

- dle rozdělovníku -

Váš dopis zn./ze dne:

Č. j.:

MHMP 1779169/2020

Sp. zn.:

S-MHMP 797162/2019 OCP

Vyřizuje/tel.:

Ing. Marie Beranová

236 004 443

Počet listů/příloh: **24/1**

Datum:

25.11.2020

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 „SMÍCHOV CITY SOUTH“.

I. Povinné údaje

1. Název záměru

SMÍCHOV CITY SOUTH

Kód záměru: PHA1090 (Informační systém EIA - www.cenia.cz/eia)

2. Kapacita (rozsah) záměru

Záměr SMÍCHOV CITY SOUTH představuje výstavbu nové městské čtvrti s osmi městskými bloky s převážně administrativní funkcí a s přidruženou komerční funkcí (obchody a služby v úrovni parteru) a dále ubytovací funkcí - hotelem. Záměr je tvořen čtyřmi budovami ústředí společnosti Česká spořitelna, a.s., třemi kancelářskými budovami a hotelem s přidruženou obchodní funkcí. Součástí záměru jsou dva nové parky, prodloužení navrhovaného městského zeleného bulváru, prodloužení ulice Stroupežnického a rovněž nové areálové komunikace, komunikace pro pěší a cyklisty a nová technická infrastruktura.

Celková kapacita záměru (tj. kapacita osmi městských bloků) je definována následujícími základními parametry:

- Hrubá podlažní plocha – 129 040 m²
- Hrubá podlažní plocha nadzemních částí – 121 234 m²
- Zastavěná plocha podzemních částí – 32 883 m²
- Zastavěná plocha nadzemních částí – 23 687 m²
- Obestavěný prostor nadzemních částí – 872 478 m³
- Počet parkovacích stání – 1 352 stání

Základní parametry budov:

4 budovy ústředí společnosti Česká spořitelna, a.s. - „CS (A, B, C, D)“

Hrubá podlažní plocha celkem – 75 000 m²

Hrubá podlažní plocha nadzemních částí celkem – 68 493 m²

Zastavěná plocha podzemních částí celkem – 17 354 m²

Zastavěná plocha nadzemních částí celkem – 12 492 m²

Obestavěný prostor nadzemních částí celkem – 568 548 m³

Počet nadzemních podlaží (NP):

CS A	– 9 NP
CS B	– 8 NP
CS C	– 10 NP
CS D	– 8 NP

Počet podzemních podlaží (PP):

CS A	– 4 PP
CS B	– 4 PP
CS C	– 3 PP
CS D	– 3 PP

Počet parkovacích stání (PS) celkem – 803 PS

Kancelářská budova východ - „OLOE“

Hrubá podlažní plocha – 14 400 m²

Hrubá podlažní plocha nadzemních částí – 14 400 m²

Zastavěná plocha podzemních částí – 4 126 m²

Zastavěná plocha nadzemních částí – 3 419 m²

Obestavěný prostor nadzemních částí – 59 662 m³

Počet nadzemních podlaží (NP) – 6 NP

Počet podzemních podlaží (PP) – 2 PP

Počet parkovacích stání (PS) – 157 PS

Kancelářská budova západ 1 - „OLOW 1“

Hrubá podlažní plocha – 14 260 m²

Hrubá podlažní plocha nadzemních částí – 14 260 m²

Zastavěná plocha podzemních částí – 3 825 m²

Zastavěná plocha nadzemních částí – 2 570 m²

Obestavěný prostor nadzemních částí – 103 000 m³

Počet nadzemních podlaží (NP) – 6 NP

Počet podzemních podlaží (PP) – 2 PP

Počet parkovacích stání (PS) – 157 PS

Kancelářská budova západ 2 - „OLOW 2“

Hrubá podlažní plocha – 16 440 m²

Hrubá podlažní plocha nadzemních částí – 16 440 m²

Zastavěná plocha podzemních částí – 4 740 m²

Zastavěná plocha nadzemních částí – 2 857 m²

Obestavěný prostor nadzemních částí – 109 600 m³

Počet nadzemních podlaží (NP) – 7 NP

Počet podzemních podlaží (PP) – 2 PP

Počet parkovacích stání (PS) – 180 PS

Hotel - „OLHR“

Hrubá podlažní plocha – 8 940 m²

Hrubá podlažní plocha nadzemních částí – 7 675 m²

Zastavěná plocha podzemních částí – 3 160 m²

Zastavěná plocha nadzemních částí – 2 349 m²

Obestavěný prostor nadzemních částí – 31 668 m³

Počet nadzemních podlaží (NP) – 9 NP

Počet podzemních podlaží (PP) – 2 PP

Počet parkovacích stání (PS) – 55 PS

3. Zařazení záměru dle přílohy č. 1

Záměr naplňuje ust. § 4 odst. 1 písm. c) zákona, a to ve vztahu k bodu 108 (Záměry rozvoje sídel s rozlohou záměru od stanoveného limitu - 5 ha) a bodu 109 (Parkoviště nebo garáže s kapacitou od stanoveného limitu parkovacích stání v součtu pro celou stavbu - 500 míst) kategorie II přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

4. Umístění záměru

kraj: Hl. m. Praha
obec: hl. m. Praha
městská část: Praha 5
katastrální území: Smíchov

Záměr je situován do území bývalého nákladového nádraží Praha-Smíchov, které je jedním z pražských brownfieldů určených k revitalizaci (území o výměře 97 479,3 m²). Území je vymezeno ze západní strany ulicí Radlická a navazující ulicí Dobříšská. Ze severní strany území navazuje na projekt Smíchov City – sever. Z východní strany je území ohraničeno ulicí Nádražní. Z jižní strany je pak území primárně ohraničeno jižní hranou nově budované lávky pro pěší přes nádraží Praha-Smíchov a dále pak novým kruhovým objezdem a novým připojovacím pruhem z ulice Dobříšská.

5. Obchodní firma oznamovatele

AED project, a.s.

6. IČO oznamovatele

615 08 594

7. Sídlo (bydliště) oznamovatele

Pod Radnicí 1235/2a, 150 00 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

A. Podmínky pro fázi přípravy

1. Ke kompenzaci emisí benzo[a]pyrenu souvisejících s dopravní obslužností areálu navrhnout výsadbu dřevin se schopností zachytu tuhých znečišťujících látek (prachových částic), na které je benzo[a]pyren navázán, s tím, že druhová skladba dřevin v rámci sadových/vegetačních úprav bude precizována s ohledem na účinnost zachytu prachových částic, na které je benzo[a]pyren navázán, a že s ohledem na mimovegetační období budou použity i stálezelené jehličnaté dřeviny.
2. Řešení sadových/vegetačních úprav precizovat i s ohledem na rozsah a druh keřových a popínavých výsadeb a izolační zeleně. Orientovat se na použití vzrostlejších dřevin s okamžitým pozitivním efektem. Pozornost věnovat i výběru vhodné zeleně pro střechy objektů.
3. Upřesnit rozsah využití tzv. šedých vod v rámci budov záměru.
4. Dořešit nezbytnost čerpání podzemních vod pro doplňování akumulčních nádrží s užitkovou vodou, a to ve vztahu k § 29 odst. 1 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, který akcentuje, že zdroje podzemních vod jsou přednostně vyhrazeny pro zásobování obyvatelstva pitnou vodou, a rovněž i s ohledem na stávající zatížení území – zjištěnou kontaminaci zemin a podzemní vody v zájmovém území výstavby záměru.
5. Na základě podrobného hydrogeologického průzkumu dořešit nakládání s vodami ze srážek, a to ve vztahu k požadavku k zasakování vod ze srážek vyplývajícímu z § 5 odst. 3 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, a rovněž i s ohledem na stávající zatížení území – zjištěnou kontaminaci zemin a podzemní vody v zájmovém území výstavby záměru.
6. Zpřesnit návrh zpevněných ploch, který bude reflektovat orientaci na zasakování a zachytávání vod ze srážek, a to i použitím dlažby umožňující zasakování a zachytávání vod ze srážek, zatravnovacích dlaždic nebo řešením vybraných ploch jako mlat.
7. Navrhnout další využití zachycených vod ze srážek (např. splachování WC, využití pro další vodní prvky, které je vhodné v lokalitě záměru navrhnout).
8. Na základě zpřesněné bilance vod ze srážek a objemů jednotlivých retenčních a akumulčních nádrží prověřit kapacitu dešťové kanalizace DN 1400 – Radlický potok.

9. Při výběru záložních zdrojů elektrické energie (dieselagregátů) se orientovat na agregáty s parametry, které vyhoví emisní normě min. STAGE IIIA.
10. Do projektu rekonstrukce křižovatek zahrnout osazení SSZ zařízením pro preferenci tramvají a autobusů.
11. Do projektu dopravního řešení území zahrnout systém navádění řidičů na volné parkovací kapacity.
12. K omezení světelného znečištění věnovat pozornost výběru vhodného osvětlení areálu, včetně osvětlování reklamních prvků (z hlediska technických parametrů zdrojů a jejich směrového vyzářování).
13. Realizací staveb (výškové limity a hmotově prostorová omezení) nesmí dojít k ohrožení hodnot památkové rezervace v hl. m. Praze. Vizualizace budou konzultovány s OPP MHMP.
14. V rámci plánu organizace výstavby zpracovat i soubor organizačních a technických opatření v etapě výstavby s cílem minimalizovat potenciální nepříznivé vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a pohodu obyvatelstva, a to zejména se zaměřením na následující požadavky:
 - a) Stanovit opatření k ochraně před hlukem:
 - i. Stavební stroje a nářadí používat v bezvadném technickém stavu, správně seřízené a provádět jejich pravidelnou údržbu.
 - ii. Staveništní dopravu (odvoz zeminy) provádět v trasách 1 a 2 v počtu 15 NA/1 h v jednom směru. Staveništní doprava (dovoz betonu) provádět v trasách 1, 3, 4 v počtu 5 automixů/1 h v jednom směru.

Trasy:

trasa 1 (odvoz zeminy, dovoz betonu) – Jižní spojka a Městský okruh s výjezdem na Radlickou – vjezd na staveniště,

trasa 2 (odvoz zeminy) – Plzeňská – Radlická – vjezd na staveniště,

trasa 3 (dovoz betonu) – Radlická – vjezd na staveniště,

trasa 4 (dovoz betonu) – Tunel Mrázovka – Radlická – vjezd na staveniště.

- iii. Dodržovat dobu provozu jednotlivých strojů - zdrojů hluku (v minutách) podle následující tabulky:

1. fáze – zařízení staveniště, příprava území	
Malý kolový nakladač	840
Rýpadlo - nakladač	840

Autojeřáb	840
Motorová pila	840
Nákladní automobil	840
2. fáze – přeložky a úprava sítí, nové inženýrské sítě	
Malý kolový nakladač	840
Rýpadlo - nakladač	840
Autojeřáb	840
Vibrační válec	840
Nákladní automobil	840
3. fáze – zemní práce, zajištění stavební jámy a geotermální vrty	
Rypadlo	840
Malé rypadlo	840
Kolový nakladač	840
Malý kolový nakladač	840
Nákladní automobil	840
Vrtná souprava	840
4. fáze – základové konstrukce, pilotáž a hrubá stavba	
Cirkulárka / motorová pila	300
Úhlová bruska s řezacím kotouč.	300
Nákladní automobil	840
Autodomíchávač	840
Čerpadlo betonové směsi	840
Věžový jeřáb	840
Ponorný vibrátor betonu	840
Svářecí trafo	840
Vrtná souprava	840
5. fáze – střešní a obvodový plášť, vnitřní hrubé a dokončovací práce, kompletace	
Věžový jeřáb	840
Nákladní automobil	840
Malá mechanizace	840
6. fáze – vnitřní stavební, montážní a dokončovací práce, kompletace	
Rýpadlo - nakladač	840
Malý nakladač	840
Malý silniční vibrační válec	840
Nákladní automobil	840

- iv. Stavební stroje a nářadí používat v bezvadném technickém stavu, správně seřízené a provádět jejich pravidelnou údržbu.
 - v. V průběhu výstavby hlučnější stroje umísťovat co nejdále od chráněných venkovních prostorů staveb, omezit chod hlučných strojů naprázdno.
- b) Stanovit opatření k omezení emisí látek znečišťujících ovzduší:
- i. K zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření při suchém anebo větrném počasí průběžně sledovat aktuální údaje minimálně o směru a rychlosti větru, vlhkosti vzduchu a teplotě a také předpovědi vývoje těchto údajů. Údaje ze sledování vývoje výše uvedených parametrů průběžně zaznamenávat ve stavebním deníku pro potřebu zpětné kontroly.
 - ii. Při rychlosti větru překračující 5 m/s zakrýt, případně, je-li to dostatečné k zamezení šíření prašnosti do okolí, skrápět všechny deponie o zrnitosti menší než 8 mm. Při rychlosti větru překračující 10 m/s omezit práce na stavbě nebo alespoň omezit činnosti způsobující prašnost.
 - iii. Při přepravě materiálů mezi více areály v rámci stavby dodržovat zásadu minimalizace délky přepravních tras, tj. rozmístit materiál tak, aby nutná přeprava byla co nejkratší.
 - iv. V průběhu celé výstavby provádět důsledné čištění a v případě potřeby oplach aut před výjezdem na komunikace (nebo instalace čistícího systému, např. vibrační rohože, vodní lázně s tlakovým čištěním nebo kombinace omytí a přejezdů přes retardéry), pravidelně čistit povrch příjezdových a odjezdových tras v blízkosti staveniště (okamžitě po znečištění). V době déle trvajícího sucha zajistit pravidelné skrápění staveniště, čištění staveništních ploch a komunikací provádět zásadně za mokra. Při demoličních činnostech zabránit prašnosti zkrápěním suti vodou.
 - v. V době suchého počasí omezit prašnost výstavby skrápěním vozovek v okolí stavby.
 - vi. Minimalizovat pojezd nákladních vozidel po nezpevněné ploše staveniště, případně nejvíce poježděné úseky na staveništi zpevnit, omezit rychlost vozidel na staveništi na 20 km.h⁻¹.
 - vii. Zajistit, aby řidiči nákladních automobilů po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě vypnuli motor.
 - viii. Preferovat napájení elektřinou nebo používání baterií před využíváním generátorů na naftový nebo benzinový pohon.

- ix. Kontrolovat technický stav strojní techniky a podmínky na staveništi před zahájením jednotlivých etap stavebních prací.
- x. Zaplachtovat automobily, které budou odvážet surovinu s frakcí menší než 4 mm.
- xi. V době nepříznivých rozptylových podmínek zamezit souběhu stavebních mechanismů s vysokým výkonem, redukovat volnoběhy nákladních automobilů a dalších strojů mimo silniční techniky na minimum.
- xii. V průběhu výstavby instalovat po obvodu staveniště plné oplocení nebo oplocení s tkaninou, a to o min. výšce 2 m. V místech podél ul. Radlická v blízkosti stávající zástavby, na severu na hranici sousedící s územím záměru a v blízkosti napojení na ul. Nádražní bude oplocení řešeno jako plnostěnné konstrukce do výšky 3 m.
- xiii. Minimalizovat nebo zcela vyloučit volné deponování jemnozrnného materiálu (cement, vápno, bentonit, písek s frakcí do 4 mm) na staveništi. Dlouhodoběji ukládaný materiál shromažďovat v boxech, ohradit jednotlivé materiály a zamezit vyfoukání jemných částic do okolí. Dle možností neumísťovat ukládaný materiál v blízkosti obytné zástavby, ale v odlehlejší části staveniště.
- xiv. Při vrtání pilot nebo kotev používat skrápění nebo odsávání.
- xv. Používat výhradně vozidla a stavební mechanismy, které splňují příslušné emisní limity podle právních předpisů pro mobilní zdroje.
- xvi. Posílit izolační funkci pásu dřevin při ulici Radlická a Dobříšská.
- xvii. Do záměru revitalizace území zahrnout plochu skládky sypkých hmot při severozápadním okraji areálu.

c) Stanovit opatření k ochraně vod:

- i. Na staveništi nezřizovat čerpací stanice pohonných hmot.
- ii. Zajistit náležitý technický stav strojového parku. Zvýšenou pozornost věnovat technickému stavu dopravních a stavebních mechanismů a periodickým kontrolám.
- iii. Preventivními opatřeními zajistit, aby při výstavbě nedocházelo ke kontaminaci povrchových a podzemních vod. Přitom zajistit vhodné sorpční prostředky k likvidaci eventuálních úniků ropných látek.
- iv. V případě havarijního úniku ropných látek neprodleně zahájit sanační práce.
- v. K ochraně vodního zdroje 2. stupně Pivovary Staropramen dodržovat v průběhu demolic i výstavby následující opatření:

- Neohrozit jakost povrchových nebo podzemních vod závadnými látkami. Používané stavební stroje, materiály i vznikající odpady zajistit tak, aby nedošlo k úniku nebezpečných látek, zejména minerálních olejů a látek ropného původu.
- V případě jakékoliv mimořádné události, která by mohla ohrozit kvalitu podzemní nebo povrchové vody, zejména úniku toxických nebo ropných látek bezprostředně informovat společnost Pivovary Staropramen s.r.o.
- Odvodnění staveniště zajistit tak, aby nedocházelo k podmáčení okolních pozemků.

d) Stanovit opatření k ochraně půdy:

- i. Preventivními opatřeními zajistit, aby při výstavbě nedocházelo ke kontaminaci půdy.
- ii. Podle požadavku České inspekce životního prostředí, Oblastního inspektorátu Praha, formulovaného ve stanovisku k Projektu sanace ohnisek znečištění (zn.: ČIŽP/41/2019/12586 ze dne 1. 10. 2019), provést sanaci půdy spočívající v odborném odstranění dvou betonových jímek v centrální a západní části lokality, ve kterých byla zjištěna kontaminace ropnými látkami, a následném ověření rozsahu znečištění podložních zemin. Přitom rovněž odstranit detekované znečištění zemin ropnými látkami a látkami PAU v okolí původní sondy SB-3 v severozápadní části lokality. Sanační práce ukončit po dosažení a prokázání následujících cílových limitů: ropné látky - C₁₀–C₄₀ – 2 000 mg/kg suš., suma PAU – 50 mg/kg suš.

e) Stanovit opatření k ochraně přírody:

- i. Zajistit maximální šetrnost při stavební činnosti tak, aby nedocházelo k případnému nadměrnému rušení, omezování, zraňování a usmrcování živočichů a poškozování zejména okolní dřevinné vegetace.
- ii. Zásadní rušivé stavební činnosti organizovat tak, aby nedocházelo k rušivému zásahu do biotopů v období hnízdění či péče o potomstvo.
- iii. V rámci realizace sadových úprav provést totální likvidaci zejména trnovníku akátu a rovněž eliminaci náletů a redukci stromů pajasanu žláznatého.
- iv. Prostřednictvím odborně způsobilé osoby zajistit transfer rostlin hvozdíku svazčitého, strdivky sedmihradské a konopice úzkolisté – provést odběr diaspor (u hvozdíku) nebo celých rostlin (u strdivky a konopice) a jejich výsev či přesazení na stanoviště ruderálního „nádražního“ biotopu.

- v. Během stavby nalezené jedince běžných méně pohyblivých živočichů přenést na vhodné místo mimo stavbu, v problematických případech (např. nález hnízda, hada a podobně) přizvat odborně způsobilou osobu.
 - vi. U zachovávaných stromů při terénních úpravách co nejvíce respektovat terén v ploše kořenového prostoru stromů a dodržet ochranná opatření u zachovávaných dřevin při provádění stavby podle ČSN 83 9061 (DIN 18 920).
- f) Zpracovat opatření k zajištění informovanosti městské části Praha 5 a jejím prostřednictvím i obyvatelstva o průběhu výstavby (termínech a délce jednotlivých etap výstavby) a ustanovit kontaktní osoby, na které by se mohli občané obracet s případnými připomínkami, náměty a event. stížnostmi.
15. Při výběru dodavatelů stavby stanovit jako jedno ze srovnávacích měřítek i garanci na minimalizování potenciálních nepříznivých vlivů výstavby na životní prostředí a pohodu obyvatel se zohledněním délky výstavby a používání postupů výstavby, technik, stavebních mechanismů a dopravních prostředků šetrných k životnímu prostředí.
16. Snížit (převážně u administrativní funkce) navržený počet parkovacích stání min. o 110.

B. Podmínky pro fázi realizace (výstavby)

1. Realizaci sadových/vegetačních úprav a umístění zeleně zajistit odbornou firmou s tím, že úpravy budou zhodnoceny souběžně v rámci kolaudačního souhlasu, resp. v nejbližším vhodném agrotechnickém termínu.
2. Na nově vysazené vzrostlejší stromy zajistit na vhodných místech odbornou instalaci ptačích budek, čmelínů či hmyzích hotelů.
3. Podle plánu organizace výstavby zajistit plnění souboru organizačních a technických opatření k minimalizaci potenciálních nepříznivých vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a pohodu obyvatelstva a zabezpečit důslednou a průběžnou kontrolu plnění příslušných opatření, popřípadě bezodkladnou nápravu zjištěných nedostatků.

C. Podmínky pro fázi provozu

1. Provoz záložních zdrojů elektrické energie (dieselařegátů) při pravidelných funkčních zkouškách omezit na nezbytně nutnou dobu s tím, že tyto zkoušky nebudou prováděny v období se zhoršenými rozptylovými podmínkami a že tyto agregáty nebudou spouštěny současně.

2. Zajistit pravidelnou údržbu areálových komunikací pomocí samosběrných vozů, optimálně s následným oplachem tlakovou vodou.
 3. Zajistit údržbu zeleně (realizované v rámci záměru) a popřípadě i její obnovu tak, aby byla zachována její funkčnost.
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
1. Podle požadavku České inspekce životního prostředí, Oblastního inspektorátu Praha, formulovaného ve stanovisku k Projektu sanace ohnisek znečištění (zn.: ČIŽP/41/2019/12586 ze dne 1. 10. 2019), provádět monitoring kvality podzemní vody v ukazatelích C₁₀-C₄₀ a PAU, a to až do doby ukončení sanace ohnisek znečištění.
 2. Po dobu 5 let po výstavbě průběžně monitorovat stav vysázených dřevin s protiprašnou funkcí, určených k eliminaci emisí benzo(a)pyrenu souvisejících s dopravní obslužností areálu. Případně uhynulé jedince nahradit v nejbližším vhodném agrotechnickém termínu.

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 108 (Záměry rozvoje sídel s rozlohou záměru od stanoveného limitu - 5 ha) a bodu 109 (Parkoviště nebo garáže s kapacitou od stanoveného limitu parkovacích stání v součtu pro celou stavbu - 500 míst) kategorie II přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

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 1407994/2019 ze dne 19.07.2019.

Dne 30.04.2019 obdržel odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (OCP MHMP) oznámení záměru „SMÍCHOV CITY SOUTH“.

Informace o oznámení byla na úřední desce Magistrátu hlavního města Prahy zveřejněna dne 13.05.2019. 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 12.06.2019.

Dne 19.07.2019 vydal OCP MHMP závěr zjišťovacího řízení pod č. j. MHMP 1407994/2019 se závěrem, že záměr má významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví a bude posuzován podle zákona.

12.05.2020 byla na OCP MHMP předložena dokumentace záměru zpracovaná Mgr. Kateřinou Šulcovou, držitelkou autorizace dle § 19 zákona (č. j. udělení autorizace 88949/ENV/14, prodloužení autorizace č. j. MZP/2020/710/728, platné do 31.01.2025), a kol.

Informace o dokumentaci byla na úřední desce Magistrátu hlavního města Prahy zveřejněna dne 22.05.2020. 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 22.06.2020.

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., prosinec 2019),
- Akustické posouzení (Greif-akustika, s.r.o., prosinec 2019),
- Rozptylová studie (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., prosinec 2019);
- Vyhodnocení vztahu záměru k Programu zlepšování kvality ovzduší – Aglomerace Praha – CZ01 (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., březen 2020),
- Kompenzační opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., prosinec 2019).
- Hodnocení vlivů na veřejné zdraví - zdravotní rizika hluku a znečištění ovzduší (MUDr. Havel, prosinec 2019),
- Přírodovědný průzkum/Hodnocení podle §67 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (Ing. et Ing. Pavel Jaroš, Ph.D., leden 2020),
- Posouzení vlivu navrhovaného záměru na krajinný ráz dle §12 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (Ing. arch. Vorel – ATELIER V, prosinec 2019),
- Vlivy záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., březen 2020)

a výkresová část.

Dále bylo v příloze provedeno vypořádání vyjádření obdržných k oznámení záměru.

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.

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

Zpracovatelka dokumentace v závěru doporučila posuzovaný záměr k realizaci.

Zpracováním posudku byl pověřen Ing. Václav Obluk, držitel autorizace dle § 19 zákona (osvědčení o odborné způsobilosti č. j. 19739/2338/OPVŽP/98, rozhodnutí o prodloužení autorizace č. j. 40354/ENV/16 do 21.12.2021). V souladu s § 9 odst. 3 zákona stanovilo OCP MHMP zpracovateli posudku pro zpracování a předložení posudku lhůtu 60 dní od převzetí dokumentace včetně všech podkladů. Dne 16.07.2020 byly zpracovateli posudku předány všechny podklady potřebné ke zpracování posudku.

Dopisem č. j. MHMP 1471390/2019 ze dne 02.07.2020 rozeslalo OCP MHMP pozvánku na veřejné projednání dotčeným územním samosprávným celkům (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 02.07.2020.

Veřejné projednání dokumentace ve smyslu § 17 zákona se uskutečnilo dne 16.07.2020 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 ze strany dotčených orgánů, na ty bylo zástupci jednotlivých stran obratem reagováno. Připomínky se týkaly problematiky ovzduší a ochrany vod. Z řad veřejnosti

nebyl vznesen žádný dotaz. Obecně lze konstatovat, že dotazy a připomínky byly na veřejném jednání zodpovězeny. Zápis z veřejného projednání byl zpracován pod č. j. MHMP 1215527/2020 dne 05.08.2020 a bude rozeslán a zveřejněn zároveň s tímto stanoviskem.

Dne 14.08.2020 byl OCP MHMP předložen posudek zpracovaný v souladu s přílohou č. 5 k zákonu Ing. Václavem Oblukem.

Částka za zpracovaný posudek ve smyslu § 18 odst. 3 zákona byla oznamovatelem uhrazena dne 29.09.2020.

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 SMÍCHOV CITY SOUTH 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 (vyjma veřejného projednání). Vypořádání jejich připomínek k dokumentaci je součástí posudku a tohoto stanoviska (viz níže). Na veřejném projednání byly otázky zodpovězeny a připomínky vypořádány (viz zápis z veřejného projednání a posudek).

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

Návrh souhlasného závazného stanoviska je založen jednak na posouzení výchozího stavu relevantních složek a charakteristik životního prostředí v dotčeném území, jednak na posouzení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví:

a) Na základě posouzení výchozího stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení, tj. výchozí úrovně zatížení území (v relevantních kritériích stavu znečištění ovzduší a stavu hlukové zátěže), lze s ohledem na charakter záměru a jeho environmentální charakteristiky považovat záměr ve vztahu k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví za přijatelný s tím, že bude realizováno kompenzační opatření, které povede minimálně k eliminaci emisí benzo(a)pyrenu souvisejících s automobilovou dopravou generovanou posuzovaným záměrem dle bodu 8.A.1.

b) Vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví budou za předpokladu realizace opatření k ochraně životního prostředí spojených se záměrem a opatření

rezultujících z posuzování podle zákona celkově přijatelné (viz následující bod II.2. tohoto souhlasného závazného stanoviska).

Příslušný úřad 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 souhlasném závazném stanovisku. Negativní vlivy posuzovaného záměru SMÍCHOV CITY SOUTH nepřesahují míru stanovenou zákony a dalšími předpisy a předmětný záměr lze při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska realizovat.

Přes výše uvedené, zejména s ohledem na umístění záměru v lokalitě imisně problematické (zejména s ohledem umístění záměru v rámci pražské aglomerace mezi lokality imisně zatížené – poblíž významně zatížené komunikace Radlická), příslušný úřad doplnil podmínku 8.A.16 oproti posudku. Ta požaduje snížení počtu parkovacích stání, a to z toho důvodu, aby se vyvolaná doprava méně podílela na parametrech zhoršení kvality ovzduší (NO₂, PM₁₀, B(a)P).

Text podmínek vychází prvotně z návrhu zpracovatele posudku.

Odůvodnění stanovených podmínek:

Podmínka 8.A.1. - 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 samostatné odborné studii. 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.

Podmínky 8.A.2., 8.B.1., 8.B.2., 8.C.3. jsou stanoveny v zájmu ochrany přírody, fauny a flóry i klimatu a vyplývají z dokumentace.

Podmínky 8.A.3., 8.A.4., 8.A.5., 8.A.6., 8.A.7 a 8.A.8. jsou stanoveny v zájmu ochrany vod, klimatu a mikroklimatu a vyplývají z dokumentace a obdržených vyjádření. Je třeba řešit maximální hospodárnost ve využívání vod, vyhrazení používání podzemní vody přednostně pro pitné účely, maximální zasakování srážkových vod a zadržování vody v území. Podmínky vyplývají z dokumentace, z vyjádření a z posudku.

Podmínky 8.A.9. a 8.C.1. jsou stanoveny na ochranu ovzduší, z důvodu minimalizování emisí znečišťujících látek do ovzduší. Podmínky vyplývají z obdržených vyjádření a z posudku.

Podmínky 8.A.10. a 8.A.11. jsou stanoveny v zájmu optimalizace dopravy a vyplývají z dokumentace.

Podmínka 8.A.12. je stanovena v zájmu omezení světelného znečištění a vyplývá z dokumentace. Je třeba řešit i vlivy, které by mohly přispívat ke světelnému znečištění a v důsledku toho ovlivnit jednotlivé relevantní složky životního prostředí a veřejného zdraví. Podmínka vyplývá z dokumentace.

Podmínka 8.A.13. je stanovena v zájmu památkové péče a vyplývá z obdržených vyjádření.

Podmínky 8.C.2. a 9.2. jsou stanoveny v zájmu ochrany ovzduší a veřejného zdraví a vyplývají z dokumentace, obdržených vyjádření a posudku. Je třeba minimalizovat množství emisí při výstavbě i provozu.

Podmínky 8.A.14., 8.A.15. a 8.B.3. jsou stanoveny v zájmu minimalizace potenciálních nepříznivých vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a pohodu obyvatelstva v etapě výstavby a vyplývají z dokumentace, obdržených vyjádření a posudku. Podmínky jsou stanoveny na základě výsledků akustické studie, rozptylové studie a dalších odborných studií v dokumentaci. Požadavky vycházejí z dokumentace.

Podmínka 9.1. je stanovena v zájmu řešení staré ekologické zátěže a vyplývá z dokumentace a posudku. Vyplývá též z požadavku ČIŽP.

Podmínka 8.A.16 je stanovena proto, aby do území bylo vnášeno méně emisí z dopravy vyvolané provozem záměru a byla tak zajištěna lepší kvalita ovzduší i pro funkci bydlení, která je také v navrhované zástavbě brownfieldu bývalého smíchovského nádraží zastoupena. Požadavek byl vznesen orgánem ochrany ovzduší OCP MHMP. Zároveň je tato podmínka pozitivní pro snižování hluku v území. Příslušný úřad doplnil podmínku 8.A.16 oproti návrhu stanoviska vypracovanému zpracovatelem posudku, protože se OCP MHMP zcela neztotožňuje s některými hodnoceními zpracovatele posudku k počtu parkovacích stání (podrobné zdůvodnění je uvedeno níže u vypořádání připomínek na str. 29 až 33 – Doprava v klidu - nedostatečné snížení počtu parkovacích stání). Zároveň si příslušný úřad uvědomuje, že modal split IAD/ostatní přeprava pod 20/80 je bez regulace vjezdu do centra města problematický.

Výše uvedené podmínky reagují zejména na skutečnosti zjištěné v průběhu procesu EIA. V podmínkách tedy nejsou zahrnuty podmínky a požadavky vycházející z všeobecně závazných předpisů, a to i v případě, že byly předmětem vyjádření dotčených orgánů. Povinnost splnit takovéto podmínky ukládají oznamovateli platné právní předpisy, není tedy třeba je v tomto stanovisku uvádět. Právní rámec České republiky je v tomto ohledu pro přípravu a provoz záměru dostatečný, stanovené podmínky přitom stanovují některé další požadavky konkretizující

způsob splnění zákonných požadavků, resp. stanovující další požadavky nad rámec požadavků zvláštních právních předpisů (v souladu s § 5 odst. 4 zákona).

Proces EIA posuzuje realizaci záměru z pohledu akceptovatelnosti z hlediska ochrany životního prostředí. Z hlediska tohoto aspektu nebyl nalezen natolik významný faktor, který by z pohledu příslušného úřadu bránil realizaci předmětného záměru při akceptování relevantních podmínek formulovaných zpracovatelkou dokumentace, dotčenými orgány, zpracovatelem posudku a příslušným úřadem, které se staly součástí tohoto závazného stanoviska.

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

Z posouzení záměru provedeného podle zákona vyplývají následující vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví:

Vlivy na ovzduší a klima

Vlivy na ovzduší

Vlivem provozu záměru nebylo zaznamenáno zvýšení koncentrací přes hranici imisního limitu u žádné ze sledovaných imisních charakteristik.

Vlivem provozu náhradních zdrojů elektrické energie nelze vyloučit výskyt koncentrací nad hranicí imisního limitu pro hodinové koncentrace oxidu dusičitého, avšak povolený počet překročení nebude dosažen. Imisní limit tedy bude splněn i v tomto případě.

Při stavebních pracích byly v případě hodinových koncentrací NO_2 nejvyšší příspěvky vypočteny na úrovni do $83,5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. V případě krátkodobých koncentrací nelze příspěvky přímo sčítat s výchozími hodnotami, přesto nelze v některých bodech zcela vyloučit možný výskyt nadlimitních koncentrací v průběhu výstavby. Nejvyšší příspěvky k denním koncentracím částic PM_{10} byly vypočteny na úrovni do $4,1 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Imisní limit pro 24hodinové koncentrace PM_{10} je stanoven na $50 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ pro 36. nejvyšší hodnotu. Vzhledem k tomu, že již ve stávajícím stavu je v několika případech v roce limit překračován (četnost překročení imisního limitu je 32 případů, tzn. blíží se maximálně povolenému počtu překročení imisního limitu 35 případů), nelze vyloučit vlivem stavebních prací občasné překračování imisního limitu ve výši $50 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Skutečný počet překročení této hodnoty závisí na aktuálních podmínkách v průběhu výstavby a způsobu jejího provedení. Vypočtené imisní příspěvky reprezentují vliv stavebních prací bez zohlednění opatření. Pro snížení vlivu stavebních prací na imisní situaci částic PM_{10} a NO_2 jsou formulována opatření. Při realizaci opatření dojde ke snížení imisní zátěže ze stavební činnosti. Jejich účinnost bude záviset na intenzitě a důslednosti uplatněných opatření.

Pro fázi provozu byla na základě výsledů rozptylové studie vypracována studie kompenzačních opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší (podm. 8.A.1). Uvažovaným kompenzačním opatřením je výsadba dřevin se schopností zachytu prachových částic, jakož i látek na ně navázaných, včetně benzo(a)pyrenu. Doporučený minimální rozsah výsadeb činí 57 stromů o minimálním objemu koruny 4 m³, a to nad rámec náhradních výsadeb za pokácené dřeviny.

S ohledem na umístění záměru v lokalitě imisně silně zatížené příslušný úřad navrhl podmínku 8.A.16, týkající se snížení počtu parkovacích stání, a zpřesnil popis vlivů na ovzduší.

Za předpokladu naplnění těchto opatření k ochraně ovzduší je záměr přijatelný.

Vlivy na klima

Vztah záměru k redukčním cílům a opatřením mitigačních strategií je celkově hodnocen jako mírně negativní, což je dáno zejména produkcí emisí skleníkových plynů, jakkoli jsou tyto emise poměrně výrazně redukovány využitím obnovitelných zdrojů energie. Ambivalentně je hodnocena spotřeba energie a využití alternativních zdrojů energie. Vzhledem k tomu, že se jedná o novostavbu, je třeba počítat s nárůstem odběru elektrické energie. Záměr však počítá s využitím obnovitelných zdrojů energie, a to zejména v podobě tepelných čerpadel napojených na geotermální vrt, dále se předpokládá použití tepelných čerpadel vzduch-voda a i instalace fotovoltaické elektrárny. Záměr rovněž předpokládá aplikaci technologií pro zajištění úspor energie.

Ve vztahu k adaptačním opatřením a specifickým cílům lze celkově záměr hodnotit pozitivně. Důvodem je zejména soulad s opatřeními směřujícími k rozvoji zeleně, zvýšení kvality a dostupnosti ploch zeleně, výsadbám v městském prostředí, využití vertikální zeleně atd. Pozitivní vztah je i v případě použití obnovitelných zdrojů energie pro účely vytápění (tepelná čerpadla napojená na zemní nebo geotermální vrty) a zisku elektrické energie prostřednictvím fotovoltaické elektrárny na střeše objektů. Ambivalentní hodnocení se týká jednak povrchového odtoku a jednak celkového hodnocení ekologické stopy. Nový záměr předpokládá větší podíl nepropustných ploch oproti současnému stavu, které přispějí k většímu povrchovému odtoku, na druhé straně však počítá s retenčními a akumuláčními nádržemi, které budou celkový odtok regulovat a zároveň zmenšovat opětovným využitím zachycené vody k záливce vegetace. U celkového hodnocení ekologické stopy proti sobě působí na jedné straně výše popsané pozitivní aspekty záměru, na druhé straně navýšení spotřeby energií oproti stávajícímu stavu, které je přirozeně dáno umístěním novostaveb v řešeném území.

V souhrnu je pak záměr z hlediska adaptace na změnu klimatu a vlivů na lokální poměry hodnocen pozitivně. V tomto hodnocení se uplatňuje rozšíření vegetačních ploch vč. podstatného navýšení počtu stromů, zvýšení její kvality a dostupnosti zeleně a snížení povrchového odtoku dešťové vody. Z hlediska vlivů na klimatický systém jako celek se pak kladně jeví redukce emisí

sklenkových plynů, která bude zajištěna použitím alternativních zdrojů energie v kombinaci s moderními, energeticky úspornými technologiemi na vytápění, chlazení a vzduchotechniku.

Zpracovatel posudku se ztotožnil s výše uvedeným hodnocením vlivů na ovzduší a klima za předpokladu respektování podmínek k minimalizaci vlivů na ovzduší a klima formulovaných v podmínkách závazného stanoviska.

Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky

Vliv na hlukovou situaci

Při splnění navržených akustických opatření nebude hluk při provozu a výstavbě záměru překračovat v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru hygienické limity hluku podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Záměr je z hlediska vlivů na hlukovou situaci přijatelný.

Vliv vibrací

Záměr nebude významným zdrojem vibrací.

Vliv na proslunění a denní osvětlení

Záměr nebude mít negativní vliv na proslunění a denní osvětlení stávajících staveb.

Zpracovatel posudku se s uvedeným hodnocením ztotožňuje.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

K negativním vlivům na povrchové ani podzemní vody nebude docházet.

Při respektování opatření k ochraně vod nepředstavuje aspekt vlivu na stav povrchových a podzemních vod ve spojení s posuzovaným záměrem limitující faktor ve vztahu k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví. Záměr je z hlediska vlivů na vody přijatelný.

Zpracovatel posudku se s uvedeným hodnocením ztotožňuje.

Vlivy na půdu

Záměrem nedojde k záboru pozemků náležících do zemědělského půdního fondu ani pozemků určených k plnění funkce lesa. K negativnímu ovlivnění půdních poměrů posuzovaným záměrem nedojde.

Aspekt vlivu na půdu nepředstavuje ve spojení s posuzovaným záměrem limitující faktor ve vztahu k ochraně životního prostředí.

Zpracovatel posudku se s uvedeným hodnocením ztotožňuje.

Vlivy na přírodní zdroje

K negativnímu ovlivnění horninového prostředí ani přírodních zdrojů záměrem nedojde.

Aspekt vlivu na přírodní zdroje nepředstavuje ve spojení s posuzovaným záměrem limitující faktor ve vztahu k ochraně životního prostředí.

Zpracovatel posudku se s uvedeným hodnocením ztotožňuje.

Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy)

K negativnímu ovlivnění fauny a flóry ani ekosystémů nebude docházet.

Aspekt vlivu na přírodu nepředstavuje ve spojení s posuzovaným záměrem limitující faktor ve vztahu k ochraně životního prostředí.

Zpracovatel posudku se s uvedeným hodnocením ztotožňuje.

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Záměr nemá vliv na identifikované znaky a hodnoty přírodní charakteristiky. Silný zásah je zjevný pouze u negativního znaku (ruderní zeleň železničního brownfieldu v lokalitě záměru vč. keřů a stromů mezi kolejišti), tudíž jej nelze z hlediska ochrany krajinného rázu chápat jako negativní zásah, nýbrž jako zásah pozitivní. V rámci znaků kulturní a historické charakteristiky je silný zásah stanoven u neutrálního znaku (kolejiště a železniční stavby - sklady, nádražní budovy, technické objekty) vázané na nádraží Smíchov, nákladové nádraží a na odstavné nádraží Praha-Na Knížecí, který je sice výsledkem historického vývoje smíchovského železničního uzlu a je tedy historicky vzniklou krajinnou strukturou, její současný stav však nelze chápat jako pozitivní hodnotu krajinného rázu. Celkově proto nelze vnímat realizaci záměru jako negativní zásah do znaků a hodnot kulturní a historické charakteristiky krajinného rázu. Záměr se projevuje ve vizuální charakteristice v krajinném rámci širšího krajinného prostoru Pražské kotliny, a to zejména v panoramatických pohledech vnímaných nejčastěji z vyšších horizontů. I když záměr představuje změnu, resp. doplnění urbanistické struktury Smíchova, zcela minimálně se promítá do zásadních znaků vizuální charakteristiky krajinného rázu – do ohraničujících horizontů a zelených svahů, do kulturních dominant a do dalších znaků kulturní a historické charakteristiky. Silným zásahem je změna prostředí brownfields, kterou je možno považovat za

pozitivní zásah do součásti dnešního charakteru městské krajiny. Záměr nesnižuje pozitivní hodnoty krajinného rázu ani nemění zásadní rysy rázu městské krajiny.

Posuzovanou stavbou nedojde k dotčení žádného ze skladebných prvků územního systému ekologické stability ani významného krajinného prvku, zvláště chráněného území, přírodního parku a památného stromu. Do severní části zájmového území zasahuje navržený celoměstský systém zeleně. Jedná se o plochu, kde je navržen východní a západní park, který je v souladu s vymezeným celoměstským systémem zeleně.

Aspekt vlivu na krajinu a její ekologické funkce nepředstavuje ve spojení s posuzovaným záměrem limitující faktor ve vztahu k ochraně životního prostředí.

Zpracovatel posudku se s uvedeným hodnocením ztotožňuje.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

Aspekt vlivu na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů nepředstavuje ve spojení s posuzovaným záměrem limitující faktor ve vztahu k ochraně životního prostředí.

Zpracovatel posudku se s uvedeným hodnocením ztotožňuje.

Vlivy na obyvatelstvo, resp. veřejné zdraví

Zdravotní riziko hluku

Současná hluková zátěž z dopravy je pro obyvatele hodnocené obytné zástavby významným zdrojem obtěžování, rušení spánku a zvýšeného rizika kardiovaskulárních onemocnění, což platí i u domů se splněnými hlukovými limity.

Tento stav není v lokalitách s intenzivní dopravou nijak výjimečný, neboť současné limity představují nevyhnutelný kompromis mezi snahou o ochranu zdraví a reálnou situací a technickými a ekonomickými možnostmi. Kromě toho všeobecně při slyšitelné úrovni hluku je určitý podíl obyvatel pociťujících obtěžování a rušení hlukem vzhledem k velkému rozptylu individuální vnímavosti a dalších podmínek prakticky nevyhnutelný.

Pro posuzovaný záměr je podstatné, že podle výsledků akustické studie nepovede v žádném z hodnocených akustických stavů ke zhoršení výchozí situace. Vypočtené snížení celkové hlukové zátěže některých domů po realizaci záměru nelze přeceňovat, neboť změny hlukové expozice v ekvivalentních hladinách akustického tlaku v řádu desetin dB jsou nepostřehnutelné a prakticky zanedbatelné.

Určitou výjimkou je situace zástavby s nejvyšší mírou obtěžujících a rušivých účinků hluku na ulici Radlická, kde lze předpokládat, že snížení hluku z tramvajové a železniční dopravy vlivem stínění hmotou nových budov záměru bude subjektivně pro obyvatele znamenat pozitivní změnu spočívající ve snížení rušivého účinku hluku zejména v noční době při přejezdech vlaků či tramvajových souprav.

Akustický vliv stacionárních zdrojů na střechách nových budov záměru bude podle výpočtu akustické studie hluboko pod úrovní celkového hlukového pozadí a pro celkovou akustickou situaci a její účinky na zdraví obyvatel bezvýznamný.

Odhadovaná expozice nejbližší okolní zástavby ze staveništní dopravy a stavební činnosti během realizace záměru se i při splnění hlukového limitu přibližuje hlukovému pozadí a může být přechodně příčinou zvýšeného obtěžování a narušení faktorů pohody obyvatel těchto domů. Vzhledem k omezenému trvání mimo noční dobu a dočasnému charakteru ji však nelze považovat za zdravotní riziko. Přesto je zde na místě maximální dodržování protihlukových opatření a průběžná informace dotčených obyvatel.

Zdravotní riziko znečištění ovzduší

Kvantitativní odhad zdravotního rizika v ukazatelích úmrtnosti a nemocnosti obyvatel na základě imisního pozadí suspendovaných částic odpovídá mírně podprůměrné úrovni rizika znečištění ovzduší ve městech ČR.

Posuzovaný záměr včetně související dopravy bude mít na celkovou imisní situaci lokality podle výsledků rozptylové studie u všech hodnocených škodlivin nepatrný a z hlediska zdravotního rizika zcela zanedbatelný vliv.

Výjimkou je poměrně významný příspěvek k imisní koncentraci oxidu dusičitého při současném provozu náhradních zdrojů elektrické energie. I když s ohledem na předpokládané trvání této situace nejvýše několik hodin v roce nelze tento vliv považovat za zdravotní riziko, je vhodné stanovit omezující opatření v podobě zákazu zkoušek dieselaagregátů současně a v době inverzních situací se zhoršeným rozptylem škodlivin v ovzduší.

Na základě komplexních údajů soustředěných v dokumentaci, včetně opatření k ochraně veřejného zdraví, lze konstatovat, že vlivy posuzovaného záměru na veřejné zdraví budou celkově přijatelné.

Zpracovatel posudku se s uvedeným hodnocením ztotožňuje.

Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích

Z hlediska rizik při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech lze usuzovat, že vzhledem k charakteru záměru nelze při respektování příslušných právních předpisů a závazných norem očekávat závažná rizika s následnými významnými vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví.

Aspekt rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech nepředstavuje ve spojení s posuzovaným záměrem limitující faktor ve vztahu k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví.

Zpracovatel posudku se s uvedeným hodnocením ztotožňuje.

Vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující hranice České republiky

Vzhledem k charakteru záměru, jeho umístění a údajům o vlivech záměru na životní prostředí a veřejné zdraví shromážděných v rámci posuzování podle zákona je zřejmé, že problematika přeshraničních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví je bezpředmětná. Se záměrem nejsou spojeny vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující hranice České republiky.

Zpracovatel posudku se s uvedeným hodnocením ztotožňuje.

Závěr

Posuzovaný záměr jen minimálně ovlivní živočichy a rostliny, ekosystémy, biologickou rozmanitost, půdu, klima, krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní dědictví. Ovlivní sice vodu, ovzduší a hlukovou situaci, avšak při realizaci opatření k ochraně životního prostředí spojených se záměrem a opatření rezultujících z posuzování podle zákona přijatelným způsobem. Vlivy záměru na uvedené složky a charakteristiky životního prostředí se promítají i do přijatelného ovlivnění obyvatelstva a jeho skupin, resp. veřejného zdraví.

Za předpokladu realizace opatření k ochraně životního prostředí spojených se záměrem a opatření rezultujících z posuzování podle zákona budou vlivy záměru na životní prostředí a obyvatelstvo, resp. veřejné zdraví, celkově přijatelné.

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.

Proces EIA posuzuje realizaci záměru z pohledu akceptovatelnosti z hlediska ochrany životního prostředí. Z hlediska tohoto aspektu nebyl nalezen natolik významný faktor, který by z pohledu příslušného úřadu bránil realizaci předmětného záměru při akceptování relevantních podmínek formulovaných zpracovatelkou dokumentace, dotčenými orgány, zpracovatelem posudku a příslušným úřadem, které se staly součástí tohoto závazného stanoviska.

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

Technické řešení záměru je v dokumentaci vlivů záměru SMÍCHOV CITY SOUTH na životní prostředí s ohledem na jeho charakter a danou etapu přípravy záměru pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví dostačujícím způsobem popsáno a při respektování opatření k ochraně životního prostředí spojených se záměrem a opatření resultujících z posuzování podle zákona odpovídá dosaženému stupni poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí.

Detailnější řešení se s ohledem na požadavky vyplývající z příslušných právních předpisů předpokládá v rámci další přípravy záměru pro příslušná navazující správní řízení k povolení záměru, a to i na základě požadavků vyplývajících z posuzování podle zákona, které jsou formulovány v tomto souhlasném závazném stanovisku.

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

Stanovení pořadí variant řešení záměru je bezpředmětné, neboť záměr byl z hlediska umístění, rozsahu i technického řešení předložen v dokumentaci vlivů záměru SMÍCHOV CITY SOUTH na životní prostředí jako invariantní s tím, že vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví jsou v relevantních aspektech hodnoceny ve vztahu k nulové variantě (tj. stavu bez realizace záměru), která tak představuje zároveň variantu referenční (porovnání invariantního záměru s nulovou variantou je integrální součástí posuzování podle zákona).

5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci

K dokumentaci bylo dle § 8 odst. 2 a 3 zák. č.100/2001 Sb. doručeno celkem 16 vyjádření, z toho byly 2 dotčené územní samosprávné celky, 6 dotčených státních orgánů, 7 vyjádření spolků (jeden spolek 2x) a 1 vyjádření občana.

Jedná se o následující vyjádření:

- Hlavní město Praha (č. j. MHMP 964320/2020 ze dne 22.06.2020),
- odbor ochrany ovzduší Ministerstva životního prostředí (č. j. MZP/2020/780/1238 ze dne

- 15.06.2020),
- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha (zn. ČIŽP/41/2020/5813 ze dne 18.06.2020),
 - odbor ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy (vyjádření č. j. MHMP 963541/2020 ze dne 20.06.2020),
 - odbor památkové péče Magistrátu hl. m. Prahy (vyjádření č. j. 964533/2020 ze dne 22.06.2020),
 - odbor ochrany životního prostředí Úřadu městské části Praha 5 (vyjádření č. j. MC₀₅ 69415/2020/OŽP/Mys ze dne 01.06.2020),
 - ZaPět, z. s. – Milan Kostohryz, člen výboru (vyjádření ze dne 22.6.2020),
 - Ing. arch. Radek Janoušek (vyjádření ze dne 22.06.2020),
 - Přátelé Malvazinek, z. s. (vyjádření ze dne 22.06.2020),
 - Spolek Cibulka (vyjádření ze dne 22.06.2020),
 - Jinonice, z. s. (vyjádření ze dne 22.06.2020).

Vyjádření zasláná po termínu:

- městská část Praha 5 (vyjádření č. j. MSLB/1/2020/VK ze dne 22.06.2020),
- ZaPět, z. s. – Marcela Stárková (vyjádření ze dne 21.06.2020),
- Prokopovo, z. s. (vyjádření ze dne 21.06.2020),
- Spolek Hájojna, z. s. (vyjádření ze dne 21.06.2020),
- Hygienická stanice hlavního města Prahy (vyjádření č. j. HSHMP 30560/2020 ze dne 22.06.2020).

Vyjádření k dokumentaci vlivů záměru SMÍCHOV CITY SOUTH na životní prostředí byla v souladu se zákonem podrobně vypořádána v posudku o vlivech záměru SMÍCHOV CITY SOUTH na životní prostředí a posudek byl zveřejněn v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí (<http://www.cenia.cz/eia>), na stránkách Ministerstva životního prostředí (<http://www.mzp.cz/eia>), pod kódem záměru PHA1090 v části Posudek. Požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních a jejich vypořádání byly vzaty do úvahy při formulování tohoto souhlasného závazného stanoviska.

Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví jsou vyhodnoceny v dokumentaci i v posudku jako akceptovatelné. Skutečnosti uváděné v připomínkách jsou v maximální možné míře vzaty v úvahu a zohledněny.

Příslušný úřad se ztotožňuje se závěry zpracovatele posudku a odkazuje tímto na vypořádání připomínek k dokumentaci zpracovatelem posudku, které je součástí posudku. Ten je k dispozici v elektronické podobě na výše uvedené internetové adrese. Určitá upřesnění týkající se pohledu

na dopravu v klidu příslušný úřad uvádí níže (vypořádání připomínek na str. 29 až 33 – Doprava v klidu - nedostatečné snížení počtu parkovacích stání).

Ve vyjádřeních dominovaly následující připomínky:

Nutnost koordinace záměru s dalšími stavbami v území, např. se záměrem Terminál Smíchovské nádraží

Komentář:

Koordinace s ostatními stavbami probíhá, dle oznamovatele probíhají pravidelná jednání hlavně ohledně vztahu k záměru Terminál Smíchovské nádraží.

Jednota záměru Smíchovské nádraží, kumulace s jinými záměry

Komentář:

V dokumentaci byla této záležitosti věnována dostačující pozornost. Ve vztahu k charakteru posuzovaného záměru a zájmového území je zřejmé, že zásadním vstupním údajem ovlivňujícím velikost a významnost vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je intenzita zdrojové/cílové automobilové dopravy generované záměrem, která přímo ovlivňuje znečištění ovzduší a hlukovou zátěž a návazně zdravotní stav obyvatelstva a jeho skupin. Vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví bylo v dokumentaci správně provedeno i s ohledem na další plánované záměry v zájmovém území, a to zahrnutím zdrojové/cílové automobilové dopravy generované těmito dalšími plánovanými záměry v bilancích dopravně inženýrských podkladů, které byly podkladem pro řešení rozptylové studie a akustické studie a na ně navazující hodnocení vlivů na veřejné zdraví. V této souvislosti se dále uvádí, že posuzování záměru - ve smyslu § 3 písm. a) bodu 1. a § 4 odst. 1 písm. c) zákona č. 100/2001 Sb. předcházelo posuzování koncepce - ve smyslu § 3 písm. b) a § 10a odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., tj. změny Z 2710/00 Územního plánu sídelního území hl. m. Prahy (celoměstsky významná změna I). Lze proto konstatovat, že se jedná o standardní přístup správné praxe posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví podle zákona č. 100/2001 Sb., v rámci kterého posuzování záměru navazuje na posuzování koncepce.

Z věcného hlediska oznamovatel záměru (tj. záměru SMÍCHOV CITY SOUTH) nemohl záměr přestavby Smíchovského nádraží „rozdělit“, neboť není ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb. oznamovatelem záměru přestavby Smíchovského nádraží. V tomto smyslu lze přisvědčit oznamovateli záměru (tj. záměru SMÍCHOV CITY SOUTH), který v dokumentaci uvádí, že z důvodu rozdílných investorů příslušných záměrů v rámci přestavby Smíchovského nádraží a rozdílných stavů přípravy těchto záměrů není možno

pro účel posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. na projektové úrovni, tj. na úrovni záměru, sloučit.

Odkaz spolků na příslušnou soudní judikaturu, která ovšem vždy řeší konkrétní a tím i specifický případ, je ve vztahu k posuzovanému záměru nesprávný, neboť v daném případě se nejedná o tzv. „salámovou“ metodu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

Dopravní studii zpracovala firma European Transportation Consultancy, s.r.o. (prosinec 2019). Dopravně inženýrské podklady vycházejí z podkladů společnosti Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. - Úseku dopravního inženýrství a příspěvkové organizace Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy - Sekce infrastruktury o intenzitách dopravy na silniční síti, které je třeba považovat za oficiální podklady. K namítanému snížení intenzity dopravy vlivem posuzovaného záměru nedochází - např. v křižovatce Mrázovka dochází v roce 2025 mezi stavy B0 (bez záměru) a B1 (se záměrem) k navýšení celkového počtu z 36 800 jízd na 38 800 jízd. Výpočty uvedené ve vyjádřeních spolků jsou chybné, protože v křižovatce Mrázovka došlo k záměně na východním rameni obousměrného provozu za jednosměrný a v křižovatce U Železničního mostu k otočení jednosměrného provozu o 180 stupňů.

Příspěvky počtu jízd a směrové rozdělení dopravy vyvolané v kumulaci s plánovanými záměry v zájmovém území jsou vyznačeny v kartogramech intenzit dopravy pro jednotlivé části komunikačního skeletu. Je tak zajištěno posouzení kumulativních vlivů všech těchto záměrů v konkrétních úsecích. Rozdělení na samostatné kartogramy pro jednotlivé záměry by posouzení kumulativních vlivů neumožnilo.

Vzhledem k dílčím změnám intenzit na jednotlivých úsecích komunikací je však třeba upozornit, že modelové hodnocení sítě představuje komplexní výpočet, který hodnotí nejenom vliv nárůstu dopravy od vlastního záměru (tj. nejedná se o jednoduché přičtení dopravy na stávající síť), ale uceleně vliv všech opatření, které mohou ovlivnit fungování dopravy v lokalitě. Ve výpočtu je tak zohledněna např. i dostavba nové komunikační sítě. Jako příklad lze označit výstavbu prodloužení ulice Stroupežnického, která je součástí záměru a která bude využívána nejenom areálovou, ale i ostatní dopravou v území. Ve výsledku se pak v jednotlivých modelech mohou projevit jak nárůsty, tak i poklesy dopravy na dílčích úsecích sítě, které jsou způsobeny celkovým přesměrováním dopravy v území.

Dále je nutno upozornit, že nejenom záměr sám o sobě, ale i další objekty (existující či plánované) představují zdroje a cíle dopravy směřující z jiných oblastí města. V některých místech sítě tedy „doprava vzniká a zaniká“ v přilehlých objektech a hodnocené úseky tedy nemohou vykazovat čisté součty.

Jak již bylo výše uvedeno, jedná se o oficiální podklady společnosti Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. - Úseku dopravního inženýrství a příspěvkové organizace Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy - Sekce infrastruktury, které jsou stanoveny běžnými postupy, a to s ohledem na běžně dosahované míry počtu cest u podobných záměrů na území města. Stanovené hodnoty pro posuzovaný záměr jsou v souladu s těmito hodnotami, průměrná obrátka téměř 2 na 1 parkovací stání je naopak na horní hranici zjištěných hodnot u převážně kancelářských objektů. Výpočet je tak na straně bezpečnosti.

Kumulace s dalšími záměry v území jsou v modelech společnosti Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. - Úseku dopravního inženýrství a příspěvkové organizace Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy - Sekce infrastruktury plně zohledněny, což je popsáno jak v dopravně inženýrských podkladech, tak i v příslušných podkladových studiích. Intenzity dopravy vyvolané těmito záměry, stejně jako dalšími známými záměry na celém území hl. m. Prahy, které nejsou ve studii taxativně vyjmenovány, jsou započteny do jednotlivých výhledových modelů (do dokumentace není možné uvádět podrobné údaje ke každému jednotlivému záměru na území hl. m. Prahy, případné doplnění těchto údajů nemá na provedené hodnocení žádný vliv).

Doprava v klidu – nedostatečné snížení počtu parkovacích stání

Komentář:

Počet parkovacích stání (dále jen „PS“) je navržen za účelem splnění provozních potřeb záměru (jednotlivých staveb) s tím, že počet PS byl stanoven na základě nařízení č. 10/2016 Sb. hl. m. Prahy, kterým se stanovují obecné požadavky na využívání území a technické požadavky na stavby v hlavním městě Praze (Pražské stavební předpisy), ve znění nařízení č. 14/2018 Sb. hl. m. Prahy (dále jen „PSP“). V odůvodnění § 32 PSP je uvedeno: *„Smyslem regulace dopravy v klidu je předepsat přiměřenou míru rozsahu zřizování parkovacích stání dle typu lokality, stavebního typu a napojení na MHD, a to jak v minimálních požadovaných, tak v maximálních přípustných hodnotách. Neúměrné nároky na parkovací stání zvyšují dopravní zátěž v území a prodražují jednotlivé stavby (především problém s dostupností bydlení), oproti tomu nedostatečné minimální požadavky mohou vyvolávat řešení vlastního parkování jednotlivými stavebníky na úkor okolí, především veřejného prostranství.“* Minimální požadovaný a maximální přípustný počet PS je v PSP stanoven procentem ze základního počtu PS a v případě posuzovaného záměru je regulace/redukce počtu PS stanovena v rozmezí 15 % – 55 % ze základního počtu PS (tj. v případě bez regulace/redukce stanovené v PSP by byl počet PS pro

posuzovaný záměr na úrovni 2 518 PS, zatímco navržený počet 1 352 PS respektující uvedené rozmezí je již významně zregulován/zredukován (PSP).

Zpracovatel posudku uvádí, že jestliže na základě PSP, resp. jejich zdůvodnění, platí, že minimální požadavky na počet PS stanovené v PSP jsou dostatečné k ochraně okolí při řešení parkování (tj. hledání volného PS jinde) a představují přiměřenou míru na počet PS, pak je třeba rovněž přijmout, že i maximální požadavky na počet PS stanovené v PSP předepisují přiměřenou míru na počet PS, resp. nepředstavují neúměrné nároky na počet PS. Proto, aniž se komentují parametry pro počet PS nastavené v PSP (což zjevně vybočuje z rámce posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.), je zřejmé, že záměr je z hlediska navrženého počtu PS v souladu s požadavky stanovenými v PSP. Pokud jde o věcné hledisko v rámci posuzování vlivů podle zákona č. 100/2001 Sb., intenzita dopravy generovaná záměrem, která je kromě jiných aspektů ovlivněna i počtem PS, přímo ovlivňuje znečištění ovzduší a hlukovou zátěž a návazně zdravotní stav obyvatelstva a jeho skupin. Ve vztahu k posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. jsou proto v daném případě prioritní/rozhodující výsledky hodnocení vlivů záměru na znečištění ovzduší, hlukovou zátěž a veřejné zdraví a nikoliv počet PS. Z tohoto pohledu, tj. z hlediska vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, je záměr při realizaci opatření rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. přijatelný (viz nevýznamné příspěvky záměru ke znečištění ovzduší a hlukové zátěži a z toho vyplývající i nevýznamné vlivy na veřejné zdraví) a další regulace/redukce počtu PS (nad rámec regulace/redukce stanovené v PSP) se proto nejeví jako nezbytně nutná (z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví totiž není jednoznačně zdůvodnitelná, a to jak z formálního hlediska, tj. z hlediska právních předpisů, tak i z věcného hlediska, tj. z hlediska vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví).

Problematika intenzity dopravy generované záměrem (s přihlédnutím ke kumulaci s dalšími plánovanými záměry ovlivňujícími komunikační síť v zájmovém území) má však (kromě aspektu vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví) i aspekt ryze dopravní, a to z hlediska zatížení komunikační sítě. Vzhledem k tomu, že na území hl. m. Prahy je obecně komunikační síť značně dopravně přetížena, je zřejmé, že při povolování záměru (v navazujících správních řízeních) je zvýšená pozornost věnována i dopravnímu aspektu záměru a že proto dopravní opatření, spojená s posuzovaným záměrem, která jsou uvedena v dokumentaci, včetně problematiky počtu PS, mohou být z dopravního hlediska dořešena/zpřesněna, resp. precizována v rámci další přípravy záměru, a to v souladu s požadavky příslušného silničního správního úřadu, tj. odboru pozemních komunikací a drah Magistrátu hl. m. Prahy tak, aby se záměr ve vztahu k intenzitě generované dopravy v zájmovém území nedostal do kolize s požadavky na kapacitu příslušné komunikační sítě (v dané etapě přípravy záměru z dokumentace, resp. dopravně inženýrských podkladů,

kteřé jsou přílohou 1 dokumentace, vyplývá, že záměr tento dopravní aspekt reflektuje - viz příslušná dopravní opatření navržená v dokumentaci).

Ve vztahu k dopravnímu aspektu se dále uvádí, že součástí dopravně inženýrských podkladů je i rozbor týkající se počtu PS a efektu při snižování počtu PS. Z vyžádaných údajů vyplývá, že regulace počtu stání v širším centru města má samozřejmě dopad na cílovou dopravu v této oblasti (z tohoto důvodu byly tzv. modré zóny zaváděny). Efekt regulace dopravy je však pouze částečný a nikoliv lineární, dosahované poklesy jsou na úrovni do max. 30 %.

OCP MHMP se zcela neztotožňuje s některými hodnoceními zpracovatele posudku k počtu parkovacích stání, navrženému při horní hranici rozmezí stanoveného v nařízení č. 10/2016 Sb. HMP, kterým se stanovují obecné požadavky na využívání území a technické požadavky na stavby v hlavním městě Praze (Pražské stavební předpisy, PSP). Z citovaného textu odůvodnění § 32 PSP nelze dle názoru OCP MHMP vyvodit, že počet parkovacích stání, navržený ve stanoveném rozmezí dle PSP v kterémkoli místě konkrétní zóny, je nutné již z podstaty věci považovat za přiměřeně regulovaný a jako takový ho přijmout. Rozmezí stanovené PSP by při bezvýhradném přijetí tohoto argumentu částečně ztrácelo smysl, neboť by např. dostupnost MHD v rámci vymezených zón nebylo možné dostatečně zohlednit, přičemž zóny zahrnují poměrně rozsáhlá území s různou kvalitou dostupností MHD.

Dle odůvodnění §32 PSP je „*Smyslem regulace dopravy v klidu předepsat přiměřenou míru rozsahu zřizování parkovacích stání dle typu lokality, stavebního typu a napojení MHD, a to jak v minimálních požadovaných, tak v maximálních přípustných hodnotách...*“.

Z hlediska kvality ovzduší patří lokalita, kam je záměr umístován, v rámci pražské aglomerace mezi lokality imisně silně zatížené (poblíž významně zatížené komunikace Radlická), kde s ohledem na stávající i připravované investiční aktivity lze očekávat navýšování dopravního zatížení a tedy i zhoršení kvality ovzduší zejména v parametrech ovlivňovaných automobilovou dopravou (NO₂, PM₁₀, B(a)P). Toto hodnocení potvrzují i výsledky imisního monitoringu na blízké měřicí stanici Praha – Smíchov (ASMIA, reprezentativnost 0,5 – 4 km, od roku 2019 mimo provoz), kde v letech 2016 – 2018 bylo naměřeno překročení imisního limitu ročních koncentrací NO₂ (poslední rok, kdy bylo měření celoročně realizováno, je rok 2018). Navíc ve stávajícím stavu je v několika případech v roce překračován imisní limit pro 24hodinové koncentrace PM₁₀ (četnost překročení imisního limitu je 32 případů, tzn. blíží se maximálně povolenému počtu překročení imisního limitu 35 případů). OCP MHMP s ohledem na problematickou kvalitu ovzduší v daném území z důvodu nepřipustění jejího dalšího zhoršování považuje

za nezbytné zohlednit tuto skutečnost při návrhu jednotlivých objektů, zejména pak v těch aspektech, které mohou nepříznivou imisní situaci negativně ovlivnit ve větší míře. Mezi takové aspekty lze jednoznačně zařadit i vyvolanou dopravu přímo navázanou na řešení dopravy v klidu objektů. Zohlednění kvality ovzduší při návrhu počtu parkovacích stání považuje OCP MHMP v území umístění záměru z výše citovaných důvodů za nezbytné.

Argument, že navržený počet parkovacích stání víceméně odpovídá poměrům rozdělení jednotlivých segmentů dopravy obyvatel v rámci hl. města Prahy, v předloženém materiálu podložený výpočtem, dle názoru OCP MHMP neobstojí právě s ohledem na nadstandardní dostupnost všech typů hromadné dopravy. Je zřejmé, že jistá část obyvatel hromadnou dopravu z různých důvodů používat nechce, případně nemůže, je ale jednoznačné, že při vyšší nabídce parkovacích stání trend využívání IAD narůstá.

Dle názoru OCP MHMP s nižší dostupností parkovacích stání je možné očekávat vyšší počet řidičů, kteří do této oblasti vůbec nepojedou, jelikož nebudou mít kde auto odstavit. Tyto argumenty, zastávající realizaci vyššího či nižšího počtu parkovacích stání (včetně různých propočtů) jsou vždy zatíženy nejistou predikcí chování řidičů vázané na konkrétní situace. Dle názoru OCP MHMP bohužel nelze v dohledné době očekávat změny v chování řidičů IAD, pokud v území bude existovat byť jen minimální možnost dostupného parkování.

Hlavním cílem ochrany ovzduší na území hl. města Prahy je zajištění zákonem požadovaných parametrů kvality ovzduší na celém území města a zejména pak jejich dlouhodobá udržitelnost. Jelikož na stávajícím imisním zatížení lokality bývalého Smíchovského nádraží se doprava podílí značným dílem (u NO₂ se jedná až o 60 %), je za současného stavu pokračujícího nárůstu automobilové dopravy jedním z mála nástrojů veřejné správy k zajištění výše citovaného cíle regulovat v souladu s platnou právní úpravou počet parkovacích stání v nově navrhovaných objektech, především s nebytovou funkcí tak, aby provoz těchto objektů při zajištění všech svých funkcí generoval co nejmenší objem vyvolané dopravy. Zároveň si však příslušný úřad uvědomuje, že modal split IAD/ostatní přeprava pod 20/80 je bez regulace vjezdu do centra města problematický.

Výše uvedený princip regulace dopravy je i v souladu se souhlasným stanoviskem k návrhu koncepce „Strategický plán hlavního města Prahy, aktualizace 2016“. To stanoví podle § 10g odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí požadavky, kterými budou zajištěny minimální dopady na životní prostředí a veřejné zdraví. Jedním z těchto požadavků je v části A bod 2 – V rámci naplňování strategického cíle 1.5 *Udržitelná mobilita* upřednostnit ta opatření, která přesunou silniční dopravu mimo hustě obytne lokality, zvýší kapacitu a plynulost silniční dopravy a poskytnou a podpoří alternativní způsoby dopravy vůči silniční individuální osobní dopravě s cílem snížit emise z dopravy.

Kapacitní posouzení křižovatky Radlická x Dobříšská x Křížová je neprůkazné

Komentář:

Vliv posuzovaného záměru na křižovatku Radlická x Dobříšská x Křížová je v dopravně inženýrských podkladech, které jsou přílohou 1 dokumentace, jednoznačně popsán a vyhodnocen (na základě zákonných postupů a požadavků byla kapacita uzlu vyhodnocena podle požadavků ČSN 736102 a navazujících TP 188).

Z tohoto vyhodnocení vyplynulo, že ve výhledu lze očekávat kapacitní problémy na levém odbočení ve směru do ulice Radlická, a proto byl připraven návrh úpravy křižovatky, který bude proveden v rámci posuzovaného záměru.

Tato úprava byla připravena i přesto, že ze zpracovaných modelů dopravy je zřejmé, že přetížení vlastního uzlu a obzvláště problematických směrů posuzovaným záměrem je minimální a že překročení kapacity tak není způsobeno posuzovaným záměrem, ale rozvojem v širší oblasti, v rámci kterého nebyla situace v křižovatce nijak řešena. Úprava uzlu bude provedena jako integrální součást posuzovaného záměru nejpozději k jeho zprovoznění.

V této souvislosti se dále uvádí, že způsob řešení křižovatky byl již v rámci přípravy dokumentace konzultován s Magistrátem hl. m. Prahy, odborem pozemních komunikací a drah, a předběžně odsouhlasen, přičemž detailní řešení bude předmětem další přípravy záměru.

V rámci posuzovaného záměru tak dojde k takové úpravě křižovatky, která nejenom plně vykompenzuje vliv posuzovaného záměru, ale současně uvolní kapacitu i pro obecnou dopravu (kapacitní posouzení provedené v dopravně inženýrských podkladech to dokládá).

Případný podíl špiček je v tomto případě dle zpracovatele posudku irelevantní, neboť je zřejmé, že nárůst kapacity uzlu je vyšší než vliv posuzovaného záměru a doprava směřující do/ze záměru je i ve špičkových obdobích převážně vedena mimo předmětnou křižovatku.

Rozšíření ulice Radlická ve směru na západ na dva jízdní pruhy je navrženo za účelem zvětšení kapacity křižovatky. Případné občasné problémy způsobené nezkušenými řidiči při tzv. „zipování“ nedevalvují přínos navýšení kapacity. Rušená stání budou nahrazena v rámci stavby Rekonstrukce ulic Radlická - Za Ženskými domovy.

Délka pruhů určených ke zpětnému zařazení vozidel je volena na základě navrženého řešení křižovatky, zejména pak délek zelených na jednotlivých směrech, pomocí kterých je „dávkována“ doprava na tuto trasu. Délka pruhu byla stanovena na základě běžných poznatků o fungování dopravy při tomto uspořádání a vychází mimo jiné právě z délky

„zelené“ na kritickém směru tak, aby vozidla (která za tuto dobu zelené křižovatkou projedou) měla dostatečný čas a prostor k zařazení.

V kritickém místě na ulici Radlická je navrženo rozšíření kapacity na 2 jízdní pruhy, které sníží riziko vzniku kongescí stejně jako 2 pruhy na levém odbočení z Dobříšské na Radlickou ulici.

Pro úplnost je třeba uvést, že v akustické studii je zahrnut vliv křižovatky, tj. model simuluje rozjezdy a zastavení aut na křižovatce. Rychlost vozidel je v modelu zadána podle dopravně inženýrských podkladů. Model byl kalibrován na měření in situ - viz akustická studie, místo měření MB03 (v chráněném venkovním prostoru staveb stávajícího bytového domu Křížová č.p. 861/49) – automobilová a tramvajová doprava na křižovatce ulic Radlická x Dobříšská. Výpočty tedy nejsou "podhodnoceny" a odpovídají skutečnosti.

Hygienické limity hluku jsou vztaženy na celou denní a noční dobu (průměrná hladina hluku za 16 hodin v denní době a za 8 hodin v noční době), nikoliv na špičkové hodiny. V akustické studii je proto posouzen hluk za celou denní a noční dobu. Výpočet vychází z intenzit uvedených v dopravně inženýrských podkladech (průměrný pracovní den).

Pokud se jedná o znečištění ovzduší, příspěvky záměru k imisní situaci v zájmovém území jsou natolik nízké (viz výsledky rozptylové studie), že nemohou způsobit překročení imisních limitů příslušných znečišťujících látek a v případě benzo(a)pyrenu je v dokumentaci navrženo kompenzační opatření k eliminaci emisí benzo(a)pyrenu z dopravy generované posuzovaným záměrem. Je však nutné zdůraznit, že záměr se nachází v lokalitě z hlediska čistoty ovzduší problematické.

Absence hodnocení důležité dopravní stavby, tzv. jednosměrného mostu přes Dobříšskou (Městský okruh)

Komentář:

Ve studii společnosti Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. - Úseku dopravního inženýrství, která je součástí dopravně inženýrských podkladů v příloze 1 dokumentace, je na str. 6 uvedeno, že: „Nápojení záměru SC - JIH na komunikační síť vyplývá ze situačních výkresů (pro stavy B.1 až B.3, viz příloha 1.1 – 1.3. Převážná část areálu SC – JIH je napojená na Dobříšskou, severovýchodní vjezd/výjezd je napojený na ulici Nádražní“) s tím, že schéma napojení záměru je uvedeno na následující straně 7. Podkladová studie je proto v tomto smyslu kompletní.

Jednosměrný most z ulice Křížová přes ulici Dobříšskou není určen primárně pro napojení posuzovaného záměru ze západního směru - k tomu bude sloužit křižovatka č. 1 na

Radlické ulici při výjezdech z tunelu Mrázovka. Z dopravních intenzit je zřejmé, že příjezdy ze západního směru Radlickou ulicí netvoří podstatnou část dopravní obsluhy posuzovaného záměru. Most má význam zejména pro obsluhu autobusového terminálu, jehož je součástí, průjezd individuální automobilové dopravy směrem ke kruhovému objezdu lze případně omezit dopravním značením.

Efekt výstavby nového mostu je v uvedené studii zcela jednoznačně vyhodnocen v rámci stavu B.3 (počty vozidel směřujících do posuzovaného záměru pomocí tohoto mostu jsou zřetelné z přílohy 3.3 studie). Z tohoto podkladu je navíc zřejmé, že existence nového mostu se projeví na směřování dopravy do záměru minimálně, rozdíl na ul. Radlické (od Jinonic) jsou na úrovni 20 průjezdů/24h. Tvrzení o „*absenci vyhodnocení důležité dopravní vazby*“ je tak neopodstatněné (efekt tohoto dopravního propojení je v podkladových modelech jednoznačně popsán).

Modelování dopravy bylo provedeno k tomu určenými organizacemi hl. m. Prahy, tj. společností Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. - Úsek dopravního inženýrství a příspěvkovou organizací Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy - Sekce infrastruktury, a jsou tedy připraveny v souladu s běžnými a závaznými postupy. Dopravně inženýrské podklady podrobně hodnotí postupné změny dopravy v území související s realizací dalších záměrů v území, a to na straně bezpečnosti, neboť není plně zřejmé, v jaké časové souslednosti budou realizovány (z tohoto důvodu jsou doloženy postupné modelové výhledy, které řeší nejenom výstavbu posuzovaného záměru, ale hodnotí i kumulovaný dopad se všemi známými záměry nejenom v přímém sousedství, ale i v širší oblasti). Použité podklady jsou tak uceleným a plně dostačujícím podkladem pro posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

Pro úplnost se uvádí, že vliv jednosměrného mostu, který je součástí sousedního záměru Terminál Smíchov (TS), způsobí ve výpočtových stavech 2025 s posuzovaným záměrem + TS a 2027 s posuzovaným záměrem + TS + SC Sever a střed nadlimitní nárůst hluku v ulici Křížová. Tento nárůst je však způsoben sousedním záměrem, pro který byla zpracována samostatná akustická studie, kde byla navržena (jako protihlukové opatření) výměna povrchu na komunikacích Křížová a Dobříšská za nový hladký povrch se snížením emise hluku z komunikace o -1 dB. Jedná se o komunikaci Křížová v úseku Dobříšská – nový nájezd k P+R, a to včetně pravého odbočení na ulici Dobříšskou, a dále o část ulice Dobříšská (pouze proud blíže obytné zástavbě) v úseku pravé odbočení z ulice Křížová – ulice Radlická.

Pokud se jedná o znečištění ovzduší, příspěvky záměru k imisní situaci v zájmovém území jsou natolik nízké (viz výsledky rozptylové studie), že nemohou způsobit překročení imisních limitů příslušných znečišťujících látek a v případě benzo(a)pyrenu je v dokumentaci navrženo kompenzační opatření k eliminaci emisí benzo(a)pyrenu

z dopravy generované posuzovaným záměrem. Je však nutné zdůraznit, že záměr se nachází v lokalitě z hlediska čistoty ovzduší problematické.

Stavba nevyhovuje nárokům na cyklo dopravu

Komentář:

Ze zpracovaného posudku (dle vyžádané informace od oznamovatele) vyplývá, že v jednotlivých budovách posuzovaného záměru jsou navrženy místnosti pro ukládání kol uživatelů včetně odpovídajícího sociálního a technického zázemí a že trasy pro cyklisty navržené v rámci posuzovaného záměru kopírují hlavní vstupy do území. Jedná se zejména o hlavní bulvár a propojení s ulicí Radlická. Pro vedení pěších a cyklistických tras bude využít např. i starý železniční most přes ulici Nádražní, který bude pro tento účel upraven (železnice bude odstraněna). Úrovnňové propojení s ulicí Nádražní bude zajištěno severně od řešeného území v ploše navrhovaného parku. Současně bude zajištěna jednoduchá dostupnost objektu B+R, který bude integrován do prostoru Terminálu Smíchovské nádraží.

V této souvislosti se dále uvádí, že systém řešení cyklo dopravy byl v průběhu přípravy záměru konzultován se zástupci Magistrátu hl. m. Prahy odpovědnými za řešení cyklo dopravy na území hl. m. Prahy a je plně v souladu s koncepčními materiály města z hlediska cyklo dopravy (součástí koordinovaných staveb je pak řada dalších opatření, která povedou k další podpoře cyklo dopravy v území).

Ovzduší - jako záložní zdroje el. energie instalovat agregáty s parametry, které vyhoví emisní normě min. STAGE IIIA; rozšířit opatření ke snižování prašnosti; nepřesné až zavádějící vyhodnocení vztahu záměru k Programu zlepšování kvality ovzduší – Aglomerace Praha – CZ01

Komentář:

Podle posudku budou navržené záložní zdroje elektrické energie v rámci další přípravy záměru v projektové dokumentaci nahrazeny stroji V440C3 a V550C3, které splňují emisní normu STAGE IIIA. Relevantní opatření týkající se záložních zdrojů el. energie je zahrnuto do podmínek závazného stanoviska.

Požadovaná opatření k ochraně ovzduší v etapě výstavby jsou zahrnuta do podmínek závazného stanoviska

Vztahu záměru k Programu zlepšování kvality ovzduší – Aglomerace Praha – CZ01 byla v dokumentaci věnována adekvátní pozornost. Součástí dokumentace, přílohy 3

dokumentace je Vyhodnocení vztahu záměru k Programu zlepšování kvality ovzduší – Aglomerace Praha – CZ01 (ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., březen 2020).

Opatření AA1 – Parkovací politika (omezení a zpoplatnění parkování v centrech měst) je orientována na rozšíření zón placeného stání. Posuzovaný záměr je s opatřením v souladu, neboť parkovací stání v severní části území budou zapojena do zón placeného stání. Ostatní stání budovaná pro potřeby záměru, budou mít stanovený režim užívání a případného zpoplatnění jak pro zaměstnance, tak i pro návštěvníky. V podmínce 8.A.16 je požadavek na snížení počtu parkovacích stání záměru.

Opatření AB3 – Odstraňování bodových problémů na komunikační síti a opatření AB15 – Zvýšení plynulosti dopravy v intravilánu jsou zajištěna např. navrženou úpravou křižovatky Radlická x Dobříšská x Křížová, úpravami dalších uzlů v území, zajištěním nových napojení záměru přímo z městského okruhu, kooperací na Rekonstrukci ulice Radlická a ulice Za Ženskými domovy (všechny tyto záležitosti jsou v dokumentaci popsány).

Opatření AB6 – Odstavná parkoviště, systémy Park+Ride a Kiss+Ride jsou opět v rámci návrhu zajištěna. V objektu OLHR je dle požadavků územního plánu navrženo menší parkoviště typu P+R, stání K+R jsou řešeny podél vnějších komunikací, ale i v garážích, ve větší koncentraci pak v okolí významných míst (např. u nové školy plánované městskou částí Praha 5). Dále je záměr plně koordinován se sousedním záměrem hl. m. Prahy Terminál Smíchovské nádraží, jehož součástí je i rozsáhlý objekt parkoviště P+R. Investor posuzovaného záměru se přímo i nepřímo na této stavbě podílí, a to vzájemnou koordinací, poskytnutím nezbytných pozemků, vybudováním dopravního připojení z Dobříšské ulice (kruhového objezdu a tzv. východní komunikace) atd. Tato opatření jsou v projektu plně zohledněna a zapracována, což je v dokumentaci podrobně doloženo.

Pokud jde o opatření AB10 – Zvyšování kvality v systému veřejné dopravy, je zřejmé, že zvyšování kvality veřejné dopravy nemůže být obecně předmětem záměru soukromého investora. Nicméně i přesto se v záměru zásadně projevuje, a to např. výstavbou nové komunikace Stroupežnického, včetně nových autobusových zastávek, poskytnutím pozemků pro stavbu Rekonstrukce ulice Radlická a ulice Za Ženskými domovy, což umožní výstavbu nové tramvajové zastávky a současně významné zvýšení plynulosti průjezdu tramvají (na ulici Za Ženskými domovy). Za neopomenutelnou součást záměru lze označit i výstavbu části dopravní infrastruktury, která je nezbytná po výstavbu Terminálu Smíchovské nádraží (úprava rampy ulice Dobříšská, stavba nového sjezdu z ulice Dobříšská, atd.). Záměr tedy zvýšení kvality systému veřejné dopravy podporuje.

Hluk - nedostatky v akustické studii, nedostatky metodiky výpočtu hluku ze železniční dopravy, nepřiměřeně malá progrese hluku

Komentář:

Celkově lze konstatovat, že akustická studie (Greif-akustika, s.r.o., prosinec 2019) reflektuje jak údaje týkající se posuzovaného záměru, včetně kumulace s dalšími plánovanými záměry, tak i údaje týkající se zájmového území a stavu hlukové zátěže v zájmovém území a z hlediska rozsahu i vlastního obsahu ji lze hodnotit jako nadstandardní.

Stará hluková zátěž (dále jen „SHZ“) je ve smyslu nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, konkrétní hodnota hluku z roku 2000 v daném bodě (v denní a noční době), která může být zvýšena maximálně o +2 dB.

Pro stanovení SHZ a určení hygienického limitu je použit rok 2018, který je porovnán s rokem 2000. Výsledná hodnota SHZ (pokud ji lze v daném bodě použít) již navýšená o +2 dB je pak v akustické studii použita jako hygienický limit v ostatních tabulkách pro roky 2025 s a bez záměru, resp. pro rok 2027 v kumulaci s ostatními záměry. Logicky tedy vyplývá, že pokud nedojde v roce 2025 s i bez záměru i v roce 2027 k překročení stanoveného hygienického limitu SHZ, pak je institut SHZ zachován i pro tyto výpočtové stavy roku 2025 a 2027 (stále nebude nárůst hluku nad +2 dB oproti roku 2000), a není nutné opět provádět porovnání s rokem 2000 (studie by dalším porovnáváním jednotlivých výpočtových stavů s rokem 2000 ještě nabyla na už tak velkém objemu).

Tím, že v zájmovém území není paušálně použita limitní hodnota SHZ $L_{Aeq,T} = 70/60$ dB pro den/noc, ale je stále zachována konkrétní hodnota hluku z roku 2000 +2 dB (která je zachována i v roce 2025 s i bez záměru, i v roce 2027), je hodnocení vůči oznamovateli záměru „přísnější“. SHZ (tedy hodnotu z roku 2000 +2 dB) lze uznat i pro rok 2025 a 2027 s a bez záměru, protože se stále pohybujeme v +2dB intervalu oproti roku 2000.

Institut SHZ je možné uplatnit jak pro automobilovou dopravu, tak i pro tramvajovou dopravu. Z výsledků akustické studie je zřejmé, že institut SHZ lze uplatnit pouze pro hluk z automobilové dopravy v zájmovém území, mimo kontrolní body KB23 (5. + 6.NP) v denní době a KB18 (3. + 4.NP) v denní době, kde byl použit „standardní“ hygienický limit $L_{Aeq,16h} = 60$ dB. Institut SHZ nelze uplatnit pro tramvajovou dopravu v zájmovém území (použit „standardní“ hygienický limit $L_{Aeq,T} = 60/50$ dB pro den/noc).

Výpočtový model pro rok 2000 zohledňuje nepřítomnost komunikace Dobříšská.

Výpočtový model (i reálná situace šíření hluku v lokalitě) uvažuje při výpočtu vedle intenzity dopravy i morfologii terénu, tj. výškové uspořádání lokality, vzdálenost

komunikací od chráněných objektů, pohltivost terénu a další faktory. Prostý energetický součet (uvedený ve vyjádření) od celkového množství vozidel je nepřesný. Je nutné uvažovat i celkové výškové uspořádání lokality (stínění, vzdálenosti objektů od zdroje a další). Pro zdokumentování jsou uvedeny podrobné tabulky s příspěvkovou analýzou od jednotlivých komunikací, které mají dominantní vliv na celkovou hlučnost v lokalitě pro rok 2000 a rok 2018, kde je vidět změna v roce 2018 vybudováním komunikace Dobříšská oproti stavu v roce 2000, kdy byla veškerá doprava vedena pouze po komunikaci Křížová. Příspěvková analýza byla provedena pro kontrolní body KB18 (bytový dům čp. 364), KB19 (bytový dům Nová Koulka čp. 3332) a KB20 (bytový dům čp. 189) umístěné před objekty v ulici Křížová. V těchto bodech jsou dominantním zdrojem hluku komunikace Křížová, Dobříšská, Nádražní a Strakonická. (u kontrolního bodu KB20 oproti akustické studii byly přidány navíc další dvě podlaží, aby bylo prokázáno šíření hluku i ve vyšších podlažích). Hluk z ulice Křížová v roce 2000 byl vyšší, popř. srovnatelný s hlučností stávající komunikace Dobříšská v roce 2018. Vzhledem k tomu, že v roce 2018 poklesla i hlučnost na všech ostatních komunikacích – Křížová, Nádražní, Strakonická, stává se dominantním zdrojem v roce 2018 ulice Dobříšská (v roce 2018 u KB18 a KB19 je srovnatelně hlučná ulice Dobříšská i Křížová). Hlučnost komunikace Dobříšská v roce 2018 je srovnatelná s hlučností komunikace Křížová v roce 2000, a to z toho důvodu, že v roce 2000 byl na komunikaci Křížová velký podíl nákladní dopravy (1 200 nákladních vozidel za 24 h) a tato komunikace se nachází v bezprostřední blízkosti objektů KB18, KB19 a KB20. V roce 2018 poklesl hluk z ulice Křížová v denní době o cca 4 dB (tedy změna -4 dB) a v noční době cca o 4,5 dB a na ostatních komunikacích také poklesl hluk cca o 4 dB v denní době a cca o 3 až 4 dB v noční době, ale přibyl hluk z ulice Dobříšská, který je však srovnatelný s hlukem ulice Křížová v roce 2000, a proto je v roce 2018 v tomto bodě nárůst hluku poměrně malý. K poklesu hluku v roce 2018 dochází pouze v KB19 a KB20 v 1.NP v denní době, resp. v KB19 v 1.NP i v noční době, kde je cca o 2 dB nižší příspěvek hluku z ulice Dobříšská než ve 2.NP, a to z toho důvodu, že v 1.NP u obou kontrolních bodů je menší viditelnost na ulici Dobříšskou než ze 2.NP.

S přesnými čísly: v roce 2000 po komunikaci Křížová projíždělo 12 200 vozidel celkem, z toho 1 200 nákladních vozidel za 24 h, a v roce 2018 již jenom 5 400 vozidel celkem, z toho 160 nákladních vozidel za 24 h. Nákladní vozidla mají výrazně vyšší hlučnost než osobní vozidla. Ulice Křížová se nachází blíže a výše k posuzovanému objektu (KB20) než komunikace Dobříšská. Komunikace Dobříšská má v roce 2018 uvedenou intenzitu dopravy 27 400 vozidel celkem, z toho 1 140 nákladních vozidel za 24 h, ale nachází se dále od posuzovaného objektu KB20 (útlum hluku vzdáleností), je vedena v zářezu (zvětšuje se vzdálenost zdroje hluku vůči posuzovanému objektu KB20) a následně je zaústěna do tunelu (zde zdroj hluku končí). Navíc podíl nákladní dopravy na ulici

Dobříšská je srovnatelný se stavem z roku 2000 na komunikaci Křížová, ale nachází se dále od KB20 než v roce 2000.

Korekci pro SHZ lze zachovat i pro vyšší podlaží domu KB20, neboť jsou splněny všechny náležitosti pro uznání korekce pro SHZ, tj. hluk v roce 2000 překračoval hygienický limit $L_{Aeq,T} = 60/50$ dB pro den/noc a nárůst hluku mezi roky 2000 a 2018 je menší než 2 dB.

Objekt s KB19 (BD Nová Koulka) má navíc realizovanou nucenou ventilaci (<http://novakoulka.cz/wp-content/uploads/2016/08/Kniha-standardu.pdf>) a dostatečnou neprůzvučnost oken (<http://novakoulka.cz/na-prodej/>), tj. z hlediska hluku ho nebylo třeba porovnávat s hygienickými limity, neboť nemá chráněný venkovní prostor staveb (větrání je zajištěno jiným způsobem než okny).

Kontrolní bod KB18 byl umístěn v chráněném venkovním prostoru staveb před bytovým domem čp. 364 v ulici Křížová, který je však již blíže křižovatce ulic Křížová x Dobříšská x Radlická (ulice Dobříšská je v tomto místě již v tunelu a na povrchu jsou pouze příjezdové rampy a povrchová část ulice Dobříšská, která navazuje dále na komunikaci Radlickou). Důležité je ovšem poznamenat, že v kontrolním bodě KB18 ve vyšších patrech (3.NP a 4.NP) v denní době byl nárůst hluku mezi roky 2000 a 2018 vyšší než 2 dB, a proto v akustické studii pro tato podlaží již nebylo uvažováno s korekcí pro SHZ a byl použit „standardní“ hygienický limit $L_{Aeq,T} = 60/50$ dB pro komunikace I. a II. třídy.

Pro doplnění se dále uvádí, že výpočtový model v těchto místech byl navíc kalibrován i na skutečně naměřené hladiny hluku v ulici Křížová. Vzhledem k tomu, že se však jednalo o měření pro sousední záměr Terminál Smíchov, jehož objednatelem bylo hl. m. Praha, nebylo toto měření uváděno v akustické studii pro posuzovaný záměr. Měření bylo provedeno firmou Greif-akustika, s.r.o. dne 5. 6. 2019 od 08.00 hod. – 6. 6. 2019 do 08.00 hod. (24 h) a je uvedeno v akustické studii Z190374-03 pro záměr Stavba č. 44544 Terminál Smíchovské nádraží ze dne 6. 2. 2020. Měření bylo provedeno na střeše stávající ubytovny ČSSZ, která se nachází vedle domu KB20. Měření bylo provedeno 23 m nad úrovní komunikace Křížová a jedná se o celkovou hlučnost v lokalitě, tj. automobilová, tramvajová a železniční doprava. Během měření bylo prováděno sčítání dopravy na ulici Křížová, Dobříšská a železnice. V tabulce 7 je uvedeno porovnání naměřených a vypočítaných hladin hluku v měřicím místě MB01. Jedná se o stejný model, který byl použit jak pro posuzovaný záměr, tak i pro Terminál Smíchov.

Měření bylo provedeno ve výšce 23 m nad úrovní ulice Křížová ve volném poli. Kalibrace byla provedena na dopravní intenzity nasčítané v době měření. Pro srovnání se uvádí i vypočítaná hladina hluku z automobilové dopravy v KB20 ve 23 m (tedy také již ve volném poli) pro celkovou hladinu hluku (automobilová, tramvajová a železniční doprava)

$L_{Aeq,T} = 67,0 / 59,3$ dB. Upozorňuje se, že výpočet pro rok 2018 v KB20 je proveden na základě dopravně inženýrských podkladů, kde jsou uvedeny intenzity pro průměrný pracovní den, a podíl dopravy v noční době na ulici Dobříšská byl uvažován 5 % pro všechna vozidla a 10 % pro vozidla nad 3,5 t. Vypočítané hladiny hluku v KB20 ve výšce 23 m jsou i tak srovnatelné s naměřenou hladinou hluku na sousedním objektu ubytovny ČSSZ.

K výpočtu hluku z železniční dopravy - výpočtová metodika pro výpočet hluku z železniční dopravy není striktně dána. V ČR neexistuje žádná „národní metodika“ výpočtu hluku v prostředí. Uvedená metodika RMR 1996 je pouze doporučená.

V akustické studii byl výpočet hluku z železniční dopravy proveden výpočtovou metodikou XPS – LimA – Rail. Výpočet byl kalibrován na naměřené hodnoty hluku v denní i noční době s podrobným sčítáním železniční dopravy během měření a rozlišením jednotlivých typů vlaků. V době měření sloužilo nádraží i jako depo RegioJet, které zde ve výhledu již nebude (v akustické studii zohledněno). Výpočtový model byl na základě naměřených hladin hluku in situ kalibrován s přesností ± 2 dB (doloženo ve studii). Ve výpočtu byly použity vlaky z uvedené nabídky výpočtové metodiky, které nejvíce odpovídají emisním parametrům vlaků, používaných v rámci Nádraží Praha-Smíchov, které byly ověřeny měřením. Ve výhledu se nemění emisní parametry vlaků, pouze jejich počty.

V akustické studii je vyhodnocení hluku z železniční dopravy a porovnání s hygienickými limity, případně stanovení nárůstu, resp. poklesu hluku v lokalitě, provedeno v jednotlivých kontrolních výpočtových bodech umístěných v chráněném venkovním prostoru staveb stávající obytné zástavby (hluk dopadající bez odrazu od fasády). V kontrolních bodech jsou stanoveny hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A $L_{Aeq,T}$ v denní a noční době pro jednotlivá nadzemní podlaží s přesností na jedno desetinné místo. Pro posouzení změny hluku v lokalitě je rozhodující posouzení v kontrolních bodech, kde lze postihnout změnu i na jedno desetinné místo. Z hlukových map, kde jsou uvedena hluková pásma po 5 dB, nelze rozdíl v rámci desetin dB postihnout.

Hluk se od kolejnice šíří do stran, proto mohou nad kolejnicí v plošných hlukových mapách vznikat „hlukové propady“, a proto v plošné hlukové mapě ve 4 m nad terénem je vyšší hlučnost v prostoru kolejiště, kde probíhají údržbové práce na vlacích RegioJet než nad hlavním nástupištěm, případně vznikají „zelená místa“ nad kolejištěm.

Intenzity železniční dopravy ve všech výpočtových stavech byly zadány na všech kolejích, vlaky byly zadány podle tras jednotlivých tratí. Vlaky RegioJet projíždí přes severní nástupiště a odjíždí přes most směr Vyšehrad a dále na Hlavní nádraží. Vrací se stejnou

trasou. Na kolejích vedoucích přes hlavní nástupiště byly zadány vlaky směr Praha Vyšehrad, Praha Radotín a Praha Řeporyje. Odjezd vlaků směr Praha Vyšehrad je z hlavního nástupiště a pak severně přes most dále na Vyšehrad, příjezd je v opačném směru. Odjezd vlaků směr Praha Radotín a Řeporyje byl zadán z hlavního nástupiště a pak jižně přes celé nádraží, příjezd je v opačném směru. Průjezdy vlaků směr Praha Zličín jsou na západní koleji, kde tato kolej vede dále pod ulicí Dobříšskou, příjezd je v opačném směru.

Výhledové zrušení severního nástupiště a zrušení vlaků RegioJet je v akustické studii popsáno v části 6.2.3 na str. 36 a 37.

K dotazu na *nepřiměřeně malou progresi hluku* - V akustické studii je vyhodnocení hluku z dopravy a porovnání s hygienickými limity, případně stanovení nárůstu, resp. poklesu hluku v lokalitě, provedeno v jednotlivých kontrolních výpočtových bodech umístěných v chráněném venkovním prostoru staveb (hluk dopadající bez odrazu od fasády). V kontrolních bodech jsou stanoveny hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku $A_{L_{Aeq,T}}$ v denní a noční době pro jednotlivá nadzemní podlaží s přesností na 1 desetinné místo, a to zvlášť pro automobilovou dopravu, tramvajovou dopravu a železniční dopravu. Vyhodnocení zvlášť pro každý druh dopravy je dáno rozdílnými hygienickými limity pro jednotlivé druhy dopravy (není stanoven hygienický limit pro kumulativní působení automobilové, tramvajové a železniční dopravy).

Pro posouzení hluku z dopravy je rozhodující posouzení v kontrolních bodech, nikoliv z hlukových map. Hlukové mapy jsou pouze grafickým znázorněním šíření celkového hluku od dopravy (automobilová, tramvajová a železniční doprava) v pásmech po 5 dB ve výšce 4 m nad terénem včetně odrazu od fasády. Rozdíly pohybující se v rámci desetin dB, popř. jednoho dB se v hlukových mapách v tomto měřítku téměř neprojeví.

Stanovení ekvivalentní hladiny akustického tlaku A je logaritmická funkce, tj. až při zdvojnásobení intenzit dopravy dochází k nárůstu hluku o +3 dB.

K otázce, proč dochází ve výhledovém stavu roku 2025 se záměrem k nulové změně, resp. k poklesu hluku oproti stavu 2025 bez záměru, i když dochází vlivem záměru k nárůstu dopravy, lze uvést následující. Nulová změna je způsobena stíněním obrovské hmoty nového záměru, kdy sice dochází k lokálnímu navýšení hluku od nejbližších komunikací situovaných v blízkosti kontrolního bodu, kde byla navýšena doprava, popř. od nově budovaných komunikací, ale zároveň obrovskou hmotou nového záměru dochází k odstínění hluku ze vzdálenějších dopravně zatížených komunikací. V součtu všech příspěvků od jednotlivých komunikací pak dojde k nulové změně nebo dokonce k poklesu hluku.

Zásadní vliv na šíření hluku v posuzované lokalitě má morfologie terénu, kdy některé liniové zdroje hluku (komunikace) jsou vůči kontrolnímu bodu vedeny na svahu (např. komunikace Křížová nebo Radlická vůči zástavbě v ulici Nádražní), a tím se na větší vzdálenost jejich příspěvek hluku ve stavu bez záměru v daném bodě projeví, ale ve stavu se záměrem hmota nových domů tento zdroj hluku odstíní. U kontrolních bodů situovaných u objektů, které jsou nahoře na svahu, pak dojde k menšímu poklesu hluku, než u kontrolních bodů umístěných u objektů v údolí, tj. dojde pouze k nulové změně a ne k poklesu hluku, jako v ostatních bodech. U kontrolních bodů nacházejících se mimo stínění nových domů nebo jenom v částečném stínění pak dochází k mírnému nárůstu hluku. U kontrolních bodů, které jsou zcela mimo stínění novými objekty, a přesto dochází k nulové změně, byl nárůst dopravy do 1% z celkových intenzit dopravy ve stavu bez záměru.

Posuzovaný záměr je v souladu s Akčním plánem snižování hluku aglomerace Praha 2019.

Nedostatečnost preventivních opatření

Komentář:

Dokumentace odpovídá požadavkům zákona č. 100/2001 Sb., věnuje se všem zásadním aspektům vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví spojeným s posuzovaným záměrem a vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví nepodhodnocuje.

Predikce potenciálně významných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví je v dokumentaci řešena s využitím standardních modelů a metodik. Zvýšená pozornost byla s ohledem na charakter záměru a zájmového území věnována zejména znečištění ovzduší a hlukové zátěži a z toho vyplývajícím vlivům na veřejné zdraví (v přílohové části dokumentace je k dispozici rozptylová studie a akustická studie, které vycházejí z dopravně inženýrských podkladů společnosti European Transportation Consultancy, s.r.o., založených na oficiálních podkladech společnosti Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. - Úseku dopravního inženýrství a příspěvkové organizace Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy - Sekce infrastruktury o intenzitách dopravy na silniční síti, a hodnocení vlivů na veřejné zdraví). Adekvátní pozornost byla věnována i dalším aspektům vlivů záměru na životní prostředí (v přílohové části dokumentace je mimo jiné k dispozici hodnocení podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, posouzení vlivu záměru na krajinný ráz podle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, a studie vlivu záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám).

Opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví jsou uvedena v části D.IV. dokumentace.

V rámci zpracování posudku byla opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví uvedená v dokumentaci posuzována v souladu s Metodickým sdělením Ministerstva životního prostředí, odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence pro držitele autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. (č.j.: 18130/ENV/15 ze dne 6. 3. 2015) zejména podle toho, zda se jedná o opatření, která jsou součástí záměru (tj. opatření, která již byla obsažena v podkladech o záměru pro zpracování dokumentace) a která se proto do návrhu závazného stanoviska neuvádějí, nebo o opatření, která vyplynula teprve až z hodnocení vlivů v rámci zpracování dokumentace a která je proto třeba do návrhu závazného stanoviska uvést.

Opatření uvedená v dokumentaci byla proto na základě posouzení v rámci zpracování posudku a s ohledem na obdržená vyjádření k dokumentaci upravena (doplněna a event. zpřesněna) s tím, že opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů, které musí oznamovatel respektovat, nejsou v obecné poloze v rámci podmínek návrhu závazného stanoviska reflektována, stejně jako opatření, která jsou již součástí záměru předloženého pro zpracování dokumentace.

Relevantní opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví resultující z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. jsou zahrnuta do podmínek tohoto závazného stanoviska.

Ochrana přírody a krajiny, dendrologický průzkum, sadové úpravy

Komentář:

Dendrologický průzkum je součástí dokumentace, resp. přílohy 6 dokumentace - hodnocení podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

V rámci sadových/vegetačních úprav se s realizací souvislých keřových porostů zejména v prostoru ruderální plochy a izolačního pásu u vlakového nádraží počítá (viz vizualizace v příloze 9 dokumentace). Rozsah a druh keřových a popínavých výsadeb bude i s ohledem na požadavek ve vyjádření upřesněn v rámci další přípravy záměru v projektové dokumentaci.

Relevantní opatření týkající se sadových/vegetačních úprav je zahrnuto do podmínek závazného stanoviska.

Kvalifikovaně zhodnotit výškové a hmotové uspořádání na hodnoty chráněné památkovou ochranou.

Komentář:

Urbanistické a architektonické řešení záměru vychází z vítězného návrhu z mezinárodní veřejné architektonické soutěže - Baumschlager Eberle Lustenau GmbH a Pavel Hnilička Architekti, s.r.o., 2018. Je proto zřejmé, že urbanistické a architektonické řešení záměru, a to včetně záležitostí týkajících se výškové hladiny a hmoty příslušných budov, které vybočuje z rámce posuzování vlivů podle zákona č. 100/2001 Sb., bylo v rámci této soutěže reflektováno i s ohledem na situaci okolní a budoucí zástavby, včetně umístění záměru na území hl. m. Prahy.

V této souvislosti se rovněž uvádí, že posuzování záměru - ve smyslu § 3 písm. a) bodu 1. a § 4 odst. 1 písm. c) zákona č. 100/2001 Sb. předcházelo posuzování koncepce - ve smyslu § 3 písm. b) a § 10a odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., tj. změny Z 2710/00 Územního plánu sídelního území hl. m. Prahy (celoměstsky významná změna I).

Prostorové uspořádání záměru je navrženo v souladu s regulativy Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy a nařízením č. 10/2016 Sb. hl. m. Prahy, kterým se stanovují obecné požadavky na využívání území a technické požadavky na stavby v hlavním městě Praze (Pražské stavební předpisy), ve znění nařízení č. 14/2018 Sb. hl. m. Prahy, a je s odborem památkové péče projednáváno v rámci navazující dokumentace pro územní řízení - žádost o závazné stanovisko byla podána 8. 6. 2020.

Panoramatické zákresy z míst stanovených Institutem plánování a rozvoje hlavního města Prahy jsou v dokumentaci zařazeny v rámci přílohy 7 Posouzení vlivu záměru na krajinný ráz podle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, a přílohy 9 Vizualizace. Místa pro zákresy byla s odborem památkové péče konzultována 29. 4. 2019.

Relevantní požadavek je zahrnut do podmínek závazného stanoviska.

Navrhnout taková opatření, která by účinně minimalizovala odtok dešťových vod z území. Provést bilanční výpočet dešťových vod. Řešit využívání tzv. „šedých vod“.

Komentář:

Bilance vod ze srážek, objemy retenčních a akumulčních nádrží jsou spočítány v návaznosti na rozsah a druh zpevněných a zatravněných ploch včetně střech, výsledky předběžného hydrologického průzkumu a regulativy správců jsou v dokumentaci na str. 93 – 96. Bilance vod ze srážek budou v rámci další přípravy záměru upřesněny v projektové

dokumentaci na základě podrobného hydrogeologického průzkumu, který bude možno provést až po ukončení provozu odstavného nádraží RegioJet.

Relevantní opatření týkající se bilance vod ze srážek a objemů retenčních a akumuláčních nádrží je zahrnuto do podmínek závazného stanoviska.

Relevantní opatření týkající se provedení podrobného hydrogeologického průzkumu je taktéž zahrnuto do podmínek závazného stanoviska.

Kapacita zatrubněného Radlického potoka bude prověřena v rámci další přípravy záměru v projektové dokumentaci. Relevantní opatření týkající se prověření kapacity zatrubněného Radlického potoka je zahrnuto do podmínek závazného stanoviska.

Rozsah využití šedé vody bude upřesněn v rámci další přípravy záměru v projektové dokumentaci. Relevantní opatření týkající se upřesnění rozsahu využití šedé vody je zahrnuto do podmínek závazného stanoviska.

Dlažby s propustnými spárami budou realizovány v maximálním možném rozsahu. Mlatové plochy jsou navrženy v parkových plochách a se zatravněvacími tvarovkami se počítá v místech servisních příjezdů požárních a technologických vozidel. Podrobný návrh zpevněných ploch reflektující orientaci na zasakování a zachytávání vod ze srážek bude i s ohledem na požadavek ve vyjádření řešen v rámci další přípravy záměru v projektové dokumentaci. Relevantní opatření týkající se zpevněných ploch je zahrnuto do podmínek závazného stanoviska

6. Okruh dotčených územních samosprávných celků

- Hlavní město Praha
- městská část Praha 5

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 1215527/2020)

Rozdělovník:

1/ Oznamovatel (zplnomocněný zástupce oznamovatele)

- AED project, a.s., Pod Radnicí 1235/2a, 150 00 Praha 5, IDDS: dn6m4uw

2/ Dotčené územní samosprávné celky

- Hlavní město Praha, Ing. Petr Hlubuček – náměstek primátora, Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1
- Městská část Praha 5, Renáta Zajíčková – starostka; IDDS: yctbyzq

3/ Dotčené správní úřady

- Hygienická stanice hlavního města Prahy, 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
- Úřad městské části Praha 5, odbor životního prostředí, IDDS: yctbyzq
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší, IDDS: 9gsaax4

4/ Zpracovatel dokumentace

- Mgr. Kateřina Šulcová, Dukelská 2541, 276 01 Mělník

5/ Zpracovatel posudku

- Ing. Václav Obluk, Lékořicová 166, 104 00 Praha

6/ Ostatní

- Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace, IDDS: c2zmahu
- Povodí Vltavy, státní podnik, závod Dolní Vltava, IDDS: gg4t8hf