáním rozhodnutí:

Dne 23. 10. 2018 obdržel OCP MHMP od oznamovatele záměru CENTRAL GROUP 33. investiční s.r.o. Oznámení záměru. Z obsahu Oznámení vyplynulo, že se jedná o záměr naplňující ust. § 4 odst. 1 písm. c) zákona.

Oznámení splňovalo náležitosti podle § 6 odst. 4 zákona, příslušný úřad proto oznámil dne 01. 11. 2018 zahájení zjišťovacího řízení. Dále podle § 16 zákona zajistil zveřejnění informace o Oznámení a o tom, kdy a kde je možno do něj nahlížet na úředních deskách dotčených územních samosprávných celků a na internetu. Elektronická podoba oznámení byla v souladu s § 6 odst. 6 zákona zveřejněna na internetu v Informačním systému EIA ([www.cenia.cz/eia](http://www.cenia.cz/eia)) pod kódem PHA1082. Současně zaslal příslušný úřad informaci o Oznámení spolu s žádostí o vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a správním úřadům. Informace o oznámení byla na úřední desce Magistrátu hlavního města Prahy zveřejněna dne 01. 11. 2018. Veřejnost, dotčená veřejnost, dotčené orgány a dotčené územní samosprávné celky mohly zaslat písemné vyjádření k oznámení příslušnému úřadu do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o oznámení, v daném případě do 03. 12. 2018. Podle § 6 odst. 8 k vyjádřením zaslaným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží.

## 3. Podklady pro vydání rozhodnutí:

Oznámení záměru podle přílohy č. 3 k zákonu bylo zpracováno v říjnu roku 2018 společností ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., hlavním zpracovatelem byl Mgr. Radek Jaroš – držitel autorizace dle zákona. Podkladem pro vydání rozhodnutí bylo rovněž vyjádření dotčených územních samosprávných celků a dotčených správních úřadů obdržených během zjišťovacího řízení.

V průběhu zjišťovacího řízení byla příslušnému úřadu doručena 3 vyjádření dotčených územních samosprávných celků a 4 vyjádření dotčených správních úřadů. Všechna vyjádření byla zaslána ve lhůtě do 03. 12. 2018.

## 4. Seznam subjektů, jejichž vyjádření příslušný úřad obdržel v průběhu zjišťovacího řízení:

- hlavní město Praha  
(č. j. MHMP 1956864 ze dne 29. 11. 2018),
- městská část Praha 9.  
(vyjádření č.j. P09062088/2018 ze dne 03. 12. 2018),
- městská část Praha 14.

- (usnesení rady č. 687/RMČ/2018 ze dne 26. 11. 2018),
- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha (vyjádření č. j. ČIŽP/41/2018/13422 ze dne 13. 11. 2018),
- Hygienická stanice hlavního města Prahy (vyjádření č. j. HSHMP 60667/2018 ze dne 23. 11. 2018),
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí (vyjádření č. j. MHMP 1970767/2018 ze dne 03. 12. 2018),
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor památkové péče (vyjádření č. j. MHMP 1894281/2018 ze dne 21. 11. 2018).

5. Vypořádání vyjádření obdržných v průběhu zjišťovacího řízení:

Hlavní město Praha (HMP) požaduje plné posouzení vlivů záměru na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb. a k záměru uvádí následující výhrady, přičemž hlavní argumenty jsou rozděleny do 6 skupin.

- a) Rozsah záměru,
- b) Dopravní hledisko,
- c) Urbanistické hledisko,
- d) Nedostatečná občanská vybavenost,
- e) Nedostatečná adaptace na změnu klimatu,
- f) Neúplnost Oznámení.

Ad a) rozsah záměru

Viz kapacita v kap. B.I.2 a bod 14 níže a další aspekty – pro prověření všech vlivů a vazeb na okolí z hlediska obyvatel a veřejné správy je bezpodmínečně nutná delší doba a také komplexní a úplná dokumentace EIA.

*Podle příslušného úřadu bylo v rámci zjišťovacího řízení prokázáno, že záměr při kapacitách uvedených v Oznámení nemůže mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví. Vazby záměru na okolí byly řádně zhodnoceny.*

Ad b)

1. Zvýšení kapacity křižovatek Poděbradská x U Elektry a Poděbradská x U Tesly HMP nepodporuje. Provozní problémy by se pouze přenesly do jiných míst, kde by nárokovaly rozšíření pojezděných ploch na úkor tradičního založení ulice s konstantně širokou vozovkou, lemovanou vegetačními pásy. Namísto navrhovaných úprav křižovatek doporučuje HMP snížit rozsah zdrojové a cílové dopravy v řešeném území, případně snížit uvažovanou kapacitu hrubých podlažních ploch. Vymezení pruhu pro levé odbočení z ul. Poděbradské na úkor stávajícího stromořadí (u křižovatky s ul. U

Elektry), resp. výsadbového pásu pro stromořadí (u křižovatek s ul. U Tesly a Průmyslová) neodpovídá § 16 Pražských stavebních předpisů (PSP). Z kapacitního posouzení vyplývá, že by tyto křižovatky mohly předpokládané zatížení přenést i ve stávajícím uspořádání se dvěma řadícími pruhy na ul. Poděbradské, a to vzhledem k tomu, že kapacita navrhovaných pruhů výrazně převyšuje uvažovaný počet vjezdů za hodinu.

*Podle příslušného úřadu není technické řešení křižovatky předmětem zjišťovacího řízení. K uvedeným připomínkám lze konstatovat, že navržená úprava křižovatky zvýší mj. bezpečnost a plynulost provozu, přičemž dojde i ke zlepšení preference tramvají. Kapacitní navýšení nezhorší problémy v jiných místech sítě. Ve zjišťovacím řízení bylo prokázáno, že záměr je v území akceptovatelný při navržených kapacitách. Dle dopravně inženýrských podkladů je stromořadí na ul. Poděbradská v místě křižovatky s ul. U Elektry navrženo. Posouzení, zda záměr odpovídá PSP, bude pak předmětem dalších řízení.*

2. Z kapacitních posouzení dále vyplývá, že křižovatka Poděbradská x Kbelská při započtení záměru provozně nevyhoví (k roku 2023), a to ani s navrhovanými úpravami jejího uspořádání. Budoucí podobu této křižovatky je třeba řešit společně s křižovatkou Kolbenova x Kbelská a mezilehlým úsekem ul. Kbelské, jak to předpokládá návrh nového územního plánu hl. m. Prahy.

*Z kapacitního posouzení vyplývá, že křižovatka Poděbradská x Kbelská v roce 2023 bez realizace záměru je v kapacitní ztrátě v ranní i odpolední špičce, a to celkem v 6 směrech průjezdu, přičemž tato ztráta je od 2 do 58 %. Po navržených úpravách bude křižovatka kapacitně vyhovovat při ranní špičce, v odpolední špičce pak nevyhoví ve 2 směrech průjezdu, kdy bude mít kapacitní ztrátu 6 %. Z toho je zřejmé, že kompenzační opatření v podobě úpravy křižovatky dostatečně vykompenzuje dopad provozu navrženého záměru a navýší kapacitu křižovatky i pro směry, které nejsou přímo spojeny s provozem záměru. Z dlouhodobého pohledu je třeba řešit upravovanou křižovátku koordinovaně s křižovatkou Kolbenova x Kbelská. Navržená úprava budoucímu řešení nijak nebrání.*

3. Navrhované přesměrování části dopravy z křižovatky Poděbradská x Freyova objezdem přes nový úsek ul. Pod Harfou (dopravně inženýrské podklady, kap. 8.4) by zvýšilo zátěž území průjezdnou dopravou. Stávající uspořádání této křižovatky proto považuje HMP za jeden z omezujících faktorů pro navržený záměr.

*Stávající uspořádání křižovatky neumožňuje odpovídající úpravu v rámci stávajícího uličního prostoru bez zásadní přestavby celého dopravního uzlu. Navržené kompenzační řešení, kdy by se ve špičkovém období zčásti uvolnila kapacita křižovatky, považuje příslušný úřad za dostačující. Přesun části intenzit dopravy na novou trasu bude způsoben přirozeným rozpadem dopravy, ke kterému bude docházet i bez případné realizace záměru.*

4. Ve východních ramenech křižovatek Poděbradská x U Elektry a Poděbradská x U Tesly doporučuje HMP doplnit chybějící přechody pro chodce. Navrhované zpřístupnění západního čela tramvajové zastávky Nademlejská považuje HMP za vhodné, nikoliv však dostatečné opatření. Podle Manuálu tvorby veřejných prostranství kap. C.2.3 je třeba umožnit přecházení standardně ve všech ramenech křižovatek (vzdálenost křižovatek je cca 430 m).

*Podle příslušného úřadu není technické řešení křižovatky předmětem zjišťovacího řízení. Případné umístění přechodů pro chodce je možno řešit v dalších fázích přípravy projektu.*

5. Cyklistická integrační opatření doporučuje HMP použít jak ve vozovce, tak i v přidruženém prostoru (v návaznosti na chodníkovou stezku vedenou od ul. Nademlejská dále na východ). Vzhledem ke vhodným místním podmínkám (rovinatý terén, předpokládaná vysoká hustota obyvatel, blízkost páteřních cyklotras A26 a A43) a tomu, že je ul. Poděbradskou vedena hlavní cyklotrasa A254 (Hloubětín – Libeň), HMP považuje jízdní kolo za plnohodnotný dopravní prostředek, jemuž je třeba přizpůsobit návrh dopravního řešení.

*Podle příslušného úřadu není technické řešení uličního prostoru předmětem zjišťovacího řízení. Dle návrhu křižovatek i uličního prostoru jsou však připravena opatření pro vedení cyklotras v hlavním i vedlejším dopravním prostoru. Případná realizace záměru nebrání možnosti realizovat dalším opatřením pro preferenci cyklistů.*

6. Na Poděbradské doporučuje HMP zachovat přímé linie obrub, nenavrhovat samostatný pruh pro pravé odbočení do ulice č. 3 (nová příčná), stromořadí vysázet v pravidelném sponu v celé délce dotčeného uličního úseku a parkovací pás využít přednostně ke standardu veřejných prostranství.

*Podle příslušného úřadu se připomínka opět týká technického řešení uličního prostoru, což není předmětem zjišťovacího řízení. Případné zřízení či nezřízení samostatného odbočovacího pruhu bude předmětem územního řízení.*

7. Novou jižní ulici a ul. U Tesly doporučuje HMP projednat jako dopravně zklidněné v režimu Zóny 30 a umožnit jejich co největší příčnou propustnost. Chodník v jižní ulici doporučuje HMP vést v dostatečné šíři po obou stranách. Parkování v uličních profilech doporučuje HMP řešit jako podélné, v souvislých pásech proložených stromořadími v pravidelném sponu. Podle § 33 PSP lze PS umístit do uličních prostranství přiměřeně k charakteru uličního prostoru. Jelikož oboustranná kolmá stání představují možné maximum, které lze do ulice vůbec umístit, nelze toto řešení automaticky považovat za přiměřené a odpovídající charakteru obytných ulic. Podélná stání jsou z hlediska pobytových kvalit ulice vhodnější a pro chodce snadněji přístupná než stání kolmá.

*Podle příslušného úřadu se připomínka opět týká technického řešení uličního prostoru, což není předmětem zjišťovacího řízení. Doporučení je možno zohlednit v dalších fázích projektové přípravy záměru.*

8. Vzhledem k širším dopravním vztahům zmíněných v bodech č. 4 – 6 a dobré dostupnosti území veřejnou dopravou (jak je uvedeno v Dopravně inženýrských podkladech kap. 3.4) HMP důrazně doporučuje snížit počet PS na možné minimum. Zejména se doporučuje snížit počet PS na povrchu. Nejvyšší požadovaný počet stání podle § 32 PSP je překročen o více než 200 míst (viz Oznámení tab. B.2), přičemž požadovaný počet je zcela pokryt kapacitou podzemních garáží.

*V rámci zjišťovacího řízení příslušnému úřadu nepřísluší posuzovat soulad záměru s PSP. Pro v Oznámení navržených 1 722 PS byly zpracovány příslušné odborné studie (hluk, ovzduší) a bylo prokázáno, že při takto navrženém počtu PS nebude mít záměr významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.*

Ad c) Urbanistické hledisko

9. Navržené výrazné ustoupení zástavby od ul. U Elektry spojené s umístěním samostatného parkoviště na nároží objektu IV.C neodpovídá významu Poděbradské třídy, ani urbanistickému principu, z něhož sám návrh vychází (viz Oznámení kap B.I.6). HMP doporučuje nároží zpevnit, parkování omezit výhradně na profil ul. U Elektry a zástavbu založit na stavební čáře rovnoběžně s touto ulicí (obdobně jak v případě bytového domu Elektra navrhovaného na protilehlém nároží).
10. HMP doporučuje prověřit velkorysejší uspořádání uličního profilu s cyklopruhou a podélným parkováním proloženým stromořadím. Podle Manuálu tvorby veřejných prostranství by zřizování monofunkčních parkovacích ploch na veřejných prostranstvích mělo být vždy až poslední možností, jak zajistit požadovaný počet stání.
11. Podél ul. U Elektry je nyní navrhována samostatná parková plocha, reagující na vymezení plovoucí značky ZP v řešeném území. Z důvodu zachování čitelnosti uliční fronty doporučuje HMP umístit park v těžišti obytného souboru, v návaznosti na ulice č. 1 (nová jižní) a č. 3 (nová příčná).

*K urbanistickému hledisku příslušný úřad konstatuje, že toto hledisko není předmětem zjišťovacího řízení. Doporučení navržená HMP je možno prověřit v dalších fázích projektové přípravy projektu.*

Ad d) Nedostatečná občanská vybavenost

12. V navrhovaném souboru doporučuje HMP, s ohledem na uvažovaný počet bytů, zřídit mateřskou školu pro 100 – 130 žáků a zvážit zřízení základní školy. Podle analýzy vybavenosti a dostupnosti školských zařízení v Praze (aktuálně zpracovávané IPR

Praha) byl v bilančním územním celku „Praha 9 – Harfa – Hloubětín“ v oblasti předškolního vzdělávání zjištěn deficit cca 380 míst a v oblasti základního školství 530 míst. Připravovaná stavba základní a mateřské školy v nedaleké ul. Sousedíkově přitom nebyla zahájena a podle informací nebude ani pokrývat stávající potřeby území. Zmínka o spolupráci s MČ P9 při rozvoji školských zařízení v území je naprosto nedostatečná.

*Příslušný úřad konstatuje, že se s doporučením HMP ztotožňuje. V navrženém záměru je dle příslušného úřadu možnost navrhnout uvedenou občanskou vybavenost.*

Ad e) Nedostatečná adaptace na změnu klimatu

13. Předložený návrh vylučuje vsakování srážkových vod na pozemku z důvodu staré ekologické zátěže, nízké propustnosti horninového podloží v západní části řešeného území a umístění podzemních garáží. Vodu navrhuje odvést přes podzemní retenční nádrže do jednotné kanalizace. Hydrogeologický posudek, na který se Oznámení odvolává, nebyl předložen, stejně tak zpráva o průzkumu znečištění, či schéma umístění průzkumných vrtů. To vše je třeba doplnit v dokumentaci EIA.

Dle informací HMP se ve východní části území nacházejí dobře propustné nezpevněné sedimenty, s hladinou podzemní vody v hloubce 6 – 9 m a směrem proudění na severovýchod – k Rokytce. Zároveň z dostupných informací vyplývá, že stará ekologická zátěž již byla sanována a další sanace jsou plánovány před započítáním výstavby. Z toho HMP dovozuje, že vsakování srážkových vod ve východní části brání pouze plánované podzemní garáže. HMP důrazně doporučuje upravit návrh tak, aby bylo možné tyto vody přednostně zasakovat na pozemku stavby, jak stanovuje § 38 PSP. Terén na rozsáhlejších zpevněných plochách doporučuje HMP modelovat tak, aby je bylo možno využít pro vsakování, nebo aspoň krátkodobou retenci srážkových vod, s cílem minimalizovat odtok z území. HMP doporučuje využít přírodě blízkých opatření a začlenit je do celkových úprav uvažovaných v krajinářsky upraveném pásu prostupujícím mezi budovami a pak zejména v parkové ploše. Vodu, kterou nebude možno vsakovat, doporučuje HMP využít alespoň pro závlahu, ale pokud možno i pro další využití. Namísto do kanalizace doporučuje HMP odvést vodu do 200 m vzdálené Rokytky. Nepochozí ploché střechy doporučuje HMP provést jako vegetační.

*Příslušný úřad konstatuje, že v Oznámení je lokalita, kde je navržen záměr, z hlediska hydrogeologie dostatečně popsána. Případné doložení požadovaných dokumentů v Dokumentaci EIA by nepřineslo žádné nové údaje o stavu životního prostředí.*

*K problematice sanací a doporučení HMP ohledně zasakování příslušný úřad konstatuje následující:*

*V podzemní vodě byla zaznamenána kontaminace CIU.*

*V současné době probíhá zpracování analýzy rizik pro celý areál bývalé Tesly, která má za úkol podrobněji dokumentovat rozšíření znečištění především CIU, případně ropnými látkami, a zejména posoudit možnosti eventuálního šíření této kontaminace z lokality a dokladovat reálná*

*rizika pro lidskou populaci i ekosystémy. Zpracovatelem je společnost CZ BIJO a.s. Dalším cílem průzkumu spojeného s vypracováním analýzy rizik na základě aktuálních koncentrací škodlivin je posouzení kvality zemin a stavebních konstrukcí při budoucích výkopových a demoličních pracích. Výsledky budou zohledněny v projektové dokumentaci budoucí výstavby. V rámci přípravy projektu bude prověřeno rozšíření a dosah kontaminace podzemní vody ve směru proudění a bude prokázáno, zda a nakolik se znečištění podzemní vodou dále šíří. Na základě výsledků průzkumu bude provedena sanace podzemní vody v rozsahu stanoveném analýzou rizik a projektem sanačních prací, které budou předloženy k odsouhlasení ČIŽP. Průzkum znečištění a jeho případná sanace bude pozitivním vlivem z hlediska kvality podzemních vod, zabrání se riziku propagace znečištění prouděním mimo vlastní areál. Stejně tak nebude zasakována dešťová voda v místech kontaminací, sníží se riziko vymývání znečišťujících látek z konstrukcí nebo nesaturované zóny do zóny saturované.*

*Dle příslušného úřadu je navržený způsob likvidace srážkových vod v souladu s výsledky hydrogeologického průzkumu, který prokázal, že v řešeném území jsou převážně nevyhovující podmínky pro vsakování.*

*V Oznámení je počítáno s tím, že voda z retenčně-akumulačních nádrží bude využívána pro zálivku.*

*Většina nepochozích střech je v souladu s doporučením HMP navržena jako vegetační.*

#### Ad f) Neúplnost Oznámení

14. HMP upozorňuje na chybějící kapitolu „Nároky na dopravní infrastrukturu“ (v Oznámení záměru obvykle uváděnou v části B.II.) a rovněž chybějící posouzení radonového rizika (pro tento účel stačí využít dostupné archivní podklady). Obojí je třeba v dokumentaci doplnit.

*Příslušný úřad konstatuje, že Oznámení je zpracováno dle přílohy č. 3 zákona. V opačném případě by nebylo zahájeno zjišťovací řízení. Příloha č. 3 neobsahuje kapitolu „Nároky na dopravní infrastrukturu“ – tato kapitola je povinnou součástí dle přílohy č. 4, která se věnuje náležitostem Dokumentace EIA. V Oznámení se podrobně oblasti dopravy věnuje příloha č. 1 – Dopravně inženýrské podklady. Posouzení radonového rizika není předmětem posuzování vlivů na životní prostředí. Tato záležitost je řešena v rámci územního či stavebního řízení.*

15. Tvrzení, že „vlastní záměr nebude mít vliv na stávající okolní obyvatelstvo“ (str. 70) není vůbec doložené a paradoxně následuje hned za odstavcem o dosud fakticky neřešeném zajištění školských zařízení pro nové obyvatele. V dokumentaci je nutné doplnit i hledisko ostatních veřejných služeb.

*Dle příslušného úřadu byl vliv záměru na obyvatelstvo v Oznámení náležitě vyhodnocen, Oznámení obsahuje kap. D.I.1 Vliv na obyvatelstvo a veřejné zdraví (z té je i uvedené tvrzení). V této kapitole je mj. uvedeno, že **obyvatelé v okolí stavby mohou být dotčeni změnou***



*jednotlivých složek životního prostředí, které mohou mít vliv na jejich zdraví a na jejich socioekonomické prostředí. Při posuzování možných vlivů na zdraví obyvatel žijících v okolních domech je nutno brát obecně v úvahu všechny faktory, které mohou mít dopad na lidské zdraví.*

*Hlavními faktory, které lze v dotčené lokalitě očekávat v souvislosti s výstavbou či provozem záměru a které tedy mohou být záměrem významněji ovlivněny, budou hluk a znečištění ovzduší. Posuzovaný záměr nebude zdrojem kontaminace vod ani půdy chemickými látkami ani patogenními organismy či jejich toxiny. Působení vibrací na obyvatelstvo bude minimální, vibrace nebudou dosahovat takových intenzit, aby mohly mít negativní zdravotní účinky.*

*Nároky na předškolní a školní vzdělávání budou uspokojeny ve stávajících nebo nových zařízeních vybudovaných městskou částí Praha 9. Investor záměru předpokládá spolupráci s MČ Praha 9 při rozvoji školských zařízení v území.*

*Příslušný úřad konstatuje, že je zřejmé, že záměr nebude mít významný negativní vliv na obyvatelstvo. V navrženém záměru je nadto dle příslušného úřadu možnost realizovat předškolní či školní zařízení.*

16. Naprosto nedostatečně je zhodnocen vliv záměru na klima (D.I.2). Chybí totiž vliv vytápění – podle údaje na str. 26 bude roční spotřeba cca 13 550 MWh. V dokumentaci EIA je toto třeba doplnit, samozřejmě podle předpokládané skladby zdrojů CZT. K tomu je třeba doplnit i vliv spálení předpokládaných 96 000 m<sup>3</sup> zemního plynu za rok.

*Dle příslušného úřadu byl vliv záměru na klima zhodnocen dostatečně. Potenciálně největší možný vliv na klima má u tohoto druhu záměru vyvolaná doprava a vytápění. Celková produkce emisí CO<sub>2</sub> ekvivalentu z automobilové dopravy v prostoru záměru byla vypočtena řádově v jednotkách tun za rok. Z toho vyplývá, že realizace záměru bude mít z globálního hlediska produkce emisí CO<sub>2</sub> ekvivalentu z automobilové dopravy České republiky nevýznamný efekt na klimatický systém. Navrženo je vytápění pomocí CZT. Z toho je zřejmé, že v předmětné lokalitě nemůže být negativní vliv záměru na klima uvažován. Při využití systému CZT je vliv na klima hodnocen u jednotlivých zdrojů tepla, využití vyprodukovaného tepla konkrétními spotřebiteli pak nelze považovat za potencionální ovlivnění klimatu.*

17. V textu ani v přílohách není přehledným způsobem (a odůvodněně) vymezeno dotčené území (podle § 3 písm. c zákona).

*S danou připomínkou se příslušný úřad neztotožňuje. Dle § 3 písm. c) zákona se dotčeným územím rozumí území, jehož životní prostředí a obyvatelstvo by mohlo být závažně ovlivněno provedením záměru nebo koncepce. Je zřejmé, že pro jednotlivé složky životního prostředí bude velikost dotčeného území různá. Dotčené území je v rámci Oznámení uvedeno formou mapových*

*podkladů. Je zde jednoznačně definováno umístění samotného záměru, rovněž v příslušných odborných studiích je z map zřejmé, jak vypadá dotčené území.*

Závěrem HMP konstatuje, že doporučuje záměr k dalšímu posouzení, a to vzhledem k jeho rozsahu, navrhovaným kapacitám a možné kumulaci s dalšími záměry v území. Zvolené urbanistické řešení, umisťující zástavbu přímo na uliční čáru, považuje HMP za možný precedent pro další výstavbu podél Poděbradské třídy.

*Uplatněné připomínky se převážně týkají architektonicko-urbanistického řešení či detailního dopravního řešení. Tyto oblasti však nejsou předmětem posuzování vlivu na životní prostředí. Připomínky týkající se vlivů záměru na životní prostředí byly příslušným úřadem řádně vypořádány. Provedené zjišťovací řízení prokázalo, že záměr nemá významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví a je v dané lokalitě akceptovatelný. Podle příslušného úřadu z vyjádření HMP neplyne, že by záměr mohl významně negativně ovlivnit životní prostředí.*

Městská část Praha 9 (MČ P9) v úvodu vyjádření popisuje záměr. Z hlediska životního prostředí konstatuje, že záměr je zpracován dostatečně a lze s ním souhlasit za následujících podmínek:

1. Tříděný odpad požaduje MČ P9 umístit do podzemí, zároveň je nutné počítat s větší plochou i pro nádoby na kovy.

*Uvedený požadavek je řešitelný v další fázi projektové přípravy záměru. Tyto detaily technického řešení záměru budou předmětem územního řízení, v rámci zjišťovacího řízení není takováto technická podrobnost řešena.*

2. Do dalšího stupně požaduje MČ P9 zpracovat podrobný návrh ozelenění. U řešení zeleně na podzemních garážích je nutné dodržet mocnost nové vegetační vrstvy min. 3 metry. Tam, kde toto nebude možné zajistit, je nutné vybrat vhodný sortiment dřevin (ne stromy). Vhodný sortiment je třeba vybrat na všechny plochy především s ohledem na prosperitu dřevin. Je třeba zvolit sortiment pestrý, nikoliv monokulturní.

*Uvedený požadavek se týká další fáze projektové přípravy.*

3. Z hlediska hlukové studie MČ P9 požaduje instalovat vhodné zasklení okenních a dveřních prostor z důvodů snížení hlukové zátěže z ul. Poděbradské a železniční tratě.

*Hluková studie, která je součástí Oznámení, s takovýmto řešením počítá. V místech, kde je zvýšená hladina hluku, je navržena zvýšená ochrana vnitřních prostor stavby.*

MČ P9 z urbanistického pohledu a využití území konstatuje následující:

1. Z pohledu územního plánu je stavba v rozporu s územním plánem hl. m. Prahy z důvodů, že stavba je umístována do funkčních ploch VN (nerušící výroba), v části SV (smíšené území) a v nezastavitelném území DU (urbanisticky významné plochy a dopravní spojení). Tato skutečnost plyne i ze stanoviska UZR HMP č. j. MHMP 1119607/2018 ze dne 18. 07. 2018. Z důvodu, že je stavba v rozporu s platným územním plánem, nelze posoudit koeficienty HPP vs. KZ.

*V rámci posuzování vlivů na životní prostředí není posuzován soulad záměru s územním plánem. V rámci zjišťovacího řízení bylo prokázáno, že záměr nemůže mít významný negativní vliv na životní prostředí. Pro tuto skutečnost není rozhodující, zda je záměr v souladu s územním plánem. Soulad s územním plánem bude posuzován až v rámci územního řízení. Příslušný úřad dodává, že v současné době na plochu VN probíhá změna územního plánu č. Z2794/00.*

2. Dle MČ P9 nebyl prokázán soulad záměru s PSP.

*V rámci zjišťovacího řízení není prokazován soulad záměru s PSP, toto je předmětem následného územního řízení.*

3. Navrhovaný záměr není v souladu s návrhem územní studie, která má sloužit jako podklad pro nový územní plán hl. m. Prahy, lokalita Nová Harfa a část lokality U Rokytky, zpracované UZR MHMP projednávanou při veřejném jednání. Tato studie byla veřejně vystavena od 07. 05. 2018 do 14. 06. 2018.

*V rámci posouzení vlivů na životní prostředí není posuzován soulad s územní studií, nadto je třeba dodat, že územní studie není závazným podkladem.*

4. Z urbanistického pohledu je dle MČ P9 záměr neuchopitelný, neboť nenavazuje nejen svým půdorysem, ale i hmotovým uspořádáním na stávající zástavbu, např. Zahrady Nad Rokytkou či Kejřův park.

*Urbanistický pohled není předmětem posuzování vlivů na životní prostředí. Vlivy záměru se odvíjejí od jeho kapacit a náplně. Tyto vlivy byly v rámci zjišťovacího řízení řádně posouzeny, přičemž bylo prokázáno, že záměr nemůže mít významné negativní vlivy na životní prostředí.*

Závěrem MČ P9 požaduje pokračovat v posuzování záměru a v dokumentaci záměr přepracovat s ohledem na uvedené připomínky.

*Podle příslušného úřadu z vyjádření MČ P9 nelyne, že by záměr mohl významně negativně ovlivnit životní prostředí. Požadavky na pokračování procesu EIA vycházejí z nesouladu s územním plánem či architektonického řešení záměru, jež nejsou předmětem posuzování vlivů na životní prostředí.*

Městská část Praha 14 (MČ P14) ve vyjádření podmiňuje realizaci záměru dokončením stavby Městského okruhu v trase Pelc-Tyrolka – MÚK Rybníčky a zprovozněním mimoúrovňových křižovatek Poděbradská x Průmyslová a Kbelská x Kolbenova.

*Příslušný úřad konstatuje, že navržené podmínky pro možnou výstavbu záměru nejsou ničím odůvodněny. V Oznámení záměru jsou z dopravního hlediska navržena taková kompenzační opatření (úpravy křižovatek), která umožní záměr realizovat i bez výše uvedených dopravních staveb. Z vyjádření MČ P14 neplyne, že by záměr mohl významně negativně ovlivnit životní prostředí.*

Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha nemá k Oznámení zásadní připomínky, pouze upozorňuje, že povinnosti kácení dřevin rostoucích mimo les v souladu s ustanovením § 8 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, se vztahují i na dřeviny, jejichž obvod v měrné výšce nedosahuje 80 cm, a to v případě, kdy jsou součástí stromořadí.

*Ve vyjádření je uplatněno upozornění vyplývající z platných právních předpisů, neplyne z něj nutnost záměr posuzovat, navíc toto ani není tímto dotčeným správním úřadem požadováno.*

Hygienická stanice hl. m. Prahy (HS HMP) nepožaduje podrobit záměr dalšímu posuzování dle zákona č. 100/2001 Sb. Oznámení je zpracováno v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí z hlediska ochrany veřejného zdraví. V rámci řešeného území není předpokládán žádný výrazný negativní vliv záměru na veřejné zdraví.

*Podle příslušného úřadu z vyjádření HS HMP nevyplývá nutnost záměr posuzovat, navíc toto ani není tímto dotčeným správním úřadem požadováno.*

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (dále jen „OCP MHMP“) jako dotčený správní úřad nepožaduje posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle zákona.

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu, z hlediska lesů a lesního hospodářství, z hlediska ochrany přírody a krajiny a z hlediska myslivosti nemá OCP MHMP připomínky.

Z hlediska odpadového hospodářství se upozorňuje na povinnost dodržet vyhl. č. 5/2007 Sb. HMP, obecně závaznou vyhlášku, 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), v platném znění

Z hlediska ochrany ovzduší OCP MHMP konstatuje, že záměr je umístěn do lokality v rámci pražského regionu imisně středně zatížené, kde dle map pětiletých klouzavých průměrů imisních koncentrací, vyhodnocovaných Českým hydrometeorologickým ústavem (ČHMÚ, pětiletý průměr 2012-2016) dosahují průměrné roční imisní koncentrace NO<sub>2</sub> hodnot 24 - 32,3 µg/m<sup>3</sup>,

PM<sub>10</sub> hodnot 23,5 – 24,1 µg/m<sup>3</sup>, PM<sub>2,5</sub> hodnot 16,6 – 16,8 µg/m<sup>3</sup>, benzenu hodnot 1,3 – 1,4 µg/m<sup>3</sup> a benzo(a)pyrenu (B(a)P) hodnot 1,0 – 1,08 ng/m<sup>3</sup>. U průměrných 24hodinových koncentrací PM<sub>10</sub> činí 36. nejvyšší koncentrace 41 µg/m<sup>3</sup>, resp. 42,2 µg/m<sup>3</sup>. Z výše uvedených údajů vyplývá, že v předmětném území s výjimkou průměrných ročních imisních koncentrací B(a)P nedochází k překračování imisních limitů sledovaných znečišťujících látek.

Vliv výstavby i provozu záměru na ovzduší byl v předloženém materiálu posouzen na základě modelových výpočtů rozptylové studie (zpracována ve společnosti ATEM, září 2018, RS). Ve studii byla vyhodnocena stávající imisní situace v okolí záměru a dále výhledová imisní situace ve dvou časových horizontech - k roku 2023 a pro období naplnění územního plánu hl. m. Prahy. Pro oba časové horizonty byla hodnocena situace bez výstavby záměru a po jeho zprovoznění. Při stanovení imisního pozadí v okolí záměru se v RS vycházelo ze zdrojových sestav, použitých metodik i výsledků modelování projektu „Modelové hodnocení kvality ovzduší na území hl. města Prahy“ - aktualizace 2016. Stávající imisní situace byla v RS vyhodnocena na základě výsledků pětiletých klouzavých průměrů imisních koncentrací za období 2012 - 2016, publikovaných ČHMÚ.

Z výsledků modelových výpočtů vyplývá, že v řešeném území v obou posuzovaných výhledových horizontech nebylo predikováno překročení imisního limitu žádné ze sledovaných znečišťujících látek. Vlivem provozu záměru mají průměrné roční koncentrace znečišťujících látek narůst řádově o setiny až desetiny µg/m<sup>3</sup> (u NO<sub>2</sub>, benzenu, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>), resp. o tisíce ng/m<sup>3</sup> (u B(a)P). V obou výhledových horizontech se jedná o srovnatelné příspěvky k imisním koncentracím znečišťujících látek, jako mírně vyšší byly vypočteny příspěvky ve výhledu k roku 2023. V případě krátkodobých koncentrací mají příspěvky k hodinovým koncentracím NO<sub>2</sub> činit 0,65 µg/m<sup>3</sup> (výhled k roku 2023), resp. 0,85 µg/m<sup>3</sup> (naplnění ÚP hl. m. Prahy), a příspěvky k denním koncentracím PM<sub>10</sub> v úrovních 2,3 µg/m<sup>3</sup> (výhled k roku 2023), resp. 1,3 µg/m<sup>3</sup> (naplnění ÚP hl.m. Prahy). U nejvíce ovlivněné obytné zástavby při ul. Nademlejnská se jedná o příspěvky k denním koncentracím PM<sub>10</sub> v úrovni 0,7 µg/m<sup>3</sup>, a to pro oba hodnocené výhledové horizonty.

Závěrem rozptylové studie je konstatováno, že navrhovaný záměr nepovede k překračování žádné ze sledovaných znečišťujících látek. Vliv záměru na kvalitu ovzduší hodnotí zpracovatelé rozptylové studie vzhledem k jeho rozsahu jako nevýznamný.

K období výstavby záměru je v rozptylové studii konstatováno, že v době realizace stavebních prací lze v blízkém okolí záměru očekávat zvýšené koncentrace znečišťujících látek. Vliv negativních důsledků výstavby záměru lze významně snížit aplikací technickoorganizačních opatření, jejichž návrh je v předloženém oznámení záměru podrobně rozpracován v kapitole D.IV.

Vzhledem ke skutečnosti, že záměr je umístěn do lokality, kde za stávajícího stavu dochází k mírnému překračování imisního limitu ročních koncentrací B(a)P, jsou v předloženém oznámení navržena opatření k zachování alespoň stávajícího stavu zatížení území tímto polutantem. Pro úplnost je třeba uvést, že dle údajů v RS ve výhledu k období dokončení záměru nebylo překročení imisního limitu B(a)P predikováno. V rámci sadových úprav řešeného území má být realizována výsadba celkem cca 150 ks stromů a dále cca 15 ks stromů má být vysazeno mimo řešené území (část výsadeb má nahradit stávající stromy, keře a keřové skupiny, které budou v souvislosti s výstavbou záměru odstraněny). Z provedeného výpočtu pak vyplývá,

že navržené výsadby dostatečně pokryjí nárůst emisí B(a)P generovaných záměrem a umožní udržení imisní zátěže touto znečišťující látkou v řešeném území alespoň na současné úrovni. Po prostudování předloženého oznámení záměru orgán ochrany ovzduší OCP MHMP konstatuje, že záměr byl posouzen z hlediska vlivů na ovzduší v dostatečné kvalitě i podrobnosti a nepožaduje další projednání v rámci následných stupňů procesu EIA. Záměr o navržených parametrech je v dané lokalitě přijatelný.

Z hlediska ochrany vod OCP MHMP uvádí, že bloky 1 až 4 budou zásobovány vodou z vodovodního řádu v ul. Poděbradská. Tento řad bude v rámci stavby dle požadavků PVS a.s. zkapacitněn z DN 200 na DN 300. Přeložka bude provedena od křižovatky ul. Poděbradská s Průmyslovou ve stávající trase v délce cca 900 m. Blok 5 bude zásobován vodou ze stávajícího vodovodního řádu v ul. U Elektry. Splaškové a srážkové vody z bloků 1 až 4 budou odváděny čtyřmi přípojkami jednotné kanalizace do jednotné kanalizace pro veřejnou potřebu v ul. Poděbradská. Splaškové vody z bloku 5 budou odváděny samostatnou přípojkou do kanalizace pro veřejnou potřebu v ul. U Elektry. Srážkové vody z bloku 5 budou odváděny do stoky dešťové kanalizace navržené v nové ulici č. 1. Pro odvedení srážkových vod z komunikací a zpevněných ploch bude v areálu vybudován systém stok dešťové kanalizace se třemi retenčními nádržemi s regulovaným odtokem. Dalších pět retenčních nádrží s regulovaným odtokem je navrženo u jednotlivých bloků. Nově vybudované stoky dešťové kanalizace budou zaústěny do jednotné kanalizace pro veřejnou potřebu v ul. Poděbradská. Navržený způsob likvidace srážkových vod je v souladu s výsledky hydrogeologického průzkumu, který prokázal, že v řešeném území jsou převážně nevyhovující podmínky pro vsakování. Pro předčištění odpadních vod z navržených restauračních provozů se zatím předpokládají dva odlučovače tuků. Podzemní garáže nebudou odvodněny do kanalizace, ale do sběrných jímek umístěných v ploše parkingu.

Vody ze stavební jámy budou přečerpávány do jednotné kanalizace pro veřejnou potřebu. Technické řešení napojení vč. způsobu jejich předčištění bude upřesněno v dalších stupních projektové přípravy. Předpokládá se realizace usazovacích nádrží pro odstranění kalů příp. odlučovačů lehkých kapalin pro odstranění znečištění ropnými látkami. OCP MHMP upozorňuje, že vypouštěné vody musí splňovat jakostní limity dle schváleného kanalizačního řádu a toto řešení je nutné projednat s Pražskou vodohospodářskou společností, a.s.

Dle přiložené koordinační situace budou v areálu umístěny dvě distribuční trafostanice. V dalších stupních projektové přípravy je nutné upřesnit typ osazených transformátorů (olejové či suché chlazené vzduchem) tak, aby mohl být zhodnocen vliv záměru na zájmy chráněné vodním zákonem z hlediska nakládání se závadnými látkami.

Pozemky určené pro výstavbu se nacházejí v bývalém průmyslovém areálu, kde byla jednotlivými průzkumy zjištěna kontaminace zemin, stavebních konstrukcí a podzemních vod především chlorovanými uhlovodíky příp. ropnými látkami. Předpokládaný rozsah znečištění a způsob nakládání s odpady bude řešen v rámci analýzy rizik zpracované v dalších stupních projektové přípravy.

OCP MHMP upozorňuje, že:

- Výstavba vodních děl podléhá v navazujících stupních projektové přípravy projednání dle ust. § 15 vodního zákona u příslušného vodoprávního úřadu městské části Praha 9.
- Posouzení, zda se v případě retenčních nádrží jedná o vodní díla ve smyslu ust. § 55 vodního zákona, přísluší vodoprávnímu úřadu městské části Praha 9.

OCP MHMP závěrem konstatuje, že z vodohospodářského hlediska nemá připomínky a nepožaduje další projednávání dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

*Podle příslušného úřadu z vyjádření OCP MHMP nevyplývá nutnost záměr posuzovat, navíc toto ani není tímto dotčeným správním úřadem požadováno. Z vyjádření OCP MHMP neplyne, že by záměr mohl významně negativně ovlivnit životní prostředí.*

Odbor památkové péče Magistrátu hlavního města Prahy ve vyjádření upozorňuje na zákonné povinnosti stavebníka, vyplývající ze zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči.

*Podle příslušného úřadu z vyjádření OPP MHMP nevyplývá nutnost záměr posuzovat, navíc toto ani není tímto dotčeným správním úřadem požadováno.*

#### **Poučení:**

Proti tomuto rozhodnutí mohou oznamovatel a dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2 zákona podat odvolání k Ministerstvu životního prostředí, a to podáním učiněným u OCP MHMP. Odvolací lhůta činí 15 dnů ode dne oznámení rozhodnutí. Odvoláním lze napadnout výrokovou část rozhodnutí, odvolání jen proti odůvodnění rozhodnutí je nepřipustné. V odvolání musí být uvedeno, v jakém rozsahu se rozhodnutí napadá a v čem je spatřován rozpor s právními předpisy nebo nesprávnost rozhodnutí nebo řízení, jež mu předcházelo. Splnění podmínek podle § 3 písm. i) bodu 2 zákona doloží dotčená veřejnost v odvolání.

**RNDr. Štěpán Kyjovský**  
ředitel odboru

podepsáno elektronicky

## **Rozdělovník:**

- **Oznamovatel**

- CENTRAL GROUP 33. investiční, s.r.o., IDDS: zyktyty

- **Dotčená veřejnost veřejnou vyhláškou** vyvěšením na úřední desce Magistrátu hlavního města Prahy po dobu 15 dnů, přičemž patnáctým dnem od vyvěšení se písemnost považuje za doručenou

*První den zveřejnění:*

*Poslední den zveřejnění:*

- **Dotčené územní samosprávné celky ke zveřejnění na úřední desce** pod dobu nejméně 15 dnů podle § 16 zákona (OCP MHMP žádá o zaslání dokladu o vyvěšení a sejmutí)

- Městská část Praha 9, starosta, IDDS: nddbppc
- Městská část Praha 14, starosta, IDDS: pmabtf

- **Na vědomí**

- Hlavní město Praha, Ing. Petr Hlubuček - náměstek primátora, Mariánské náměstí 2/2, 110 01 Praha 1
- Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze, IDDS: zpqai2i
- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha, IDDS: 4dkdzty
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor památkové péče, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
- Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace, IDDS: c2zmahu
- Úřad městské části Praha 9, odbor životního prostředí a dopravy, IDDS: nddbppc

- **Spis**