

- dle rozdělovníku -

Váš dopis zn./ze dne:

Č. j.:

MHMP 2459932/2019

Sp. zn.:

S-MHMP 1768448/2018 OCP

Vyřizuje/tel.:

Ing. Marie Beranová

236 004 443

Počet listů/příloh: **13/1**

Datum:

09.12.2019

Závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (dále též „OCP MHMP“) jako příslušný úřad podle § 22 písm. a) a § 23 odst. 10 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), podle § 9a odst. 1 zákona vydává

souhlasné stanovisko k záměru „Rozšíření Metropole Zličín“.

I. Povinné údaje

1. Název záměru

Rozšíření Metropole Zličín

2. Kapacita (rozsah) záměru

Předmětem navrhovaného záměru je rozšíření obchodního centra Metropole Zličín o celkové hrubé podlažní ploše 154 628 m² do prostoru stávajícího povrchového parkoviště v jižní části území. Po realizaci záměru se počítá s celkem 2 979 parkovacími stáními (PS), z toho 103 PS

bude v zásobovacím domě. Navýšení proti současnému stavu je o 1 270 PS. Zastavěná plocha v současnosti je 40 946 m², navýšení bude o 37 955 m².

Základní bilance záměru „Rozšíření Metropole Zličín“

Plocha řešeného území – samotný areál OC	118 850 m ²
Plocha řešeného území – dopravní napojení na Rozvadovskou spojku ve variantě A	9 405 m ²
Plocha řešeného území – dopravní napojení na Rozvadovskou spojku ve variantě B	5 285 m ²
Plocha řešeného území – areál OC a varianta dopravního napojení na Rozvadovskou spojku A	128 255 m ²
Plocha řešeného území – areál OC a varianta dopravního napojení na Rozvadovskou spojku B	124 135 m ²
Plocha celého řešeného území vč. obou variant dopravního napojení na Rozvadovskou spojku	133 540 m²
Plocha zeleně ve variantě dopravního napojení na Rozvadovskou spojku A	41 324 m ²
Plocha zeleně ve variantě dopravního napojení na Rozvadovskou spojku B	41 004 m ²
Zastavěná plocha	37 955 m ²
Obestavěný prostor	725 876 m ³
Počet nadzemních úrovní	max. 7
Počet podzemních úrovní	1
HPP - nadzemní podlaží vč. parkovacího domu	151 113 m ²
HPP - podzemní podlaží	3 515 m ²
HPP celková	154 628 m²
HPP obchodní plochy	28 971 m ²
HPP gastro	4 315 m ²
HPP parking	84 804 m ²
HPP ostatní (chodby, schodiště, výtahy, zázemí-BC, lobby, dětský koutek)	36 538 m ²
Celkový počet parkovacích stání – navýšení oproti současnému stavu	1 270

Samotné rozšíření stávajícího objektu obchodního centra Metropole Zličín je z hlediska technického řešení a architektonicko-stavební koncepce posuzován v jedné variantě, řešení nového dopravního napojení na Rozvadovskou spojku je uvažováno ve dvou variantách – východní a západní - varianta A (podzemní krytá rampa z oblasti sjezdu u stávajícího přemostění

Rozvadovské spojky, kde je navržen jak výjezd, tak i vjezd s přímým napojením na parkovací dům, rampa bude procházet pod zkušební tratí Dopravního podniku a na Rozvadovskou spojku se napojí u stávající retenční nádrže) a varianta B (oboustranná podzemní krytá rampa situovaná do jihozápadní části území, která bude procházet pod zkušební tratí Dopravního podniku a.s.).

3. Zařazení záměru dle přílohy č. 1

Záměr naplňuje ust. § 4 odst. 1 písm. c) zákona, a to ve vztahu k bodu 109 - Parkoviště nebo garáže s kapacitou od stanoveného limitu parkovacích stání v součtu pro celou stavbu (500 míst) a bodu 110 - Výstavba obchodních komplexů a nákupních středisek s celkovou zastavěnou plochou od stanoveného limitu (6000 m²) kategorie II přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů

4. Umístění záměru

kraj: hl. m. Praha
městská část: Praha-Zličín, Praha 13
katastrální území: Třebonice, Zličín

Záměr se nachází na území hl. m. Prahy v městské části Praha–Zličín a Praha 13, k. ú. Zličín [793264] a Třebonice [770353].

Zájmové území je z východu vymezeno ulicí Řevnická, z jihu oplocením zkušební trati Dopravního podniku hl. m. Prahy a místní komunikací I. třídy (Rozvadovská spojka), v jihozápadním rohu oplocením trafostanice PRE a.s., ze západu oplocením depa Dopravního podniku hl. m. Prahy a ze severu zástavbou u ul. U Zličína. Hlavní a jediný příjezd je v současné době z ulice Řevnická v severovýchodním rohu území.

5. Obchodní firma oznamovatele

CGI Metropole, s.r.o.

6. IČO oznamovatele

26120313

7. Sídlo (bydliště) oznamovatele

Řevnická 1/121, 155 21 Praha 5

8. Podmínky pro fázi přípravy záměru, realizace (výstavby) záměru, provozu záměru, popřípadě podmínky pro fázi ukončení provozu záměru za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví

• **podmínky pro fázi přípravy**

1. Protihluková stěna 1 (PHS 1) bude umístěna na úrovni +14,000 m, její poloha je stanovena v příloze č. 2 dokumentace - Akustické posouzení. PHS 1 bude půdorysného tvaru L o celkové délce 70 m a o výšce horní hrany 4,5 m nad úroveň střechy (spodní hrana stěny bude 0,4 m nad úroveň střechy), stěna bude pohlťivá směrem k jednotkám s $\alpha_{\min}=0,6$.
2. Pohlťivý obklad stěny bude umístěn na úrovni +14,000 m, jeho poloha je stanovena v příloze č. 2 dokumentace - Akustické posouzení. Obklad bude o celkové délce 38 m po celé výšce stěny. Obklad bude pohlťivý o $\alpha_{\min}=0,6$.
3. Protihluková stěna 2 (PHS 2) bude umístěna na úrovni +14,000 m, její poloha je stanovena v příloze č. 2 dokumentace - Akustické posouzení. PHS 2 bude půdorysného tvaru L o celkové délce 28,5 m a o celkové výšce 4 m. Tato stěna bude akusticky odrazivá.
4. Komíny nově navrhované kotelny budou osazeny tlumiči hluku o minimálním útlumu 12 dB.
5. Pro snížení emisních příspěvků záměru z hlediska benzo[a]pyrenu bude vysázeno 61 ks listnatých stromů o objemu koruny 4 m³.
6. V dalším stupni projektu budou prověřena a případně zapracována opatření ke snížení spotřeby energie při provozu budovy.
7. V projektu pro územní rozhodnutí bude provedena optimalizace návrhu akumulčních nádrží, ze kterých bude voda využívána pro závlahy a splachování WC. Současně budou optimalizovány další objekty pro nakládání se srážkovými vodami s koncepcí přednostního využití vod pro závlahu a splachování WC, dále vsakování nevyužitých vod a až jako poslední možnost bude využít odvod vody do dešťové kanalizace.

• **Podmínky pro fázi výstavby záměru**

8. Bude zpracován havarijní plán pro výstavbu, do kterého budou zapracovány i opatření na ochranu podzemních vod při výstavbě. Při výstavbě smí být z dílčích stavebních jam a výkopů zasakovány pouze nekontaminované vody. V případě kontaminace musí být vody přečerpávány do usazovacích či retenčních nádrží. Kontaminované vody nesmí být vypouštěny bez předčištění ani do dešťové kanalizace.
9. Do projektu organizace výstavby budou začleněny všechny požadavky na ochranu životního prostředí při výstavbě (str. 63 - 65 dokumentace EIA).

10. Na vybrané plochy určené k osetí travním semenem bude použita směs trav s obsahem minimálně 30 % kvetoucích dvouděložných nektarových rostlin: štírovník růžkatý (*Lotus corniculatus*), jetele (*Trifolium* spp.), čičorka pestrá (*Coronilla varia*). Směs nejen poskytne potravu pro medonosný hmyz namísto druhově chudého trávníku, ale navíc snižuje potřebu údržby, jelikož není třeba tak častého sečení.

- **Podmínky pro fázi provozu záměru**

11. Travní porosty budou sekány s minimální frekvencí, ideálně pouze 2x ročně, aby nedocházelo k přílišnému vysychání a podpořila se jejich retenční schopnost. Díky přítomnosti kvetoucích rostlin bude porost zároveň poskytovat potravu hmyzu.

- **Podmínky po ukončení provozu záměru**

Podmínky při zrušení záměru budou vycházet z aktuálního stavu životního prostředí a technologických možností v době ukončení provozu záměru, a proto není odůvodněné ani potřebné je v současné době stanovovat.

9. Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí (parametry, délka sledování) přiměřené povaze, umístění a rozsahu záměru a významnosti jeho vlivů na životní prostředí

Nestanovují se.

II. Odůvodnění

1. Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek

Záměr naplňuje ust. § 4 odst. 1 písm. c) zákona, a to ve vztahu k bodu 109 - Parkoviště nebo garáže s kapacitou od stanoveného limitu parkovacích stání v součtu pro celou stavbu (500 míst) a bodu 110 - Výstavba obchodních komplexů a nákupních středisek s celkovou zastavěnou plochou od stanoveného limitu (6000 m²) kategorie II přílohy č. 1 k zákonu. Tyto záměry podléhají posouzení vlivů na životní prostředí, pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení. V daném případě nutnost posoudit záměr vyplývá ze závěru zjišťovacího řízení odboru ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy č. j. MHMP 246177/2019 ze dne 05.01.2019.

Dne 31.10.2018 obdržel odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (OCP MHMP) oznámení záměru „Rozšíření Metropole Zličín“.

Informace o oznámení byla na úřední desce Magistrátu hlavního města Prahy zveřejněna dne 08.11.2018. 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 10.12.2018.

Dne 05.01.2019 vydal OCP MHMP závěr zjišťovacího řízení pod č.j. MHMP 246177/2019 s závěrem, že záměr má významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví a bude posuzován podle zákona.

30.05.2019 byla na OCP MHMP předložena dokumentace záměru zpracovaná Ing. Liborem Ládyšem, držitelem autorizace dle § 19 zákona (č. j. udělení autorizace 3772/603/OPV/93, prodloužení autorizace č. j. 70572/ENV/15), a kol.

Informace o dokumentaci byla na úřední desce Magistrátu hlavního města Prahy zveřejněna dne 10.06.2019. 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 10.07.2019.

V dokumentaci bylo provedeno vyhodnocení vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví, které jsou hodnoceny ve všech aspektech, a to v případě potřeby jak ve fázi výstavby, tak ve fázi provozu záměru.

Jako odborný podklad pro vypracování dokumentace záměru byla zpracována řada dílčích odborných studií zaměřených na detailní analýzu a hodnocení jednotlivých aspektů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí. V rámci dokumentace byly zpracovány tyto studie:

- Dopravní studie (European Transportation Consultancy, s.r.o., únor 2019),
- Akustické posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., květen 2019),
- Rozptylová studie (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o., duben 2019),
- Vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o., duben 2019),
- Vyhodnocení vlivu hluku na veřejné zdraví (EKOLA group, spol. s r.o., květen 2019),
- Kompenzační opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o., duben 2019),
- Vlivy záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o., květen 2019),
- Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz (EKOLA group, spol. s r.o., duben 2019),
- Světelné posouzení vlivu na okolní objekty (EKOLA group, spol. s r. o., duben 2019),

- Dendrologický průzkum (Ing. Tomáš Pilař, únor 2018),
- Podrobný inženýrskogeologický průzkum a doplňující geologický průzkum pro vsakování srážkových povrchových vod (JK envi s.r.o., duben 2019),
- Vyhodnocení vlivů na povrchové a podzemní vody (K2H s.r.o., květen 2019)

a výkresová část.

V rámci dokumentace EIA byly komplexně vyhodnoceny všechny možné významné vlivy záměru na jednotlivé složky životního prostředí (např. vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví, vlivy na ovzduší a klima, vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky, vlivy na povrchové a podzemní vody, vlivy na půdu, vlivy na přírodní zdroje, vlivy na biologickou rozmanitost, vlivy na krajinu a její ekologické funkce atd.).

Součástí uvedeného vyhodnocení vlivů bylo i posouzení kumulativních vlivů s dalšími plánovanými záměry v území jak v krátkodobém, tak dlouhodobém výhledu.

Z provedených posouzení v dokumentaci EIA vyplývá, že realizace záměru nebude představovat významné zhoršení životního prostředí a že předmětný záměr z hlediska vlivů na jednotlivé složky životního prostředí bude akceptovatelný.

Záměr nemůže mít žádné vlivy, které by přesahovaly státní hranice.

Z pohledu vlivu stavby na životní prostředí byly identifikovány některé jednoznačně pozitivní aspekty záměru Rozšíření Metropole Zličín. Vlivem záměru bylo vypočteno lokálně mírné zlepšení akustické situace i pokles imisní zátěže, a to díky změně směrování dopravy (i stávající) v souvislosti s realizací nového dopravního napojení na Rozvadovskou spojku. Pozitivně je hodnocena i výsadba zeleně a navržené hospodaření s dešťovými vodami.

V důsledku výstavby a provozu záměru Rozšíření Metropole Zličín nedojde k výrazným negativním změnám, které by nebylo možné eliminovat vhodně navrženými opatřeními a které by bránily realizaci stavby.

Zpracovatel dokumentace v závěru doporučil posuzovaný záměr k realizaci.

Zpracováním posudku byl pověřen Ing. Richard Kuk, držitel autorizace dle § 19 zákona (osvědčení o odborné způsobilosti č. j. 15700/4161/OEP/92, rozhodnutí o prodloužení autorizace č. j. 35055/ENV/16). V souladu s § 9 odst. 3 zákona stanovilo OCP HMP zpracovateli posudku pro zpracování a předložení posudku lhůtu 60 dní od převzetí dokumentace včetně všech podkladů. Dne 06.08.2019 byly zpracovateli posudku doručeny všechny podklady potřebné ke zpracování posudku. Dne 24.9.2019 požádal zpracovatel posudku dle §9 odst. 3 zákona č.100/2001 Sb. o prodloužení lhůty na zpracování posudku.

Dopisem č. j. MHMP 1471390/2019 ze dne 22.07.2019 rozeslalo OCP HMP pozvánku na veřejné projednání DÚSC ke zveřejnění a dále dotčeným orgánům a následně ji zveřejnilo dle § 16 odst. 1 zákona na internetu v Informačním systému EIA. Informace o konání veřejného projednání byla zveřejněna na úřední desce dotčeného kraje dne 22.07.2019.

Veřejné projednání dokumentace ve smyslu § 17 zákona se uskutečnilo dne 06.08.2019 od 15:30 hodin v budově Magistrát hlavního města Prahy, Jungmannova 35/29, Praha 1 (Škodův palác), místnost č. 201 - 2. patro. Na veřejném projednání zástupci oznamovatele seznámili přítomné zástupce DÚSC, dotčených orgánů a veřejnosti s posuzovaným záměrem a zpracovatel dokumentace s výsledky hodnocení vlivů záměru na životní prostředí. Na veřejném projednání byly vneseny připomínky a dotazy ze strany DÚSC a veřejnosti, na které bylo zástupci jednotlivých stran (zástupci oznamovatele, zpracovateli dokumentace, zpracovatelem posudku, zástupci OCP MHMP) obratem reagováno. Připomínky a dotazy se týkaly zejména problematiky hluku, intenzit dopravy, organizace dopravy, ovzduší a harmonogramu výstavby. Obecně lze konstatovat, že všechny dotazy a připomínky byly na veřejném jednání zodpovězeny. Zápis z veřejného projednání byl zpracován pod č. j. MHMP 1751202/2019 dne 28.08.2019 a bude rozeslán a zveřejněn zároveň s tímto stanoviskem.

Dne 25.10.2019 byl OCP HMP předložen posudek zpracovaný v souladu s přílohou č. 5 k zákonu Ing. Richardem Kukem.

Zpracovatel posudku se na základě dokumentace, upřesňujících informací poskytnutých oznamovatelem záměrů, vyjádření k dokumentaci a veřejného projednání, ztotožnil se závěrem dokumentace, že lze pro záměr Rozšíření Metropole Zličín vydat souhlasné stanovisko při splnění navržených podmínek.

V průběhu procesu posuzování vlivů na životní prostředí bylo nashromážděno dostatečné množství informací o záměru a jeho vlivech, na základě kterých je možné vydat závazné stanovisko sloužící jako objektivní odborný podklad pro vydání rozhodnutí v navazujících řízeních.

Do celého procesu posuzování se aktivně zapojili zástupci dotčených orgánů, územních samosprávných celků i veřejnosti. Vypořádání jejich připomínek k dokumentaci je součástí posudku a tohoto stanoviska (viz níže). Na veřejném projednání byly jejich otázky zodpovězeny a připomínky vypořádány (viz zápis z veřejného projednání a posudek).

Jak zpracovatel dokumentace, tak zpracovatel posudku považují záměr z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví při splnění jimi formulovaných podmínek za přijatelný.

Magistrát hlavního města Prahy se ztotožňuje se závěry dokumentace a posudku. Bere při tom v úvahu jak obsah těchto dokumentů, tak vyjádření k dokumentaci a veřejné projednání.

Nezbytným předpokladem pro akceptovatelnost oznamovatelem předloženého záměru je však splnění podmínek, které jsou formulovány v tomto závazném stanovisku.

Na základě výše uvedeného, dokumentace, vyjádření k ní podaných, veřejného projednání a posudku se příslušný úřad ztotožnil se závěry posudku a dospěl k závěru, že negativní vlivy posuzovaného záměru Rozšíření Metropole Zličín nepřesahují míru stanovenou zákony a dalšími předpisy a že předmětný záměr lze při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska realizovat, a tedy vydat souhlasné závazné stanovisko.

Text podmínek vychází prvotně z návrhu zpracovatele posudku.

Odůvodnění stanovených podmínek:

Podmínky pro fázi přípravy záměru

Podmínka č. 1 - 4 – podmínky jsou stanoveny na základě výsledků akustické studie v dokumentaci a jsou určeny k ochraně obyvatel před hlukem. Požadavek vychází z dokumentace.

Podmínka č. 5 - Jedná se o kompenzační opatření, které eliminuje příspěvek záměru ke koncentracím benzo[a]pyrenu. V rámci dokumentace byl proveden výpočet potřebného počtu stromů pro listnatý strom s velikostí koruny 4 m³. V souladu s metodikou výpočtu lze uvedený počet stromů upravit tak, aby bylo dosaženo stejného účinku eliminace benzo[a]pyrenu např. při použití výsadby jehličnatých stromů se stejnou korunou, kdy je možné zohlednit rozdíl v délce působení během roku (navržený poměr účinnosti je 1,5 : 1). Vyššího účinku lze dosáhnout i výsadbou stromů s větším objemem koruny. Mezi tyto stromy nelze započítat stromy, které budou vysazeny v rámci náhradní výsadby za kácené stávající stromy. Požadavek vychází z dokumentace a výsledků hodnocení v posudku.

Podmínka č. 5 - Podmínka č. 6 - Opatření bylo navrženo jako součást záměru v dokumentaci pro snížení negativních účinků na klima. V rámci posudku byl tento požadavek začleněn mezi podmínky realizace záměru.

Podmínka č. 7 - Koncepce nakládání se srážkovými vodami je v projektu navržena velmi vhodně. Koncepční návrh není doložen výpočtem optimalizace využití vody pro navržené varianty – využití pro závlahy a splachování WC, vsakování a teprve pro přebytek vody odvádění do dešťové kanalizace. Využití vody pro zálivku patří mezi vhodná adaptační opatření zohledňující vlivy klimatu. Požadavek vychází z dokumentace a na základě vyjádření k dokumentaci a hodnocení v rámci posudku byl začleněn mezi podmínky realizace záměru.

Podmínky pro fázi výstavby záměru:

Podmínka č. 8 - Požadavek je určen na ochranu podzemních vod při výstavbě. V projektu navržené vsakování srážkových vod ve výkopech nelze realizovat v případě, že by vody byly kontaminovány např. ropnými látkami apod. Podmínka byla stanovena na základě hodnocení v rámci posudku.

Podmínka č. 9 - V kapitole B.I.6. dokumentace jsou uvedeny podmínky, které mají za úkol ochranu životního prostředí při výstavbě. Zpracovatel dokumentace počítá s tím, že tyto podmínky budou zpracovány do projektu záměru. Zde uvedený požadavek upřesňuje, kam do projektu záměru mají být podmínky zpracovány, aby bylo maximálním způsobem zajištěno jejich dodržování v průběhu výstavby. Podmínka byla stanovena na základě hodnocení v rámci posudku.

Podmínka č. 10 - Požadavek na použití speciální skladby travní směsi pro osetí byl v dokumentaci uveden v požadavcích na ochranu přírody a krajiny, fauny a flóry a v adaptačních opatření z důvodů vlivů klimatu. V rámci posudku byl tento požadavek začleněn mezi podmínky.

Podmínky pro fázi provozu záměru:

Podmínka č. 11 - Požadavek na údržbu zatravněných ploch byl v dokumentaci uveden v požadavcích na ochranu přírody a krajiny, fauny a flóry. V rámci posudku byl tento požadavek začleněn mezi podmínky.

2. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti

Předmětem posuzovaného záměru je rozšíření stávajícího obchodního centra Metropole Zličín na plochu povrchového parkoviště v jižním předpolí stávajícího objektu obchodního centra. Dojde zde k realizaci dvoupodlažního objektu s převážně obchodními a restauračními plochami, na který bude navazovat nový parkovací dům o sedmi úrovních.

Po realizaci záměru bude zachováno stávající dopravní napojení na ulici Řevnickou. Zároveň bude vybudováno nové přímé napojení na Rozvadovskou spojkou, čímž dojde ke zlepšení dopravní obsluhy areálu a nedojde k navýšení dopravy na ul. Řevnické.

Charakteristika vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo z hlediska jejich velikosti a významnosti je zaměřená především na popis a vyhodnocení dominantních vlivů způsobených realizací záměru a následným provozem.

V rámci hodnocení vlivů imisní zátěže na zdraví obyvatel byly sledovány imisní hodnoty pro oxid dusičitý, benzen, suspendované částice frakce PM_{10} a $PM_{2,5}$, oxid uhelnatý a benzo[a]pyren. Z těchto znečišťujících látek je ve výpočtové oblasti nutno očekávat již ve výchozích stavech zvýšené riziko z expozice částicím PM_{10} , $PM_{2,5}$ a benzo[a]pyrenu. Koncentrace benzo[a]pyrenu se budou pohybovat na hranici přijatelné míry rizika a průměrné roční i hodinové koncentrace NO_2 a hodinové koncentrace CO pod hranicí směrné hodnoty WHO.

Vlivem realizace navrženého záměru je možno očekávat v prostoru obytné zástavby jen velmi mírné změny imisní zátěže, u žádné ze sledovaných imisních charakteristik nebylo zaznamenáno významné zvýšení zdravotního rizika ve smyslu ohrožení zdraví. Z kvantifikace zdravotního rizika spojeného se zvýšenými koncentracemi jednotlivých látek se ukazuje, že změny jsou jen málo významné a v praxi budou převáženy jinými faktory. Jedná se tedy o hodnoty ve smyslu ohrožení zdraví nevýznamné.

Hodnocení zdravotního rizika hluku bylo zaměřeno na obyvatele nejvíce exponované obytné zástavby v zájmovém území. Na základě celkového posouzení expozice posuzovaných chráněných objektů lze konstatovat, že v důsledku realizace záměru nedochází k navýšení počtu obyvatel stávající zástavby obtěžovaných hlukem z dopravy a subjektivně rušených ve spánku hlukem z dopravy. Realizací záměru nedochází k navýšení rizika kardiovaskulárních onemocnění, resp. rizika infarktu myokardu u obyvatel v posuzované oblasti v důsledku dlouhodobého působení hluku z dopravy.

Pro hluk ze stacionárních zdrojů hluku se nebude podílet na zvýšení zdravotního rizika hluku u exponované populace v okolí záměru.

Sociální a ekonomické vlivy se projeví lokálně nevýznamně pozitivně (navýšení ploch zeleně, mírné zlepšení dopravní zátěže na ul. Řevnické, atd.)

V závěru je uvedeno, že na základě provedeného vyhodnocení zdravotních rizik lze vyvodit závěr, že v souvislosti s realizací záměru nedojde při dodržení doporučení uvedených v odborných studiích (akustickém posouzení a rozptylové studii) ke zvýšení rizika pro lidské veřejné zdraví.

Celkově byly zdravotní vlivy záměru na obyvatelstvo vyhodnoceny jako akceptovatelné.

Zpracovatel posudku s tímto hodnocením souhlasí.

Vlivy na ovzduší jsou vyhodnoceny pro období výstavby i provozu. Vlivy provozu byly vypočteny i pro kumulaci s potenciálními sousedními výhledovými záměry - P+R (Terminál Zličín) a P+R (Depo a Nádraží Zličín), a to pro výhledový rok 2024 a období naplnění ÚPn SÚ hl. m. Prahy.

Vlivem provozu záměru nedojde v žádné části zájmového území a ani při jedné z možných kumulací k překročení imisního limitu, a to jak pro průměrné roční koncentrace, tak maximální hodinové koncentrace oxidu dusičitého.

Imisní limit pro průměrné roční koncentrace benzenu stanovený ve výši $5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ bude vlivem provozu záměru a i při každé z možných kumulací splněn v celém zájmovém území.

Vlivem provozu záměru nedojde v žádné části zájmového území a ani při jedné z možných kumulací k překročení imisního limitu pro průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM_{10} .

V území není třeba očekávat 35 nebo více případů překročení imisního limitu maximálních denních koncentrací suspendovaných částic PM_{10} . Imisní limit tak bude v celém zájmovém území splněn i po uvedení záměru do provozu a i při každé z možných kumulací.

Suspendované částice frakce $\text{PM}_{2,5}$ – průměrné roční koncentrace – přímo v místě záměru byly vypočteny hodnoty v rozmezí $19,5 - 20,5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Nejvyšší hodnoty lze očekávat lokálně do $20,8 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, a to v okolí křížení ulice Řevnické s Rozvadovskou spojkou. Po realizaci záměru i s možnými kumulacemi bude dosahováno nejvyšší hodnoty lokálně do $21,3 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, a to v okolí křížení ulice Řevnické s Rozvadovskou spojkou. Naopak nejnižší hodnoty byly vypočteny pod hranicí $18,5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, a to na severovýchodním okraji výpočtové oblasti. Imisní limit pro průměrné roční koncentrace suspendovaných částic $\text{PM}_{2,5}$ stanovený v současnosti ve výši $25 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ je splněn na celém zájmovém území, ve výhledu bude platit limit $20 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Jeho překročení bude v místě nebo v nejbližším okolí parkovacího domu a Rozvadovské spojky a v okolí křížení Řevnické ulice s Rozvadovskou spojkou, mimo obytnou zástavbu.

Limity koncentrací oxidu uhelnatého jsou v celém zájmovém území se značnou rezervou plněny a situace se zprovozněním záměru prakticky nijak nezmění.

Průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu přímo v místě záměru byly vypočteny hodnoty v rozmezí $0,80 - 0,83 \text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$. Nejvyšší hodnoty lze očekávat lokálně okolo $0,90 \text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$, a to v okolí křížení Řevnické ulice s Rozvadovskou spojkou. Imisní limit pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu stanovený ve výši $1 \text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$ je splněn na celém zájmovém území. Zvýšení koncentrací přes hranici imisního limitu vlivem provozu záměru nebylo vypočteno v žádném referenčním bodě.

Dle podkladů ČHMÚ v 5letém průměru je v území překročen imisní limit pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu a příspěvek záměru k průměrným ročním koncentracím benzo[a]pyrenu bude lokálně vyšší než 1 % imisního limitu. Pro snížení příspěvků benzo(a)pyrenu jsou navržena kompenzační opatření výsadbou stromů. Celkem je vypočtena potřeba vysazení celkem 61 kusů listnatých stromů o velikosti koruny 4m^3 , při použití jehličnatých stromů, popř. stromů s větší korunou vychází potřebný počet stromů menší.

Souhrnně lze konstatovat, že z hlediska znečištění ovzduší nebude výstavba posuzovaného záměru za předpokladu dodržení opatření uvedených v kap. B. I. 6. dokumentace EIA a v podmínkách stanoviska představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv provozu záměru lze označit za akceptovatelné. Vlivem záměru byl vypočten lokálně i pokles imisní zátěže, a to zejména při severním okraji stávající části záměru nebo v prostoru napojení Metropole Zličín na ulici Řevnická.

Vlivy výstavby na ovzduší jsou akceptovatelné, zejména pro snížení emisí prachu jsou v projektu navržena potřebná opatření.

Vliv záměru na klima z pohledu mitigačních strategií je celkově hodnocen jako mírně negativní, z hlediska adaptace na změnu klimatu a vlivů na lokální poměry je hodnocen pozitivně.

Celkově byly vlivy na ovzduší a klima vyhodnoceny jako akceptovatelné.

Zpracovatel posudku s tímto hodnocením souhlasí.

Vlivy na akustickou situaci jsou vyhodnoceny pro období výstavby i provozu. Vlivy provozu byly vypočteny i pro kumulaci s potenciálními sousedními výhledovými záměry - P+R (Terminál Zličín) a P+R (Depo a Nádraží Zličín), a to pro výhledový rok 2024 a období naplnění ÚPn SÚ hl. m. Prahy.

Z výpočtu provedeného pro provoz stacionárních zdrojů hluku záměru Rozšíření Metropole Zličín je patrné, že v nejbližších chráněných venkovních prostorech staveb jsou vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A nižší, než je hygienický limit hluku pro denní/noční dobu 50/40 dB (den/noc).

Z posouzení hluku z provozu dopravy na okolní dopravní síti je patrné, že při porovnání stavu bez záměru a se záměrem se navýšení $L_{Aeq,T}$ vlivem záměru pohybuje nejvýše do 0,4 dB v denní době a do 0,2 dB v noční době. V souladu s § 20 odstavcem 5 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, nelze považovat za hodnotitelnou změnu rozdíl pohybující se v intervalu 0,1 – 0,9 dB.

Z výsledku výpočtu pro provoz dopravy na okolní dopravní síti vyplývá, že vlivem provozu záměru nedochází ke zhoršení akustické situace v místech, kde je překročen hygienický limit hluku. V některých výpočtových bodech dochází ke zlepšení akustické situace, které se pohybuje do -0,8 dB. Ve výpočtových bodech, kde dojde ke zhoršení akustické situace vlivem záměru, bude splněn příslušný hygienický limit.

Z provozu dopravy na neveřejných účelových komunikacích (zásobovací dvůr) nedojde k překročení hygienického limitu 50/40 dB (den/noc).

Celkově lze proto konstatovat, že z hlediska akustické situace nebude výstavba ani provoz posuzovaného záměru za předpokladu dodržení protihlukových opatření začleněných do podmínek stanoviska představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Změnou organizace dopravy v důsledku realizace nového dopravního napojení na Rozvadovskou spojku navíc dochází v některých výpočtových bodech (hl. v ul. Do Zahrádek II., U Zličína, Sazovická) ke zlepšení akustické situace. Předmětný záměr lze z akustického hlediska doporučit k realizaci.

Vlivy na další vyhodnocené fyzikální a biologické charakteristiky (proslunění a denní osvětlení, vibrace, zápach, radioaktivní či elektromagnetické znečištění a světelné znečištění) budou nevýznamné či žádné.

Celkově byly vlivy na hluk a další fyzikální a biologické charakteristiky vyhodnoceny jako akceptovatelné.

Zpracovatel posudku s tímto hodnocením souhlasí.

Vlivy na podzemní a povrchové vody byly vyhodnoceny pro období výstavby i provozu. V areálu je navržena kombinace retenčních a vsakovacích objektů srážkových vod. Dále je navrženo využití těchto vod pro závlahy a i pro splachování WC. Stávající maximální odtok do Motolského potoka bude řešen v retenčních nádržích. Celkový maximální regulovaný odtok 30 l/s z území areálu obchodního centra do páteřní dešťové kanalizace se oproti stávajícímu stavu nezmění.

Hladina podzemní vody by měla být v hloubce 14 - 18 m pod terénem. Hloubka výkopů během realizace dílčích stavebních jam se předpokládá do 6 až 8 m pod terénem a bude dosažena jen v místech dílčí stavební jámy pro suterénní únikové chodby, příjezdové rampy nebo terénního zářezu pro přeložku příjezdové komunikace na východě.

Dešťové vody z dílčích stavebních jam a výkopů budou přirozeně vsakovány do horninového podloží těchto jam, nebo přečerpávány a vsakovány na povrchu.

Další možné vlivy – řešení splaškových vod, vlivy na hydrogeologické charakteristiky, vodní zdroje, atd. zůstanou prakticky stejné a nemají žádné negativní vlivy na životní prostředí.

Celkově lze proto konstatovat, že vliv výstavby i provozu záměru bude akceptovatelný, s ohledem na využití prvků hospodaření s dešťovými vodami a snížení celkového odtoku z území pozitivní.

Zpracovatel posudku s tímto hodnocením souhlasí s tím, že vsakovat z výkop lze pouze nekontaminované vody, což je zajištěno podmínkou ve stanovisku.

Zájmové území je v současné době tvořeno především povrchovým parkovištěm pro zákazníky stávajícího objektu obchodního centra Metropole Zličín.

Významné terénní úpravy se v souvislosti s posuzovaným záměrem nepředpokládají. Ke změně místní topografie nedojde. Stabilita půdy nebude ohrožena sesuvy ani poddolováním.

K negativním vlivům na půdu nedojde.

Zpracovatel posudku se závěry v dokumentaci souhlasí.

Navrhovaný objekt nebude podsklepený. Výkopy, resp. dílčí stavební jámy budou proto prováděny pouze v místech suterénních únikových chodeb, krytých příjezdových ramp nebo terénního zářezu pro přeložku příjezdové komunikace na východě do cca 8 m.

Vliv na přírodní zdroje lze označit za lokální a z hlediska ovlivnění životního prostředí nevýznamný.

Zpracovatel posudku se závěry v dokumentaci souhlasí.

Předmětná lokalita není z ekologického hlediska výjimečná, jedná se o běžný ruderalní porost s antropogenním ovlivněním bez větší druhové diverzity. Žádný ze zjištěných druhů v zájmovém území záměru není chráněn ve smyslu vyhlášky č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona České národní rady č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Živočichové, kteří se zde vyskytují, představují běžné synantropní a euryekní organismy, zastoupené především druhy hmyzu, hlodavců a ptáků typickými pro antropogenně ovlivněné území.

Zájmové území je v širším kontextu již nyní fragmentované areálovými komunikacemi a dále nadřazenou komunikační sítí. Lokalita je díky nízké kvalitě biotopů poměrně biologicky nevýznamná.

Posuzovaný záměr nepředstavuje z hlediska vlivu na flóru, faunu a biologickou rozmanitost ekosystémy riziko. Součástí záměru je návrh komplexních sadových úprav s významným navýšením ploch zeleně i počty stromů oproti stávajícímu stavu.

Zpracovatel posudku se závěry v dokumentaci souhlasí.

Plánovaný záměr je navržen s ohledem na kritéria ochrany krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Vliv navrhovaného záměru je hodnocen jako únosný zásah do krajinného rázu.

Umístění posuzovaného záměru do území nepředstavuje z hlediska vlivu na ÚSES, VKP, ZCHÚ a systém NATURA 2000 riziko z hlediska možného ovlivnění životního prostředí.

Zpracovatel posudku se závěry v dokumentaci souhlasí.

Během výstavby navrhovaného záměru dojde k demolici objektů, které byly vybudovány v rámci výstavby stávajícího areálu.

Přímo v zájmovém území posuzovaného záměru ani v jeho širším okolí se nenacházejí žádné movité ani nemovité kulturní památky.

Umístění posuzovaného záměru do území nepředstavuje z hlediska vlivu na kulturní památky, hmotné statky a archeologické památky riziko.

Zpracovatel posudku se závěry v dokumentaci souhlasí.

Potenciální rizika vzniku havárií či nestandardního stavu, která lze obecně identifikovat, jsou porucha technologického zařízení, požár, exploze, únik nebezpečných látek, úraz elektrickým proudem, vzduší hladin podzemní vody či povodeň atd. Největší nebezpečí pro širší okolí může nastat při vzniku většího požáru. Dále jsou komentována možná rizika při výstavbě a provozu záměru včetně preventivních a následných opatření.

Zpracovatel posudku se závěry v dokumentaci souhlasí.

Záměr nemůže mít žádné přeshraniční vlivy.

Zpracovatel posudku se závěrem v dokumentaci souhlasí.

Záměr byl v procesu EIA posouzen ze všech relevantních hledisek a vlivů. Provedená hodnocení poskytla dostatečné podklady pro rozhodnutí o možnosti realizace záměru z pohledu vlivů na životní prostředí.

Na základě provedených posouzení lze konstatovat, že vlivy záměru na životní prostředí budou při realizaci požadovaných podmínek přípravy, výstavby a provozu záměru z pohledu vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví akceptovatelné.

Zpracovatel posudku s tímto závěrem souhlasí.

V návaznosti na výše uvedené se příslušný úřad ztotožnil s tím, že za předpokladu realizace opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví spojených se záměrem a opatření rezultujících z posuzování podle zákona, budou vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví celkově přijatelné.

3. Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí

Technické řešení záměru je v dokumentaci popsáno na úrovni znalostí, které odpovídají stupni rozpracované dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby. Takový popis je dostačující pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví podle zákona. Detailnější řešení se s ohledem na požadavky vyplývající z příslušných právních předpisů předpokládá v rámci další přípravy záměru pro příslušná správní řízení k povolení předmětného záměru.

Stavební řešení objektu lze označit za odpovídající moderním požadavkům tohoto druhu objektů. Za vhodné lze v tomto směru považovat využívání prvků hospodaření s dešťovými vodami – využití dešťové vody pro zálivku, pro splachování WC, její vsakování a teprve přebytek bude odváděn do veřejné dešťové kanalizace a následně do Motolského potok.

Za vhodné lze označit i realizaci velkých zelených ploch a výsadbu stromů v rozsahu větším, než je požadováno ÚPn SÚ HMP a požadavky na náhradní a kompenzační zeleň.

Z pohledu místních obyvatel lze za pozitivní označit zrušení dvou zásobovacích dvorů ze tří na severní straně areálu, které jsou dnes umístěny směrem k obytné zástavbě podél ul. U Zličína.

Celkově lze konstatovat, že navržená koncepce technického řešení záměru a jeho technologie má předpoklady pro zajištění takových výstupů, které nebudou nepřijatelným způsobem ovlivňovat životní prostředí.

Navržené technické řešení lze v současné době označit za možné s tím, že je nezbytné do projektu stavby zahrnout opatření rezultující s provedeného posouzení podle zákona. Tato opatření budou dále zpřesňována a doplňována v průběhu další přípravy stavby na základě nových poznatků o dotčeném území, výsledků aktualizovaných hodnocení a požadavků dotčených subjektů.

4. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí

Samotné rozšíření stávajícího objektu OC Metropole Zličín je z hlediska technického řešení a architektonicko-stavební koncepce posuzováno v jedné variantě, která vychází z návrhu architektonické společnosti Dubuisson Architecture a lokálního architekta OBERMEYER HELIKA a.s.

Z důvodu koordinace záměru s projektem parkoviště P+R Terminál Zličín či P+R Depo a Nádraží Zličín je řešení nového dopravního napojení na Rozvadovskou spojku uvažováno ve dvou variantách.

Varianta A: Podzemní krytá rampa z oblasti sjezdu u stávajícího přemostění Rozvadovské spojky. Zde je navržen jak výjezd, tak i vjezd s přímým napojením do parkovacího domu nově navrženého záměru.

Varianta B: Podzemní krytá rampa situovaná do jihozápadní části území. Obousměrná rampa bude procházet pod zkušební tratí Dopravního podniku.

Z pohledu přímých vlivů na životní prostředí jsou dopady obou variant v podstatě shodné či nevýznamně odlišné.

Variantu B lze preferovat zejména pro její lepší přehlednost pro návštěvníky a další účastníky silničního provozu a také pro její pravděpodobně vyšší odolnost při nestandardních stavech – špičkové provozní stavy, které by mohly vést ke vzniku front před turnikety a u varianty A k negativnímu ovlivnění dalšího veřejného provozu. Obdobně při havarijních stavech by mohlo dojít při variantě A k úplnému zastavení veřejného provozu na přilehlé křižovatkové rampě, a to pro provoz nijak nesouvisející s provozem Metropole Zličín.

Z uvedených důvodů lze preferovat variantu „B“, varianta „A“ je však z hlediska přímých vlivů na životní prostředí také akceptovatelná.

5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci

K dokumentaci bylo dle § 8 odst. 2 a 3 zák. č.100/2001 Sb. doručeno celkem 12 vyjádření, z toho byly 2 dotčené územně samosprávné celky, 5 dotčených orgánů státní správy a 5 vyjádření veřejnosti.

- Hlavní město Praha - vyjádření náměstka primátora Ing. Hlubučka (č. j.MHMP 1409535/2019 ze dne 10. 7. 2019),
- MČ Praha 13 - vyjádření starosty Ing. Vodrážky (Zn. 370/star/2019 ze dne 1.7.2019),
- MČ Praha-Zličín - vyjádření Rady městské části (č. j. 1164/2019/FOPRI/JHin ze dne 8.7.2019),

- ČIŽP, Oblastní inspektorát Praha (č. j. ČIŽP/41/2019/7953 ze dne 21.6.2019),
- Hygienická stanice hl. m. Prahy (č. j. HSHMP 31194/2019 ze dne 8.7.2019),
- odbor ochrany prostředí MHMP (č. j. MHMP 1387333/2019 ze dne 9.7.2019),
- MŽP odbor ochrany ovzduší (č. j. MZP/2019/780/1072 ze dne 10.7.2019),
- RADOST – ZLIČÍN, z. s. (vyjádření ze dne 9.7.2019),
- Č. R. s.r.o. (vyjádření obdržené dne 9.7.2019),
- pan Klouda (vyjádření obdržené dne 8.7.2019),
- pan Pečenka (vyjádření obdržené dne 9.7.2019),
- pan Klouda (vyjádření obdržené dne 10.7.2019).

Veškerá vypořádání připomínek vzešlých z obdržných vyjádření jsou uvedena v části V. posudku. Všechny oprávněné požadavky, připomínky a návrhy vyplývající z vyjádření k dokumentaci EIA byly zpracovatelem posudku odpovídajícím způsobem komentovány a případně zapracovány do návrhu stanoviska. Navíc většina z připomínek byla komentována a vysvětlena na veřejném projednání.

Připomínky se týkaly převážně dopravy (nesouhlas s proponovaným poklesem dopravy dle dopravní studie, navrhování snížení počtu parkovacích stání, požadavek prověření možnosti napojení s budoucím jižním kolektorem, zpochybnění relevantnosti dopravní studie, zmenšení alespoň části parkování do podzemí, navržení pěšího propojení mezi uvažovaným parkovištěm P+R Depo a záměrem), zpochybnění zhodnocení kumulací s jinými záměry v území, požadavků na ochranu ovzduší, hodnocení záměru na klima, vhodné řešení odvodu dešťových vod a požadavků na zeleň.

Příslušný úřad se v návaznosti na výše uvedené ztotožňuje se závěry zpracovatele posudku.

K dopravě lze konstatovat, že pro navrhovaný záměr byla vyhotovena dopravní studie (European Transportation Consultancy, s.r.o., únor 2019, příloha č. 1 dokumentace EIA), která vychází z podkladů spol. TSK hl. m. Prahy a IPR hl. m. Prahy. Tyto organizace mají neúplnější informace o dopravních intenzitách v Praze.

V rámci podkladových modelů TSK hl. m. Prahy, a.s., IPR hl. m. Prahy a dopravní studie doložené v rámci dokumentace EIA bylo prokázáno, že vlivem nového dopravního napojení na Rozvadovskou spojku dojde k odlehčení uzlu SSZ 5.601 Řevnická – terminál BUS – vjezd MZ. Pokles dopravy v tomto uzlu je způsoben přesměrováním nejenom nové, ale zejména i velkého podílu stávající dopravy do a z OC Metropole Zličín přímo na Rozvadovskou spojku. Jedná se zejména o řidiče příjezdící do OC Metropole Zličín ve směru od Prahy a dále řidiče odjíždějící z OC Metropole Zličín nejenom mimo Prahu, ale i do dalších částí Prahy, ovšem využívajících trasu po Pražském okruhu D0. Z pohledu fungování stávajícího i výhledového areálu OC

Metropole Zličín se jedná o velmi významný podíl návštěvníků, který se pohybuje až okolo 1/3 ze všech příjezdů a odjezdů do OC Metropole Zličín. Efekt zřízení tohoto napojení na dopravní intenzity na ul. Řevnická je tedy vyšší, než je nárůst dopravy vyvolaný rozšířením OC Metropole a výsledkem tedy je pokles dopravy na ul. Řevnická. Tato skutečnost byla navíc jednoznačně potvrzena jak modely dopravy připravenými společnostmi TSK hl. m. Prahy, a.s., tak i modelovým výhledem připraveným IPR hl. m. Prahy. Byl zpracován i výpočet předpokládaného počtu příjezdů do areálu rozšířeného OC Metropole. Tento výpočet vychází ze statistik reálných počtů příjezdů před a po rozšíření dvou obdobných obchodních center na území hl. m. Prahy realizovaných v nedávné době – OC Černý Most a OC Chodov (zpracovatel – European Transportation Consultancy, s.r.o.). Nositelem dopravy je primárně funkce daného objektu, nikoliv počet stání. Vzhledem k tomu, že se ve výsledku vlivem záměru změni poměr počtu stání vůči obchodní ploše, stejně jako další charakteristiky, nelze aktuální obrátkovost na 1 PS využít pro predikci počtu příjezdů. Dopravní studie, která tvoří přílohu č. 1 dokumentace EIA, vyčísluje počty příjezdů/odjezdů do/z areálu za 24 h v souladu s platnou legislativou. Údaje o počtu nákladních vozidel ve stávajícím stavu i výhledu jsou v dopravní studii uvedeny a zohledněny, viz kap. 3.2 dopravní studie. Navrhované napojení tedy odkloní velkou část stávající i výhledové dopravy z ul. Řevnická a pro fungování plánovaného záměru se jeví jako zcela zásadní.

Nově navržené napojení je využitelné i pro mimopražské zákazníky, kteří mohou využít přímý výjezd směrem k D5 či Pražskému okruhu D0 a do dalších směrů. Nezanedbatelný je však i vliv pro mimopražské zákazníky přijíždějící do OC Metropole Zličín např. při cestě z práce domů (typicky nákupy po pracovní době), kteří při cestě z centra Prahy využijí přímý vjezd do areálu a při pokračování cesty domů pak přímý výjezd směrem ven z Prahy. Tato skutečnost má také nezanedbatelný vliv na zlepšení dopravní situace na ul. Řevnická.

Dopravní napojení na Rozvadovskou spojku je předloženo variantně z důvodu koordinace navrhovaného záměru s projektem parkoviště P+R Terminál Zličín či P+R Depo a Nádrazí Zličín, což je uvedeno hned v úvodu dokumentace EIA.

V dopravní studii v kap. 6 (příloha č. 1 dokumentace EIA) jsou dále doloženy kapacitní posouzení jednotlivých křižovatek, které prokazují, že při implementaci stanovených dopravních opatření (optimalizace řízení křižovatek, případně jejich rozšíření) disponují dostatečnou kapacitou. Ve většině případů přitom dojde ke zlepšení oproti stávajícímu stavu.

Adekvátní dopravní napojení OC Metropole přímo z Rozvadovské spojky je řešeno návrhem dvou variant dopravního napojení (A a B), přičemž dokumentace dostatečně popsala a prokázala jak realizovatelnost obou napojení, tak i jejich reálnou funkčnost. U obou variant bylo v rámci dokumentace EIA rovněž prokázáno, že z hlediska vlivů na životní prostředí jsou obě varianty

srovnatelné. Vzhledem k tomu, že však dopravní napojení ve var. A může přinášet zejména v nestandardních stavech mnohem větší dopravní komplikace, než ve var. B., preferována var. B. Tato problematika byla i velmi podrobně projednána na veřejném projednání, kde zástupci oznamovatele podrobně vysvětlili, jaký vliv má navržené řešení.

Oproti oznámení záměru nedošlo k nárůstu celkového počtu parkovacích stání ani ke zvýšení parkovacího domu o jedno podlaží (připomínka HMP). Oproti oznámení záměru došlo pouze k upřesnění počtu parkovacích míst ve stávajícím stavu. V průběhu přípravy dokumentace EIA došlo ke zrušení některých stávajících parkovacích stání vlivem organizačních opatření při instalaci kapacitnějšího závorového systému na vjezdu/výjezdu a jejich následnému přepočítání. Z toho důvodu bylo v dokumentaci EIA uvažováno s 1 709 PS ve stávajícím stavu a nikoli s 1 734 PS tak, jak bylo uvedeno v oznámení záměru. Konečný počet parkovacích stání po realizaci záměru 2 979 se však nezměnil.

Investor při návrhu počtu parkovacích stání vychází ze své dlouholeté zkušenosti provozování obchodních center v hl. m. Praze. Snížení počtu parkovacích stání by dle oznamovatele neprospělo dopravní situaci na externí síti. V případě běžného dne v roce by menší počet PS pravděpodobně stačil. Nicméně v obchodních špičkách, např. v období Vánoc, by nižší počet PS vedl k tomu, že by řidiči svá auta parkovali mimo areál obchodního centra Metropole Zličín, což by způsobovalo dopravní problémy. Doporučované snížení počtu parkovacích stání o cca 16 % nemůže mít (i kdyby trvale snížilo počet návštěvníků areálu, což není dle informací oznamovatele ze zkušenosti z provozování dalších areálů v Praze pravděpodobné) zásadní vliv na zlepšení kvality ovzduší v území. I s ohledem na celkové příspěvky areálu ke kvalitě ovzduší v území by bylo prakticky zanedbatelné.

Investor záměru návrh umístit parkovací dům nebo jeho část pod zem zvažil. Kromě toho, že současný návrh parkovacího domu tvoří přirozenou bariéru od rušné komunikace Rozvadovské spojky s kvalitní a pobytovou zelení uvnitř areálu, vedly investora a projektanty k navrhovanému řešení v projektu další důvody. Aby bylo možno považovat zeleň umístěnou nad zakopanou konstrukcí parkovacího domu za zeleň na rostlém terénu, musel by vršek konstrukce být cca 2 - 3 m pod terénem, to by znamenalo zakopání objektu do hloubky cca 25 - 27 m pod terén. Kromě zásahu do skalního podloží by spodek stavby zasahoval vysoce pravděpodobně již do zvodnělého cenomanského horizontu, který je využíván jako zdroj podzemní vody. Takovýto zásah by mohl negativně ovlivnit tento horizont podzemních vod, a to jak při výstavbě, tak (i když mnohem méně závažně) při provozu. Samotná realizace parkovacího domu pod zemí by vyžadovala i větší odvoz přebytečné zeminy, kterou by bylo nutné na staveništi deponovat a následně odvázet. S tím by byla spojena významně větší intenzita staveništní dopravy, což by se odrazilo na akustické situaci a vlivu na kvalitu ovzduší během výstavby záměru. Oproti tomu současný návrh realizace parkovacího domu, resp. celého záměru, si vyžádá realizaci pouze dílčích stavebních jam, kdy přebytečná zemina z jednoho výkopu bude použita na zásyp výkopu

jiného. Odvoz přebytečné zeminy tím bude minimalizován. Provoz podzemního parkovacího domu vyžaduje nepřetržité osvětlení, umístění technologie odvětrávání a komplikovanější požární zabezpečení. Samotný provoz podzemního parkovacího domu je proto oproti provozu nadzemního parkovacího domu energeticky náročnější, což přináší i vyšší emise. Navržený parkovací dům tvoří prakticky protihlukovou bariéru od dalších objektů záměru, která by při zakopání objektu pod zem zmizela.

S potřebou prověření možnosti přímého propojení obchodního centra podjezdem Rozvadovské spojky s budoucím jižním kolektorem ve směru do centra hl. města zpracovatel posudku i příslušný úřad souhlasí. Z obchodního hlediska je určitě v zájmu investora tak příjezd do areálu zajistit. Potencionální výhledové propojení podjezdem pod Rozvadovskou spojkou je teoreticky možné, bude však výhledově technicky definováno zejména dalším rozvojem území, zejména pak způsobem realizace jižního kolektoru, počtem odbočení z tohoto kolektoru, či případnou realizací projektu P+R Terminál Zličín. Toto propojení není ale součástí hodnoceného záměru a vzhledem k vlivům záměru na organizaci dopravy v území, kde dojde ke snížení intenzit dopravy na ul. Řevnické, a k nejasnosti možných vstupů do tohoto prověření není odůvodněné podmínit souhlas s tímto záměrem v procesu EIA požadavkem na prověření požadovaného propojení.

Investor bere podnět na pěší propojení s projektem P+R Depo Zličín na vědomí. V současnou dobu však není projekt P+R Depo Zličín v adekvátní fázi projektových příprav, a proto nelze navrhovat stavební úpravy objektu pro požadovanou lávku.

Je prokázána možnost výhledové dostavby severního kolektorového pásu. Do prostoru jižního kolektorového pásu navrhovaný záměr nezasahuje, a tedy jeho ovlivnění je vyloučeno. To samé platí pro prostor křižovatky Řevnická – Skandinávská, kde je plně respektována stávající dokumentace pro přestavbu dané křižovatky. Dílčí navrhovaná úprava křižovatky Řevnická – Sárská se nedotýká stávajícího mostu přes Rozvadovskou spojkou a i nadále umožní jeho výhledové rozšíření. Navrhovaný záměr tedy umožňuje a nikterak nebrání budoucí výstavbě dopravní infrastruktury v území.

Problematika dopravy bude automaticky podrobně prověřována v dalších stupních projektové přípravy stavby a při jejím povolování.

Dokumentace řeší v hodnocení i kumulace se známými záměry. Přípravu „Stavby č. 43776 P+R DEPO Zličín“ a „Stavby č. 42933 P+R Zličín III“ nepopírá, naopak s jejich kumulací uvažuje a hodnotí ji, což je v dokumentaci EIA několikrát zmíněno a vysvětleno. Informace o možných kumulacích navrhovaného záměru jsou uvedeny v kap. B. I. 4. dokumentace EIA. Zmíněný projekt „Park Zličín“ je v předkládané dokumentaci EIA uveden pod názvem „Obytný soubor Do Zahrádek“ a v kumulacích je uvažován. Projekt na pozemcích brownfieldu (CENTRAL

GROUP a. s.) v současně provozovaném průmyslovém areálu v předkládané dokumentaci EIA není zohledněn z několika důvodů. Území, na kterém by měl být projekt realizován, je dle aktuálně platného územního plánu SÚ hl. m. Prahy zařazeno do funkce VS – výroba, skladování a distribuce. V současné době platný územní plán SÚ hl. m. Prahy tedy s bytovou funkcí v této ploše neuvažuje. Vzhledem k tomu, že při přípravě dopravních podkladů TSK hl. m. Prahy, a.s. a hlavně IPR hl. m. Prahy vychází ze současně platného územního plánu SÚ hl. m. Prahy, není s tímto záměrem v dopravních datech uvažováno. Pro chystaný projekt není současně vedeno ani jakékoli povoloovací řízení (např. proces EIA), ze kterého by bylo možné informace čerpat a zohlednit v předkládané dokumentaci EIA. Informace o chystaném projektu jsou známy pouze z médií, které nejsou relevantním zdrojem pro předkládanou dokumentaci EIA. Dle těchto informací teprve bude požádáno o zpracování urbanistické studie. Developer navíc přislíbil, že po dobu přípravy budoucího projektu, která se předpokládá ještě mnoho následujících let, zůstane zachováno stávající využití areálu. Vzhledem k předpokládanému rozsahu záměru bude procházet s velkou pravděpodobností procesem EIA, kde bude naopak muset být zohledněn vliv záměru Rozšíření Metropole Zličín.

V dokumentaci je mnoho doporučení a podmínek pro ochranu ovzduší. V příloze č. 5 dokumentace v kap. 5.3. je uvedeno doporučení na dodržování 8 podmínek pro ochranu ovzduší při výstavbě. Tyto podmínky jsou dle dokumentace kap. D.IV zapracovány do projektu záměru a jsou popsány v kap. B.I.6. Zpracování těchto podmínek do projektu stavby je možné zkontrolovat a požadovat i v procesu stavebního povolení záměru. S podmínkami příslušný úřad souhlasí, jsou zapracovány do podmínky č. 9 stanoviska. Požadavek na realizaci kompenzační výsadby stromů je zahrnut v podmínce č. 5 stanoviska.

Výpočty emisí z dopravy na komunikacích v okolí záměru jsou uvedeny v rozptylové studii v příloze č. 3 dokumentace EIA (tab. 1 stávající stav, tab. 5 - 10 výhledové stavy). Použitá metodika výpočtu (MEFA-13) zohledňuje plynulost a rychlost dopravy na jednotlivých komunikacích – není používán jednotný „emisní faktor“, ale modeluje se každá komunikace zvlášť v závislosti na parametrech dopravního proudu. Je tak ve výpočtu zohledněn i vliv křižovatek v okolí záměru. Dále je nutno upozornit, že vliv snížené plynulosti (a rychlosti) jízdy je oproti obecnému povědomí komplikovanější. Například u suspendovaných částic a benzo[a]pyrenu hraje podstatnou roli resuspenze (zvířený prach z vozovek), jejíž míra naopak při nízkých rychlostech klesá. U výfukových emisí pak záleží na typu vozidla, palivu a konkrétním polutantu.

Data ČHMÚ z let 2013 – 2017 jsou uvedena pro informaci o současném stavu imisní zátěže v území (v souladu s požadavkem zákona o ochraně ovzduší se vychází z pětiletých průměrů, aby byly vyloučeny výkyvy dané meziročními změnami meteorologických podmínek). Samotné

posouzení záměru je však provedeno pro výhledové roky 2024 a 2040 a zohledňuje tedy i vývoj intenzit dopravy v řešené oblasti v budoucích letech.

V projektu je navrženo hospodaření se srážkovými vodami – jejich odvádění do retenčně vsakovacích objektů, které budou umístěny v jihozápadním a jihovýchodním okraji zájmového území (dvě akumulční nádrže). Dešťová voda zadržaná v těchto prostorech bude primárně využita pro zálivku zeleně. Navržený systém bude umožňovat využití těchto vod i na splachování WC.

Možnost využití srážkové vody, která nebude v areálu využita či zasáknuta v okolí je obecně omezena nejen technickými a majetkoprávními problémy, ale i potřebou nepřevádět vody do povodí jiných potoků. Takové řešení vyžaduje podrobné vodohospodářské prověření, které není v rámci tohoto procesu EIA k dispozici. Investor splňuje požadavky jak Pražských stavebních předpisů, tak Generelu odkanalizování hl. m. Prahy a navíc plánuje využití srážkových vod pro WC apod.

V závěru kap. B. I. 6. dokumentace EIA je uvedena celá řada opatření na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví včetně doporučení na prověření kapacity akumulčních nádrží, která jsou již přímou součástí předloženého záměru a projektové dokumentace stavby a s jejichž realizací se tedy v projektu počítá. Vzhledem k požadavku a významu hospodaření s dešťovými vodami je tato podmínka zahrnuta do podmínky č. 7 v návrhu stanoviska.

V závislosti na realizaci varianty dopravního napojení na Rozvadovskou spojku bude na rostlém terénu realizováno 22 284 m²/22 841 m² zeleně a na konstrukci se uvažuje s 19 040 m²/18 163 m² zeleně (varianta A/B).

Tloušťka vegetační vrstvy je dle koncepce sadových úprav uvažována 30 – 50 cm a v některých plochách i více jak 1,5 m.

V dokumentaci je navržena podmínka na výsadbu kompenzační zeleně, která byla zapracována do návrhu stanoviska. Projekt sadových úpravy musí být součástí projektů, které jsou potřeba pro povolení výstavby. Nedílnou součástí dokumentace EIA je výpočet koeficientu zeleně, který je pro obě varianty dopravního napojení na Rozvadovskou spojku uveden v kap. D. I. 7. Z výpočtů vyplývá, že KZ je v obou variantách splněn. Tento koeficient zeleně bude opětovně prověřen v následujících stupních projektu při povolování výstavby, kdy musí investor prokázat splnění požadavků ÚP HMP.

Území v západní části OC Metropole Zličín, vedené v územním plánu SÚ hl. m. Prahy jako izolační zeleň, zastavěno není. Je zde volná plocha s náletovou zelení.

Samostatná studie vlivů záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o., květen 2019, příloha č. 6 dokumentace EIA) vychází z výše uvedeného Metodického výkladu MŽP, příslušný dokument je citován v seznamu použité literatury (položka 3) a v kapitole 3. Metodika hodnocení je na něj korektně odkázáno: „Vyhodnocení vlivů záměru na klimatické změny a změny klimatu na záměr vychází z Metodického pokynu Ministerstva životního prostředí z října 2017 [3]“.

Ve studii je vyčísleno konkrétní množství produkovaných emisí skleníkových plynů. Na rozdíl od jiných odborných studií však nelze tuto hodnotu vztáhnout k žádnému limitu, jedinou možností je tedy kvalitativní komentář ve smyslu, zda se dané množství jeví jako přiměřené či nikoliv. Vyčíslené množství emisí odpovídá kapacitě záměru, dominantní složkou jsou emise z vytápění, přičemž použitý způsob vytápění je zcela standardní.

6. Okruh dotčených územních samosprávných celků

- hl. m. Praha
- městská část Praha-Zličín
- městská část Praha 13

Toto závazné stanovisko je vydáno dle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, jako podklad pro vydání rozhodnutí v navazujícím řízení podle § 3 písm. g) zákona.

Platnost tohoto závazného stanoviska je 7 let ode dne jeho vydání s tím, že může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 9a odst. 4 zákona.

Poučení

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s § 149 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, je toto závazné stanovisko přezkoumatelné v rámci odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

RNDr. Štěpán Kyjovský

ředitel odboru ochrany prostředí

Příloha: zápis z veřejného projednání (č. j. MHMP 1751202/2019)

Rozdělovník:

1/ Oznamovatel a zplnomocněný zástupce oznamovatele

- CGI Metropole, s. r. o., Ing. Jiří Marušiak, Ph.D., IDDS: edhvjwy

2/ Dotčené územní samosprávné celky

- Hlavní město Praha, Ing. Petr Hlubuček – náměstek primátora, Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1
- Městská část Praha-Zličín, JUDr. Marta Koropečká – starostka; IDDS: cnbbtxh
- Městská část Praha 13, Ing. David Vodrážka – starosta; IDDS: zv6bsur

3/ Dotčené správní úřady

- Hygienická stanice hlavního města Prahy, IDDS:zpqai2i
- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha, IDDS: 4dkdztz
- 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
- Úřad městské části Praha 17, odbor životního prostředí a dopravy, IDDS: 4mnbvza
- Úřad městské části Praha 13, odbor životního prostředí, IDDS: zv6bsur
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší, IDDS: 9gsaax4

4/ Zpracovatel dokumentace

- EKOLA group, spol. s r. o., Ing. Libor Ládyš, IDDS: w863a8d

5/ Zpracovatel posudku

- Ing. Richard Kuk CSc., IDDS: 9dpneci

6/ Ostatní

- Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace, IDDS: c2zmahu
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravy, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
- Lesy hl. m. Prahy, IDDS: 4n8xbv7