

„ÚPRAVA ZAMĚSTNANECKÉHO PARKOVIŠTĚ S PD APC“

**Oznámení ve smyslu § 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů
na životní prostředí**



Ecological Consulting a.s.

Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc

9/2026

Číslo zakázky: 25138

Objednatel: Letiště Praha, a.s.

K letišti 1019/6, 161 00 Praha 6, Ruzyně

Zpracovatel: Ecological Consulting a.s.

Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc, tel. +420 720 856 269

e-mail: zp@ecological.cz ; www.ecological.cz



září 2026

Mgr. Lucie Peterková, Ph.D.

autorizovaná osoba ke zpracování dokumentace, posudku
a vyhodnocení dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí

Řešitelský kolektiv:

Mgr. Lucie Peterková, Ph.D. – oznámení, rozptylová studie, vedoucí autorského kolektivu

- autorizovaná osoba ke zpracování dokumentace, posudku a vyhodnocení dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí (autorizace udělená rozhodnutím Ministerstva životního prostředí ze dne 25.11.2013 pod č. j. 79570/ENV/13, platná do 1.11.2027)
- autorizovaná osoba ke zpracování rozptylových studií dle § 32 odst. 1 písm. e) zákona o ochraně ovzduší (rozhodnutí Ministerstva životního prostředí č. j.: 1693/820/09/KS ze dne 24.6.2009)
- absolventka akreditovaného programu ochrana krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, – Identifikace a klasifikace znaků krajinného rázu a užití výsledků případového a preventivního hodnocení v rozhodovacích procesech

Mgr. Bc. Petra Povýšilová – veřejné zdraví

- autorizovaná osoba ke zpracování dokumentace, posudku a vyhodnocení dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. (autorizace udělená rozhodnutím Ministerstva životního prostředí ze dne 12. 10. 2022 pod č. j. MZP/2022/710/3788; platnost autorizace do 13. 10. 2027)
- osoba způsobilá pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví (číslo osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví ze dne 17.5.2019 č. j.: MZDR 21465/2019-2/OVZ , pořadové číslo 3/2019)

Mgr. Alena Kubánková – vyhodnocení vlivu na klimatické změny

Mgr. Lukáš Lebduška – biologický průzkum

Mgr. Jiří Tuscher – hluková studie, měření hluku

- člen akreditované akustické laboratoře

Ing. Pavel Pišl – hydrogeologické posouzení

Ecological Consulting a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc, tel. +420 720 856 269

OBSAH

A.	ÚDAJE O OZNAMOVATELI	12
B.	ÚDAJE O ZÁMĚRU	13
B.I.	ZÁKLADNÍ ÚDAJE	13
B.I.1.	Název záměru a jeho zařazení dle přílohy č. 1	13
B.I.2.	Kapacita (rozsah) záměru	13
B.I.3.	Umístění záměru	14
B.I.4.	Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry	17
B.I.5.	Zdůvodnění umístění záměru	29
B.I.6.	Stručný popis technického a technologického řešení záměru	30
B.I.7.	Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení	43
B.I.8.	Výčet dotčených územních samosprávných celků	43
B.I.9.	Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9a odst. 3 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat	44
B.II.	ÚDAJE O VSTUPECH	44
B.II.1.	Půda	44
B.II.2.	Voda	44
B.II.3.	Ostatní přírodní zdroje (surovinové zdroje)	45
B.II.4.	Energetické zdroje	46
B.II.5.	Biologická rozmanitost	46
B.II.6.	Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu	47
B.III.	ÚDAJE O VÝSTUPECH	49
B.III.1.	Znečištění ovzduší, půdy a půdního podloží	49
B.III.2.	Odpadní vody	56
B.III.3.	Odpady	57
B.III.4.	Hlukové poměry a vibrace	61
B.III.5.	Rizika havárií	65
B.III.6.	Doplňující údaje	65
C.	ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM PROSTŘEDÍ	67
C.I.	PŘEHLED NEJVÝZNAMNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ SE ZVLÁŠTNÍM ZŘETELEM NA JEHO EKOLOGICKOU CITLIVOST	67
C.I.1.	Charakteristika území	67
C.I.2.	Klima a ovzduší	67
C.I.3.	Geologická stavba a hydrogeologické poměry	73
C.I.4.	Nerostné suroviny	77
C.I.5.	Geomorfologie	77
C.I.6.	Hydrologické poměry	78
C.I.7.	Půdy	79
C.I.8.	Zvláště chráněná území a přírodní parky	79
C.I.9.	území chráněná na základě mezinárodních úmluv	80
C.I.10.	územní systém ekologické stability	80
C.I.11.	Významné krajinné prvky, památné stromy, krajinný ráz	81
C.I.12.	Flóra a fauna	82
C.I.13.	Nemovitě kulturní památky, archeologická a paleontologická naleziště	84
C.II.	STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA STAVU SLOŽEK ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ, KTERÉ BUDOU PRAVDĚPODOBNĚ VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY	84

D. ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	85
D.I. CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ A ODHAD JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI (Z HLEDISKA PRAVDĚPODOBNOSTI, DOBY TRVÁNÍ, FREKVENCE A VRATNOSTI)	85
D.I.1. Vlivy stavby na obyvatelstvo a veřejné zdraví	85
D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima	89
D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky	94
D.I.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody	96
D.I.5. vlivy na půdu	96
D.I.6. Vlivy na nerostné zdroje a geologické prostředí	97
D.I.7. Vliv na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy)	97
D.I.8. Vliv na krajinu a její ekologické funkce	99
D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů	101
D.I.10. Ostatní vlivy	101
D.I.11. Vliv produkce odpadů	101
D.II. ROZSAH VLIVŮ VZHLEDEM K ZASAŽENÉMU ÚZEMÍ A POPULACI	102
D.III. ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVECH PŘESAHOJÍCÍCH STÁTNÍ HRANICE	102
D.IV. CHARAKTERISTIKA OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ A SNÍŽENÍ VŠECH VÝZNAMNÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A POPIS KOMPENZACÍ, POKUD JE TO VZHLEDEM K ZÁMĚRU MOŽNÉ	103
D.V. CHARAKTERISTIKA POUŽITÝCH METOD PROGNÓZOVÁNÍ A VÝCHOZÍCH PŘEDPOKLADŮ A DŮKAZŮ PRO ZJIŠTĚNÍ A HODNOCENÍ VÝZNAMNÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	103
D.VI. CHARAKTERISTIKA VŠECH OBTÍŽÍ (TECHNICKÝCH NEDOSTATKŮ A NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH), KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI ZPRACOVÁNÍ OZNÁMENÍ, A HLAVNÍCH NEJISTOT Z NICH PLYNOUCÍCH	104
E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU	106
F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE	107
F. I. MAPOVÁ A JINÁ DOKUMENTACE TÝKAJÍCÍ SE ÚDAJŮ V OZNÁMENÍ	107
F. II. DALŠÍ PODSTATNÉ INFORMACE OZNAMOVATELE	107
G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU	112
SEZNAM VYBRANÝCH PODKLADOVÝCH MATERIÁLŮ	118

PŘÍLOHY

Příloha 1	Situace záměru
Příloha 2	Hluková studie
Příloha 3	Rozptylová studie
Příloha 4	Posouzení vlivu na klima
Příloha 5	Posouzení vlivu na veřejné zdraví
Příloha 6	Hydrogeologické posouzení
Příloha 7	Přehled environmentálních aktivit Letiště Praha
Příloha 8	Stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody
Příloha 9	Osvědčení o autorizaci
Příloha 10	Fotodokumentace aktuálního stavu zájmového území

Seznam zkratek použitých v oznámení

AIM	Automatizovaná imisní měřicí stanice
AOPK ČR	Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky
APC	Administrativní a provozní centrum
APN	Aircraft Parking Apron (odbavovací plocha letadel)
BAT	Nejlepší dostupné techniky (Best Available Techniques)
BREF	Referenční dokumenty o nejlepších dostupných technikách
CadnaA	Software pro výpočty a modelování hluku
CBS	Centrální bateriový systém
CHOPAV	Chráněná oblast přirozené akumulace vod
CHVePS	Chráněný venkovní prostor staveb
CIU	Chlorované uhlovodíky
COB	Centrální odbavení
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČOV	Čistírna odpadních vod
ČSN	Česká technická norma
DESÚ	Dopravní a energetický stavební úřad
DIBAVOD	Digitální báze vodohospodářských dat
DIP	Dopravně-inženýrské podklady
DN	Jmenovitá světlost potrubí
DRUSOP	Digitální registr Ústředního seznamu ochrany přírody
EEA	Evropská agentura pro životní prostředí
EPS	Elektrická požární signalizace
ESG	Environmentální, sociální a správní odpovědnost
EU	Evropská unie
EURO IV	Emisní norma pro silniční vozidla
EVL	Evropsky významná lokalita
FVE	Fotovoltaická elektrárna
HA	Highly Annoyed (vysoce obtěžovaný)
HSD	Highly Sleep Disturbed (vysoce rušený ve spánku)
HTÚ	Hrubé terénní úpravy
HZS	Hasičský záchranný sbor
IČO	Identifikační číslo osoby
IDF	Intermediate Distribution Frame
IHD	Ischemic Heart Disease (ischemická choroba srdeční)
IPPC	Integrovaná prevence a omezování znečištění

ISO	International Organization for Standardization
IZS	Integrovaný záchranný systém
KA	Kolektor KA
KHS	Krajská hygienická stanice
KN	Katastr nemovitostí
k. ú.	Katastrální území
Lday	Hlukový indikátor pro den
Lden	Hlukový indikátor den–večer–noc
Ldn	Hlukový indikátor den–noc
LNA	Lehký nákladní automobil
Lnight	Hlukový indikátor pro noc
LP	Letiště Praha
LWA	Hladina akustického výkonu
L _{den}	hlukový indikátor pro den-večer-noc pro celkové obtěžování
L _{dn}	hlukový indikátor pro den-noc pro celkové obtěžování
L _{night}	hlukový indikátor pro noc - hlukový indikátor pro rušení spánku - dlouhodobý průměr hladiny akustického tlaku podle ISO 1996-2: 1987, s frekvenční charakteristikou A, určený za všechna noční období jednoho roku
MaR	Měření a regulace
MDF	Main Distribution Frame (hlavní datový rozvaděč)
MEFA	Model emisních faktorů pro automobilovou dopravu
MHMP	Magistrát hlavního města Prahy
MÚK	Mimoúrovňová křižovatka
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
N3	Kategorie těžkých nákladních vozidel
NDOP	Nálezová databáze ochrany přírody
NEL	Nepolární extrahovatelné látky
NN	Nízké napětí
NO ₂	Oxid dusičitý
NV	Nařízení vlády
OA	Osobní automobil
ORL	Odlučovač ropných látek
P-APC	Parkovací dům APC
PAP	Prague Airport Park
PD	Projektová dokumentace / parkovací dům
PFAS	Per- a polyfluorované alkylové sloučeniny
PHM	Pohonné hmoty
PM ₁₀	Suspendované částice do 10 µm

PM _{2,5}	Suspendované částice do 2,5 µm
PO	Ptačí oblast
PS	Provozní soubor
PUPFL	Pozemky určené k plnění funkcí lesa
RPDI	Roční průměr denních intenzit dopravy
RTG	Rentgenové zařízení
RWY	Runway (vzletová a přistávací dráha)
Sb.	Sbírka zákonů
SEKM	Systém evidence kontaminovaných míst
SHZ	Stabilní hasicí zařízení
SLB	Slaboproudé rozvody
SO	Stavební objekt
SPPK	Standardy péče o přírodu a krajinu
SRA	Security Restricted Area (vyhrazený bezpečnostní prostor)
SÚJB	Státní úřad pro jadernou bezpečnost
SYMOS	Program pro modelování znečištění ovzduší
T1	Terminál 1
T2	Terminál 2
TA ČR	Technologická agentura České republiky
TČ	Tepelné čerpadlo
TNA	Těžký nákladní automobil
TS	Trafostanice
TSK	Technická správa komunikací hl. m. Prahy
TWY	Taxiway (pojezdová dráha)
TZB	Technická zařízení budov
TZL	Tuhé znečišťující látky
ÚPD	Územně plánovací dokumentace
UPS	Nepřerušitelný zdroj napájení
US	Územní studie
ÚSES	Územní systém ekologické stability
VKP	Významný krajinný prvek
VN	Vysoké napětí
VO	Veřejné osvětlení
WC	Water Closet (toaleta)
WHO	World Health Organization (Světová zdravotnická organizace)
ZOPV	Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
ZOV	Zásady organizace výstavby

ZPF	Zemědělský půdní fond
ZTI	Zdravotně technické instalace

ÚVOD

Předkládané oznámení dle ustanovení § 6 (dále jen „oznámení“) bylo zpracováno v rozsahu přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZOPV“).

Předmětný dokument byl zpracován na základě objednávky společnosti Letiště Praha, a.s., se sídlem K Letišti 1019/6, 161 00 Praha 6 (IČO: 28244532), která bude provozovatelem předkládaného záměru.

Důvodem pro vypracování a předložení oznámení je skutečnost, že stavba „Úprava zaměstnaneckého parkoviště s PD APC“ naplňuje dle údajů projektové dokumentace dikci bodu 109 „Parkoviště nebo garáže s kapacitou od stanoveného limitu parkovacích stání v součtu pro celou stavbu (500 míst)“ uvedeném v příloze č. 1 k ZOPV v kategorii II., a podléhá tedy na základě ustanovení § 4 odst. 1 písm. c) ZOPV zjišťovacímu řízení.

Příslušným úřadem je Magistrát hl. města Prahy.

Toto oznámení je členěno dle přílohy č. 3 k ZOPV. Rozsah zpracování jednotlivých kapitol je dán významem, který pro tu kterou posuzovanou složku životního prostředí stavba má.

Předkládaný záměr je vypracován v jedné variantě. Jiná varianta technického nebo technologického řešení změny záměru není v současnosti investorem zvažována.

Ke stavbě „Úprava zaměstnaneckého parkoviště s PD APC“ (dále jen „záměr“) se vyjádřil příslušný úřad orgán ochrany přírody a krajiny (Magistrát hlavního města Prahy) dne 3.3.2026 (č. j. MHMP 187646/2026) dle ustanovení § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů vydáno stanovisko, že uvedený záměr nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (příloha 9).

Hlavním podkladem pro vypracování oznámení je koncept projektové dokumentace pro povolení stavby Parkovací dům P-APC v areálu Letiště Praha (VPÚ DECO PRAHA a.s., 12/2025; dále jen „projektová dokumentace“) a Specifikace stavby a obsahové náležitosti Díla: „Nová vrátnice 19“ s předběžným popisem záměru oznamovatele z června 2026, určenou pro výběr zhotovitele projektové dokumentace stavby nové vrátnice 19. Předkládané oznámení tak odpovídá danému stupni rozpracovanosti a podrobnosti těchto dokumentů.

Pracovní verze oznámení byla projednána dle §15 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (institut předběžného projednání), a to s následujícími institucemi:

- Hygienická stanice Hlavního města Prahy
- Magistrát Hlavního města Prahy
- Městská část Praha 6

Výsledek předběžného projednání je blíže komentován v kapitole F.II.

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

Název: Letiště Praha, a.s.

Sídlo: K Letišti 1019/6 161 00 Praha 6

IČO: 28244532

Oprávněný zástupce oznamovatele:

Jméno: Ing. Soňa Hykyšová

ředitelka organizační jednotky Životní prostředí, udržitelnost a ESG

Letiště Praha, a. s.

K letišti 6/1019, 160 08 Praha 6

Telefon: +420 220 11 1725

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

B.I.1. NÁZEV ZÁMĚRU A JEHO ZAŘAZENÍ DLE PŘÍLOHY Č. 1

Název: „Úprava zaměstnaneckého parkoviště s PD APC“

Zařazení dle přílohy č. 1 k ZOPV: kategorie II, bod 109 „Parkoviště nebo garáže s kapacitou od stanoveného limitu parkovacích stání v součtu pro celou stavbu (500 míst)“

B.I.2. KAPACITA (ROZSAH) ZÁMĚRU

Záměr zahrnuje výstavbu parkovacího domu včetně předstihové stavby podzemního kolektoru KA pro vedení inženýrských sítí v délce 240 m a stavbu nové vrátnice 19 se související infrastrukturou v areálu Sever letiště Praha-Ruzyně, resp. mezinárodního letiště Václava Havla v Praze (dále jen „Letiště Praha“). Pro plánovanou výstavbu je vyčleněno území vedle budovy APC - Administrativního a provozního centra Letiště Praha, v místě stávajícího zaměstnaneckého parkoviště, v návaznosti na ulici Jana Kašpara. Součástí záměru je dále provizorní komunikace na pozemku parc. č. 2570/1 (k. ú. Ruzyně), jelikož v důsledku stavby parkovacího domu APC bude omezen příjezd na staveniště pro další stavby v prostoru západně od budovy APC. Kapacity záměru jsou následující.

Parkovací dům a kolektor

Počet parkovacích stání:	1097 (z toho 22 míst pro imobilní občany)	
Obestavěný prostor:	parkovací dům:	105 335 m ³
	Kolektor KA:	3 881 m ³
Zastavěná plocha:	parkovací dům:	3 582 m ²
	Kolektor KA:	910 m ²
Podlahová plocha:	parkovací dům:	33 017 m ²
	Kolektor KA:	795 m ²
Počet podzemních podlaží:	1	
Počet nadzemních podlaží:	8	
Výška parkovacího domu:	30,15 m	
Hloubka:	parkovací dům:	-5,4 m (délka pilot 10 m)
	Kolektor KA:	-8,8 m

Parkovací dům je tvořen monolitickým železobetonovým skeletem s předpjatými stropy. Kolektor je tvořen rovněž monolitickým železobetonem. Parkovací dům bude vytápěn pomocí tepelného čerpadla vzduch–voda a technologické místnosti budou vytápěny elektrickými přímotopy. Napojení na vodovod bude provedeno z nového kolektoru KA přípojkou DN 80. V kolektoru bude veden vodovod DN 200. Napojení na kanalizaci bude provedeno přípojkami DN 250 do areálové dešťové a splaškové kanalizace. V parkovacím domě bude umístěn výtah.

Plánovaný začátek a konec realizace stavby: 08/2027 – 08/2029

Vrátnice 19

Zastavěná plocha:	cca 3 600 m ²
Počet nadzemních podlaží:	2
Kapacita kontroly vozidel:	4 vjezdová a 2 výjezdová kontrolní stanoviště
Kapacita kontroly osob:	4 manuální kontrolní tratě
Kapacita kontroly zboží:	screeningová hala o ploše cca 500 m ²
Kapacita nákladní dopravy:	landside: min. 5 stání pro nákladní vozidla kategorie N3 včetně souprav délky 16,5 m airside: 4 stání pro vozidla kategorie N3 délky 12 m
Emergency průjezd pro IZS:	1 samostatný pruh šířky cca 5–6 m
Minimální průjezdná výška:	4,8 m

Objekt vrátnice je navržen jako dvoupodlažní provozní celek soustřeďující do jednoho objektu kontrolu osob, vozidel a zboží vstupujícího do vyhrazeného bezpečnostního prostoru letiště. Součástí objektu jsou administrativní a provozní prostory, technické zázemí, mezisklady, nakládací a vykládací doky a související zpevněné plochy. Objekt bude vybaven systémy vytápění, chlazení a větrání s rekuperací, tepelným čerpadlem a fotovoltaickou elektrárnou. S realizací nové vrátnice 19 dojde ke zrušení stávající vrátnice 19 v současné nevyhovující poloze.

Plánovaný začátek a konec realizace stavby: 8/2031 – 02/2033

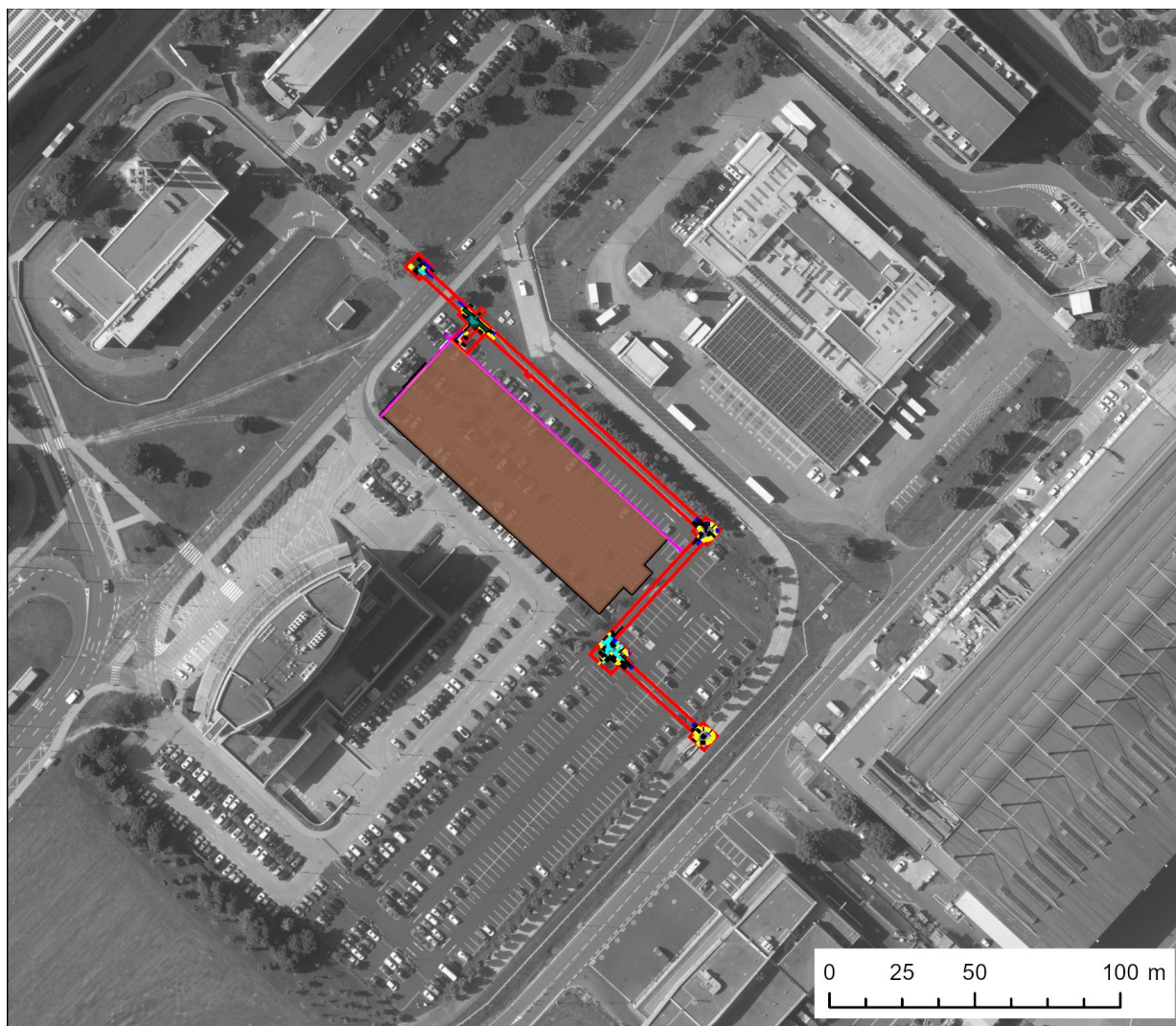
B.1.3. UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU

Kraj:	Hlavní město Praha
Obec:	Praha
Katastrální území:	Ruzyně [729710]

Záměr se nachází na území hlavního města Prahy. Pro výstavbu je vyčleněno území v areálu letiště Praha vedle budovy APC, v místě stávajícího parkoviště, v návaznosti na ulici Jana Kašpara. Parkoviště bude umístěno na pozemcích parc. č. 2567/114 a 2570/4 v k. ú. Ruzyně. Spolu s výstavbou parkovacího domu dojde k výstavbě kolektoru KA - dotčené pozemky stavbou: 2567/114 a 2570/4,

2585, 2567/100, 2567/63. V rámci realizace záměru bude zřízena provizorní komunikace na pozemku parc. č. 2570/1 (k. ú. Ruzyně), jelikož v důsledku stavby parkovacího domu APC bude omezen příjezd na staveniště pro další stavby v prostoru západně od budovy APC. Stavbou nové vrátnice 19 budou dotčeny pozemky parc. č. 2567/14, 2570/1 a 2585 v k.ú. Ruzyně.

Celkový rozsah výstavby vyplývá z následujících obrázků.



Obr. 1. Umístění záměru (P-APC, kolektor)



Obr. 2. Umístění záměru (provizorní staveništní komunikace)



Obr. 3. Umístění záměru (nová vrátnice 19 s vyznačením stávajícího umístění objektu)

Kácení a náhradní výsadba:

V rámci výstavby záměru bude pokáceno 40 dřevin rostoucích mimo les a odstraněno 236 m² zapojených keřových porostů. Úbytek zeleně bude kompenzován náhradními výsadbami navrženými v projektové dokumentaci. V prostoru parkovacího domu není umístění náhradních výsadeb možné vzhledem k úplnému zastavění území a přítomnosti inženýrských sítí. Na pozemcích oznamovatele

parc. č. 2580/21, 2580/22 a 2580/5 v k. ú. Ruzyně mimo řešené území byla po projednání s ÚMČ Praha navržena náhradní výsadba technologií obdobnou lesnickým výsadbám, spočívající ve výsadbě malých sazenic stromů a keřů ve sponu 1 m s následnou probírkou na cílovou hustotu 1 strom na 9 m². Součástí výsadeb budou samostatné keřové porosty, včetně pásu o šířce 1,5 m podél hranice pozemků Letiště VH, případně keřový podrost stromů s maximálním zastoupením 50 %. Nové výsadby budou chráněny oplocenkou. Pro stromy byl stanoven poměr náhradní výsadby 1 : 1,5 a pro keřové porosty 1 m² za 1 m² odstraněného porostu. Dotčené pozemky nejsou součástí ZPF ani PUPFL.



Obr. 4. Umístění záměru (náhradní výsadba)

B.1.4. CHARAKTER ZÁMĚRU A MOŽNOST KUMULACE S JINÝMI ZÁMĚRY

Záměr zahrnuje novostavbu parkovacího domu včetně předstihové stavby podzemního kolektoru KA pro vedení inženýrských sítí v délce 240 m, spolu s novostavbou nové vrátnice č. 19 se související infrastrukturou.

Pro stavbu parkovacího domu je vyčleněno území v areálu letiště Praha vedle budovy APC, v místě stávajícího parkoviště, v návaznosti na ulici Jana Kašpara. Jedná se o novostavbu parkovacího domu a související infrastruktury a novostavbu kolektoru. V současnosti je pozemek využíván jako pozemní parkoviště pro osobní automobily zaměstnanců letiště.

Parkovací dům je tvořen monolitickým železobetonovým skeletem s předpjatými stropy. Kolektor je tvořen rovněž monolitickým železobetonem. Parkovací dům bude vytápěn pomocí tepelného čerpadla vzduch-voda. Technologické místnosti elektrickými přímotopy. Napojení na vodovod bude provedeno z nového kolektoru KA přípojkou DN80. V kolektoru bude veden vodovod DN200. Napojení na kanalizaci bude provedeno přípojkami DN250 do areálové dešťové a splaškové kanalizace. V parkovacím domě bude umístěn výtah.

Stávající plocha slouží jako parkoviště pro zaměstnance. Tvořena je asfaltovým krytem s odvodněním uličními vpustmi do areálové kanalizace, s ostrůvky pro zeleň. Plocha je ohraničena drátěným plotem s pletivem při ulici Jana Kašpara, v části navazující na SRA pak plotem s ostnatým drátem. Vjezd na parkoviště je přes závorový systém.

Tab. 1. Členění projektové dokumentace na jednotlivé stavební a inženýrské objekty

STAVEBNÍ OBJEKTY	
SO110	Parkovací dům
SO210	Oplocení
SO220	Kolektor KA
INŽENÝRSKÉ OBJEKTY	
SO310	Příprava území
SO311	HTÚ
SO320	Komunikace a dopravní značení
SO340	Sadové úpravy
SO410-SO412	Vodovod v kolektoru (411), Přeložka vody + nadzemní hydrant (412)
SO421-SO427	Kanalizace splašková (421), Kanalizace dešťová (422), Akumulační nádrž dešťových vod (423), Retence dešťových vod (424), Kanalizace ropná (425), ORL (426), Provizorní přeložka kanalizace (427)
SO430-431	Přeložka horkovodu (430), Provizorní přeložka horkovodu (431)
SO510-511	Vnější kabelové rozvody VN (510), Provizorní přeložka VN (511)
SO530	Venkovní osvětlení
SO540-541	Vnější sdělovací síť (540), Provizorní přeložka SLB kabelů (541)
PROVOZNÍ SOUBORY	
PS01	Nová stanice multilaterace zařízení P3D
PS02	Trafostanice

Stavba nové vrátnice 19 bude plnit funkci centrálního vstupního uzlu pro kontrolu vstupu osob, vozidel, zboží a materiálu do vyhrazeného bezpečnostního prostoru (SRA) v severní části areálu Letiště Praha. Součástí záměru jsou související komunikace, zpevněné plochy, kontrolní stanoviště, nakládací a vykládací doky, nové oplocení, retenční nádrž a napojení na technickou infrastrukturu. Záměr nahradí stávající vrátnici 19, jejíž kapacitní a provozní parametry již nevyhovují současným požadavkům.

Pro stavbu vrátnice je vyčleněno území o rozloze přibližně 8 000 m², rovněž situované v prostoru stávajícího parkoviště při hranici SRA.

Objekt vrátnice je navržen jako dvoupodlažní budova o zastavěné ploše přibližně 3 600 m². V objektu budou soustředěny provozy kontroly osob, vozidel a zboží vstupujícího do SRA včetně administrativního, provozního a technického zázemí. Součástí záměru jsou rovněž kontrolní stanoviště pro vozidla, manipulační plochy, odstavná stání a pěší komunikace.

Objekt bude vybaven technologiemi vytápění, chlazení a větrání s využitím energeticky úsporných řešení. Předpokládá se instalace fotovoltaické elektrárny a využití tepelného čerpadla.

Kumulace s jinými záměry:

V zájmovém území se počítá s realizací níže uvedených záměrů, které by mohly mít kumulativní vlivy s posuzovaným záměrem. Ke kumulacím může docházet jak ve fázi výstavby (souběh stavební činnosti více záměrů), tak ve fázi provozu (kumulativní vlivy z hlediska hluku, emisí apod.).

Jedná se zejména o následující stavby:

Paralelní RWY 06R/24L (vč. APN D2)

Výhledový stav 2033 z důvodu nejistoty realizace záměru paralelní RWY zohledňuje v dopravně - inženýrských podkladech projednanou maximální roční kapacitou leteckých cestujících 21,2 mil. tohoto záměru. Součástí posouzení vlivů záměru paralelní dráhy byla také stavba odbavovací plochy D2, která je připravována k samostatné realizaci pod názvem APN D2 + TWY M1 a M2 a propojení s TWY L (zkráceně APN D2). Realizace APN D2 zasahuje do plochy stávajícího zaměstnaneckého parkoviště za budovou APC. V důsledku realizace APN D2 bude do roku 2028 trvale zrušeno celkem 171 parkovacích stání. Z obrátů na parkovištích, které byly vypočteny na základě Komplexního dopravního průzkumu ve veřejné části letiště Praha/Ruzyně z roku 2022, byla vypočítána obrátkovost pro zaměstnanecké parkovací místa. Obrátkovost v tomto případě činí 1,06 co v přepočtu dělá úbytek 182 vozidel za 24 hod.

Dle KN záměr nebyl dosud realizován a je zohledněn ve výše uvedeném rozsahu.

Plocha pro mobilní betonárky

Předmětem záměru je vybudování plochy, která bude sloužit primárně jako zařízení staveniště s možností výroby betonů pro plánovanou výstavbu v prostoru letiště. Součástí záměru jsou komunikace napojující plochu betonárky na ulici K letišti. Automobilová doprava spojená s provozem bude představovat denní počet max. 236 nákladních vozidel přivážejících suroviny a 240 nákladních vozidel odvázejících vyrobenou betonovou směs. Na silniční síti mimo území letiště se projeví pouze vozidla navážející materiál do betonárky. Při výstavbě předkládaného záměru je možné využití této plochy, včetně jí projednaných kapacit, které jsou zohledněny v dopravně - inženýrských podkladech. K významné kumulaci těchto vlivů během výstavby tak nedojde. Plocha je zároveň v kolizi se záměrem paralelní dráhy a provoz obou těchto záměrů se vylučuje, ve výhledovém roce 2033 už proto není uvažován.

Záměr zpevněné plochy pro zařízení staveniště s dopravním napojením je aktuálně v realizaci a je zohledněn ve výše uvedeném rozsahu. O dopovolení samotné výroby betonu však dosud žádný dodavatel nepožádal.

Prague Airport Park (Rozvojové území Ruzyně)

Předmětem původního záměru s názvem Rozvojové území Ruzyně byla výstavba přes tři desítek objektů (administrativa, skladování, kongresové a vědecké centrum, hotel s lázněmi a další) podél ul. K letišti, v katastrálním území Ruzyně, Praha 6. Záměr byl poté aktualizován a v roce 2012 byly zpracovány dopravně-inženýrské podklady (DIP) pro záměr s názvem Prague Airport Park (PAP). Celková generovaná doprava se ve stavu naplnění kompletního záměru uvažuje ve výši 3 557 osobních a lehkých nákladních vozidel v jednom směru a 70 ostatních nákladních vozidel. V následném územním rozhodnutí z roku 2014 byl dále zpřesněn jako soubor pěti administrativních objektů (AB-I) a multifunkčního konferenčního objektu J, doplněný o centrální pěší promenádu a veřejně přístupnou

parkovou plochu. Územní rozhodnutí rovněž stanovuje vybudování nové vnitřní dopravní infrastruktury (komunikace A–D, nové křižovatky, autobusové zálivy, kapacitní parkovací plochy) a rezervu pro tramvajovou trať, včetně koordinace se stavbami modernizace železniční trati Praha–Kladno, SOKP 518 a plánovanou železniční zastávkou Na Padesátníku.

Dle KN záměr nebyl dosud realizován. Vzhledem k přetrvávající nejistotě je zohledněn ve výše uvedené poslední známé podobě.

Obytný soubor Zahrady Pavlov

Předmětem záměru je soubor rodinných domů a apartmánů doplněný základní občanskou vybaveností v katastrálním území Pavlov u Unhoště. Navrženo bylo 319 domů a apartmánů se souhrnem 324 bytových jednotek pro přibližně 1 100 obyvatel. V území mělo vzniknout 527 parkovacích stání, z toho 473 na soukromých pozemcích a 54 podél veřejných komunikací. Vyvolaná doprava byla odhadnuta na 596 vozidel denně, což odpovídá přibližně 1 192 jízdám, včetně 20 jízd lehkých nákladních vozidel a 4 jízd ostatních nákladních vozidel.

Záměr byl projednáván od roku 2010 v rámci územního řízení ukončeného vydáním územního rozhodnutí v roce 2011. Koncepce byla následně upravována změnami původního ÚPSNÚ až do roku 2020. Od roku 2019 probíhala příprava změny č. 3 územně plánovací dokumentace a současně byla řešena koordinace se změnou ÚP Červený Újezd a s návrhem jihovýchodního obchvatu jako přeložky silnice III/0067. Pro obchvat vznikla vyhledávací studie a investor zahájil výkupy pozemků.

V roce 2023 územní plán Pavlova potvrdil platnost územního rozhodnutí z roku 2011 pro plochy Z18 a Z19. Ve stejném roce obec Dobruška projednala umístění retenční nádrže a vyjádřila s návrhem nesouhlas. Na územně plánovací dokumentaci navázala Územní studie Pavlov – US2 z roku 2025, která řeší plochu Z19 o výměře přibližně 16,1 ha a upřesňuje její urbanistické, dopravní a infrastrukturní řešení v návaznosti na studii US1.

Dle KN záměr nebyl dosud realizován. Vzhledem k přetrvávající nejistotě je zohledněn ve výše uvedené poslední oficiálně potvrzené podobě.

Obytný soubor Drnovská + pivovar

Předmětem záměru je nový, převážně obytný komplex budov, umístěný severozápadně od křižovatky ulic Dědinská a Drnovská v Ruzyni v Praze 6. V rámci komplexu jsou navrženy celkem 4 bytové domy A1, A (sekce A2, A3), B (sekce B1, B2), D (sekce D1, D2, D3) a samostatný objekt minipivovaru s restaurací C (sekce C1, C2). Objekty budou umístěny v jižní a východní části řešeného území lokality Drnovská.

Záměr je v současné době z převážné části dokončen a je zohledněn ve výše uvedeném rozsahu.

Westpoint Ruzyně

Předmětem záměru je výstavba obytné čtvrti o 2 332 bytech a zhruba 5 051 obyvatelích na místě stávajícího logistického areálu Westpoint v Praze 6. V areálu je navrženo 3 007 garážových stání, 139 povrchových stání a 109 náhradních míst. Záměr zahrnuje také mateřské školy pro 182 dětí a základní školu pro 680 žáků. Realizace bude probíhat etapově v letech 2025–2031. Projekt lze uskutečnit pouze po změně územního plánu hl. m. Prahy.

Dopravně-inženýrské podklady pro akci Westpoint uvádí nově vyvolanou dopravu ve výši 3 524 jízd všech vozidel v každém směru za 24 hodin průměrného pracovního dne. Generovaná doprava je přepočtena na RPDl a činí 2 995 vozidel / 24 hod.

Dle KN záměr nebyl dosud realizován a je zohledněn ve výše uvedeném rozsahu.

Obytná zóna Ruzyně

Předmětem záměru je výstavba 377 bytů v šesti až osmi bytových domech, západně od ulice Drnovské a navazuje na již realizovaný záměr Obytný soubor Drnovská. Celková kapacita dopravy v klidu činí 446 parkovacích stání (z toho 424 garážových a 22 povrchových). Pro první čtyři bytové domy bylo v září 2023 vydáno stavební povolení, přičemž jejich dokončení se předpokládá do dubna 2026. Zbývající dva objekty mají být povoleny následně, bez změny celkové kapacity bytů ani počtu parkovacích stání.

Podle dopravně-inženýrských podkladů záměr generuje přibližně 614 jednosměrných jízd všech vozidel za 24 hodin (1 228 obousměrných jízd), z toho 9 jednosměrných jízd pomalých vozidel (18 obousměrných).

Dle KN byl záměr zčásti dokončen v průběhu 2025 a další výstavba stále probíhá. Záměr je zohledněn ve výše uvedeném rozsahu.

Retail Park Tuchoměřice

Záměr představuje nákupní park „Retail Park Tuchoměřice“ s prodejny nepotravinářského zboží a bistro. V areálu bude max. 80 parkovacích stání. Generovaná doprava bude cca 300 příjezdů a odjezdů OA/den, celkem 600 jízd a předpokládá se pro zásobování cca 5 příjezdů a odjezdů LNA/den (tj. 10 jízd LNA – zásobování bistra a malých obchodů) a 1 příjezd a odjezd TNA/den (tj. 2 jízdy TNA – zásobování JYSK).

Dle KN byl záměr z převážné části dokončen a je zohledněn ve výše uvedeném rozsahu.

Rozšíření areálu PREMIUM OUTLET PRAGUE AIRPORT

Předmětem záměru je rozšíření aktivit a zkvalitnění poskytovaných služeb v rámci areálu Premium Outlet Prague Airport v Tuchoměřicích. Navrhovaná kapacita rozšíření areálu činí 1 600 m² hrubé podlažní plochy, která bude plně využita pro objekt občanského vybavení s funkcí obchodu a služeb.

Pro obchodní zařízení plánované k uvedení do provozu v roce 2030 se uvažuje denní dopravní zátěž 440 vozidel do 3,5 t a 2 vozidel nad 3,5 t, vždy v jednom směru za 24 hodin.

Dle KN byl záměr zčásti zrealizován a se zbývajících částí deklarovaných do roku 2030 je zohledněn ve výše uvedeném rozsahu.

Novostavba obchodního pavilonu Ponte Luco

Předmětem záměru je vybudování nové prodejny LIDL LOF EKO v katastrálním území Kněžívka, obec Tuchoměřice, a to namísto obchodního pavilonu Ponte Luco (záměr „Novostavba obchodního pavilonu Ponte Luco“, ze kterého byla v prosinci 2019 realizována pouze část v rozsahu UPS Spin Off Centre).

Záměr počítá s plochou pozemku 13 669 m² a užitnou plochou prodejny 2 129 m². Pro provoz je počítáno s 34 zaměstnanci, 177 parkovacími stáními pro osobní vozidla a 1 stáním pro těžká nákladní

vozidla. Dopravní intenzita činí 530 jízd osobních automobilů, 3 jízdami lehkých nákladních automobilů (LNA) a 2 jízdami těžkých nákladních automobilů (TNA) za den, vždy jednosměrně.

Dle KN záměr nebyl dosud realizován a je zohledněn ve výše uvedeném rozsahu.

Obchodní a skladový areál Air Depo Tuchoměřice a CTPark Prague Airport II – Extension CTPark Prague Airport II – Extension

Předmětem záměru je obchodní a skladovací areál Air Depo Tuchoměřice. Příjezdovou komunikací obchodního a skladového areálu Air Depo je stávající komunikace III/0072 Ke Kopanině, na kterou je připravován projekt rozšíření pro zajištění dostatečné kapacity této komunikace.

Záměr na základě zkušeností z obdobných areálů počítá s denními intenzitami 213 jízd osobních automobilů, 74 jízd lehkých nákladních automobilů do 3,5 t a 50 jízd těžších nákladních automobilů nad 3,5 t, celkem 337 jednosměrných jízd všech vozidel. Záměr dále počítá s 247 parkovacími stáními na venkovních parkovištích pro osobní automobily a užitkové vozy do 3,5 t, z toho 10 je pro osoby ZTP.

V ploše záměru byl původně situován záměr CTPark Prague Airport II – Extension, který navrhoval rozšíření plánovaného areálu CTPark o tři nové výrobně-skladovací nájemní haly (TU4, TU5 a TU6), doplněné o nové manipulační plochy, odstavné plochy pro nákladní dopravu, parkovací stání pro osobní vozidla a úpravy související infrastruktury. Tento záměr počítal s návazností na dříve připravované objekty TU1 až TU3 a měl být uveden do provozu v roce 2020. Podle údajů z katastru nemovitostí však byla v ploše realizována skutečná zástavba odpovídající popsanému záměru Obchodní a skladový areál Air Depo Tuchoměřice. Současné územní podmínky neumožňují další ani alternativní realizaci, a záměr Air Depo tak nahrazuje i nerealizovaný CTPark Prague Airport II – Extension.

Dle KN byl záměr zčásti dokončen v průběhu 2025 a další výstavba stále probíhá. Záměr je zohledněn v celém výše uvedeném rozsahu.

Servind Tuchoměřice – rozšíření objektu skladového a školicího centra

Předmětem záměru je výstavba administrativního, skladového a školicího centra firmy Servind s.r.o., která je dodavatelem autoopravárenských laků, práškových laků, nátěrových hmot pro průmyslové aplikace, komplexního vybavení lakoven, spotřebních materiálů a pomůcek pro lakovny a také servisní a garážové techniky.

V areálu bylo celkem provedeno 51 parkovacích míst. Tři z toho byla určena pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené. Zabráním plochy jižního parkoviště pro výstavbu dojde k zániknutí 26 parkovacích stání. Zřízením nového parkoviště na jižní a východní straně navrhovaných přístaveb vznikne nově 136 míst, včetně 6 míst pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Dopravní intenzita je stanovena na 110 osobních automobilů a dodávek za den. Nákladní doprava odpovídá 12 kamionům za měsíc, tedy maximálně přibližně 1 kamionu za den. Směrové rozdělení dopravy se předpokládá 100 % kamionů a dodávek a 80 % osobních automobilů na dálnici D7 a 20 % osobních automobilů do obce Tuchoměřice.

Dle KN záměr nebyl dosud realizován a je zohledněn ve výše uvedeném rozsahu.

Průmyslový park MENTEM

Předmětem záměru je novostavba univerzálního halového objektu, který bude rozdělený na jednotlivé nájemní jednotky, v nichž bude provozován technologický vývoj, výroba, skladování a distribuce dle potřeb budoucích uživatelů, kteří nebyli v době zpracování této projektové dokumentace známi.

Záměr vyvolává 96 jednosměrných jízd osobních vozidel (tedy 192 obousměrných) a 64 jednosměrných jízd nákladních vozidel (tj. 128 obousměrných) za den. Celkový rozsah tedy činí 160 jednosměrných a 320 obousměrných jízd všech vozidel za 24 hodin. Záměr uvažuje se směrovým rozdělením dopravy: 10 % (ul. K Dálnici), zbylých 90 % OA a 100 % na rovnoměrně do obou směrů na D6.

Dle KN záměr nebyl dosud realizován a je zohledněn ve výše uvedeném rozsahu.

Revitalizace areálu Karlovarská Lindab

Předmětem záměru je výstavba skladových komplexů s celkovou zastavěnou plochou od stanoveného limitu – 10 tis. m². Počet navýšených parkovacích míst projektem je 12 pro osobní automobily a 8 pro nákladní automobily. Celkově ale má záměr v plánu nový systém distribuce a tím zachovat stávající dopravní zatížení, případně předpokládá jen velmi mírné navýšení.

Celková očekávaná dopravní zátěž: 30 LKW (standardní kamion), 5 SOLO (nákladní vozidlo do 12 t), 15 dodávkových vozidel.

Dle KN záměr nebyl dosud realizován a je zohledněn ve výše uvedeném rozsahu.

P+R Dlouhá míle (Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – I. etapa)

Předmětem záměru Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – I. etapa je kromě výstavby cca 4 km dlouhé dvoukolejné trati v úseku Praha-Ruzyně – Praha-Letiště Václava Havla také nová železniční zastávka Praha-Dlouhá Míle se záchytným parkovištěm, a to v rozvojovém území v blízkosti nákupního centra Šestka a Pražského okruhu. Parkoviště P+R má kapacitu 625 stání OA (z toho 31 stání pro invalidy) a 8 stání BUS.

Předpokládaná vyvolaná doprava ze záměru pro P+R je stanovena na pohyb 1875 osobních automobilů a 48 pohybů autobusů za 24 hodin. z hlediska liniového zdroje je uvažováno s 50 % rozdělením přes oba příjezdy k parkovišti, což znamená na uvažované linii s pohybem 938 OA a 24 pohybů BUS. P+R nově 1072 míst + 21 pro invalidy + 22 míst jako odstavné parkoviště pro autobusy (po rozšíření s kapacitou až 2000 parkovacích míst). v roce 2023 vyšlo ale ve stanovisku TSK dochází ke snížení stavu P+R z 1072 stání na 843. Nově je generovaná doprava ze záměru P+R uvažována ve výši 1054 jízd vozidel do 3,5 t.

Dle KN záměr nebyl dosud realizován a je zohledněn ve výše uvedeném rozsahu.

Multifunkční objekt Tuchoměřice

Předmětem záměru je návrh nového multifunkčního objektu v katastrálním území Kněžívka, určeného k provozování živých i automatových her, pořádání herních turnajů, kulturních a sportovních akcí. Dále jsou v objektu navrženy stravovací a občerstvovací provozy a ubytovací provoz. Celková plocha dotčeného pozemku je 11 950 m². z toho je celková zastavěná plocha 9 043 m². Plochy zeleně

tvorí 2 907 m². Celková plocha parkoviště je 371 osobních automobilů a budova je rozdělena na 3 nadzemní podlaží a 1 podzemní podlaží.

Pro užívání objektu je předpokládána obsazenost maximálně 440 návštěvníků. Četnost dopravy je předpokládána 371 vozidel / den pro zákazníky a 100 vozidel / den pro zaměstnance jednosměrně. Pro LNA se uvádí četnost 8 vozidel /den v jedním směru.

V září 2023 obyvatelé obce v místním referendu odmítli provoz hazardu, načež obec přijala vyhlášku zakazující hazard na celém území. Tím je realizace záměru fakticky zablokována. Formální zamítnutí povolení nebylo zveřejněno, avšak projekt nadále čelí zásadním právním a společenským překážkám, které jeho uskutečnění činí velmi nepravděpodobným. Realizace záměru je nejistá.

Dle KN záměr nebyl dosud realizován, vzhledem k přetrvávající nejistotě je záměr zohledněn ve výše uvedeném rozsahu.

Výstavba výrobní haly BetonBau Tuchoměřice

Předmětem záměru je výrobní a administrativní zázemí pro výrobu produktů firmy BetonBau v katastrálním území Kněžívka. Celková plocha dotčeného pozemku je 40 000 m², z toho je celková zastavěná plocha 14 802,5 m². Plochy zeleně tvoří 8 173 m². Celková plocha zpevněných ploch je 17 025 m² a počet parkovacích stání bude 150. Vyvolaná doprava zahrnuje 140 jednosměrných jízd osobních vozidel a 14 jednosměrných jízd nákladních vozidel za 24 hodin.

Dle KN záměr nebyl dosud realizován a je zohledněn ve výše uvedeném rozsahu.

Administrativně-obchodní centrum Tuchoměřice

Předmětem záměru je návrh nového administrativně-obchodního centra s prodejnou v přízemí, dvěma podlažími pro administrativu a suterénem pro podzemní parkování, zároveň dopravní řešení pro zásobování objektu, zpevněné parkovací plochy na terénu a připojení objektu na technickou infrastrukturu. Celková plocha dotčeného pozemku v k.ú. Kněžívka je 6 381 m². z toho je celková zastavěná plocha 4 938 m². Celková plocha komunikací je 1 041 m². Kapacita parkoviště je 122 stání pro osobní automobily a 4 stání pro LNA. Pro užívání objektu je předpokládána četnost dopravy 320 vozidel / den pro zákazníky a 184 vozidel/ den pro zaměstnance jednosměrně. Pro LNA se uvádí četnost 8 vozidel /den v jedním směru.

Dle KN záměr nebyl dosud realizován a je zohledněn ve výše uvedeném rozsahu.

Segro Logistics Park Prague – PHASE VI.

Předmětem záměru jsou čtyři samostatné halové objekty s přílehlými areálovými komunikacemi v lokalitě situované severně od města Hostivice po obou stranách rychlostní komunikace R6 Praha – Karlovy Vary.

Záměr generuje denně 482 jízd osobních automobilů a 178 jízd nákladních automobilů, tedy celkem 660 jednosměrných jízd všech vozidel za 24 hodin. Dopravní obsluha areálu bude zajištěna jeho napojením na dálnici D6 prostřednictvím mimoúrovňové křižovatky D6 Hostivice vzdálené cca 1 100 m jihovýchodně od řešeného území. K napojení areálu je od této křižovatky směrem na západ navrženo vybudování cca 1 230 m dlouhého úseku hlavní místní obslužné komunikace.

Dle KN záměr nebyl dosud realizován a je zohledněn ve výše uvedeném rozsahu.

Komerční a technologický park Hostivice

Předmětem záměru je areál s univerzálními halovými objekty rozdělenými na jednotlivé nájemní jednotky, v nichž bude provozován obchod, technologický vývoj, výroba, skladování a distribuce dle potřeb budoucích uživatelů. Stavební pozemek se nachází v zastavitelném území severní průmyslové zóny obce Hostivice jižně od dálnice D6.

Provoz areálu generuje 144 jednosměrných jízd osobních vozidel denně (což představuje 288 jízd obousměrně) a 90 jednosměrných jízd nákladních vozidel (tj. 180 obousměrných). Celkově tedy záměr vytváří 234 jednosměrných a 468 obousměrných jízd za den.

Dle KN záměr nebyl dosud realizován a je zohledněn ve výše uvedeném rozsahu.

Komerční zóna GLP Buštěhrad

Předmětem záměru je moderní multifunkční komerční areál, výzkumně-výrobní a skladová hala s administrativní částí, laboratořemi a příslušenstvím. Řešené území se nachází na okraji severní části katastrálního území Buštěhrad, severně od trasy bývalé železniční vlečky do oceláren Poldi Kladno a poblíž areálu Vrapického dvora. Charakter okolní zástavby je výrazně předměstský, nachází se zde objekty typicky vymísťované za hranice zastavěných obvodů, jako skládka odpadu, fotovoltaická elektrárna.

Záměr počítá se 161 zaměstnanci a 125 parkovacími stáními. Denní provoz dále zahrnuje 70 nákladních vozidel za den a 180 osobních vozidel za den.

Dle KN záměr nebyl dosud realizován a je zohledněn ve výše uvedeném rozsahu.

Úprava přednádraží – ABSP (vč. estakády)

Předmětem vlastního záměru Letiště Praha je úprava přednádraží pro plánované zavedení železnice, před stávajícími objekty Terminálu 1 a 2 v areálu Sever. Záměr zahrnuje výstavbu nových parkovacích domů A a B s integrovaným autobusovým terminálem a podzemním propojením na budoucí železniční stanici, a to na místě stávajícího parkoviště a parkovacího domu. Součástí je také nadzemní pěší propojení se službami (Skywalk) a nové veřejné prostranství, stejně jako úpravy stávající estakády spočívající v jejím rozšíření a napojení na nové objekty. Realizace je plánována postupně mezi lety 2028 a 2036.

V rámci parkovacího domu B záměr ruší celkem 1 332 stávajících parkovacích míst (včetně přepočtených autobusových stání) a nově vytváří 1 562 míst, což představuje čistý přírůstek 230 míst. Po přepočtu podle obrátkovosti však odpovídá výsledné dopravní zatížení poklesu o 200 jednosměrných jízd vozidel za den. Parkovací dům A neruší žádné stávající kapacity a vytváří celkem 765 nových míst, jejichž přepočtená obrátkovost odpovídá navýšení intenzity o 698 jednosměrných jízd vozidel za 24 hodin.

Realizací samotné estakády dojde ke zrušení 89 stávajících parkovacích míst, přičemž nově vznikne 110 míst určených pro krátkodobé „express“ stání veřejnosti a taxi. Čistý přírůstek činí 21 parkovacích míst, což po přepočtu podle obrátkovosti odpovídá nárůstu o 777 jednosměrných jízd vozidel za 24 hodin ve výhledovém roce 2033.

Dle KN záměr nebyl dosud realizován a je zohledněn ve výše uvedeném rozsahu.

Dostavba prstu D T2 a COB T1

Předmětem záměru je dlouhodobě plánovaná dostavba prstu D Terminálu 2, jehož zprovoznění se aktuálně předpokládá k roku 2033. Dostavba objektu centrálního odbavení Terminálu 1 v rámci budoucího terminálového komplexu zajistí stejný centralizovaný způsob odbavení a nahradí dosavadní zastaralý a bezpečnostně nevyhovující způsob dílčích odbavení cestujících před jednotlivými nástupními mosty Terminálu 1. Součástí je také přesun zásobovací dopravy Terminálu 2 do nového zásobovacího dvora západně od budovy APC. V důsledku realizace dochází k záboru části stávajících zaměstnaneckých parkovacích kapacit. Doprava spojená se zásobováním letiště by tak měla být výhledově z veřejného prostoru před terminály a budoucí vlakovou a autobusovou stanicí prakticky vytěsněna. Jiné nároky na dopravní kapacity s vlastní dostavbou obou terminálů nejsou spojeny. Kapacity leteckých cestujících jsou uvažovány shodně s maximální projednanou kapacitou záměru paralelní dráhy.

Záměr ruší 160 zaměstnaneckých parkovacích míst na stávající ploše za APC, což po přepočtu podle obrátkovosti odpovídá úbytku přibližně 170 jednosměrných jízd vozidel za 24 hodin.

Dle KN záměr nebyl dosud realizován a je zohledněn ve výše uvedeném rozsahu. Jedná se o předběžnou informaci oznamovatele, s tím, že záměr terminálových dostaveb má vyšší prioritu (oproti tomu záměr parkovacího domu nemusí být realizován) a záměry jsou proto připravovány samostatně a nezávisle na sobě.

Ostatní výše neuvedené okolní záměry buďto již byly v relevantním rozsahu realizovány (např. Elektrifikace linky 119, Rozšíření ČOV+ČKV JIH, 3.etapa, aj.), příp. jsou součástí tzv. dopravní nabídky (MÚK Aviatická, R7 MÚK Aviatická - MÚK Ruzyně - provizorní přeložka silnice I/7, aj.) a jsou již zahrnuty ve vstupních podkladech sčítání dopravy a ve stavu dotčené dopravní infrastruktury, nebo je jejich význam z dopravního hlediska ve vztahu k řešenému záměru zanedbatelný, nepředstavují novou zátěž v době hodnocení vlivů záměru či jsou již využitelné a zohledněné v rámci záměru, popř. pouze kompenzují již existující kapacity, případně kombinace těchto a dalších možností (např. Hangár G – ČSA, Přesun mezideponie odpadů 2, Kalové hospodářství v ČOV+ČKV Jih, MÚK Aviatická, Parkovací dům Dědina, aj.).

Celkový přehled relevantních záměrů zohledněných v rámci prognózy výhledového stavu dopravně - inženýrských podkladů je uveden v následující tabulce. Dopravně – inženýrské podklady byly zohledněny v hlukové a rozptylové studii, které jsou součástí tohoto Oznámení.

Tab. 2. Záměry v okolí Letiště Praha zohledněné v dopravním modelu pro potřeby stanovení kumulativních vlivů (zdroj: AFRY CZ s.r.o., 2026)

číslo	Výhledové záměry	k roku	
		2028	2033
1	Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně (vč. APN D2)	✓	✓
2	Plocha pro mobilní betonárky	✓	✗
3	Kalové hospodářství v ČOV + ČKV Jih	✗	✗
4	Estakáda	✗	✓
5	Elektrifikace linky 119	✓	✓
6	Prague Airport Park (Rozvojové území Ruzyně)	✓	✓
7	Obytný soubor Zahrady Pavlov	✓	✓
8	Obytný soubor Drnovská + pivovar	✓	✓
9	Westpoint Ruzyně	✓	✓
10	Obytná zóna Ruzyně	✓	✓
11	Retail Park Tuchoměřice	✓	✓
12	Rozšíření areálu PREMIUM OUTLET PRAGUE AIRPORT	✓	✓
13	Novostavba obchodního pavilonu Ponte Luco	✓	✓
14	Obchodní a skladový areál Air Depo Tuchoměřice	✓	✓
15	CTPark Prague Airport II – Extension	✓	✓
16	Servind Tuchoměřice – rozšíření objektu skladového a školícího centra	✓	✓
17	Průmyslový park MENTEM	✓	✓
18	Revitalizace areálu Karlovarská Lindab	✓	✓
19	P+R Dlouhá míle (Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – I. etapa)	✓	✓
20	Multifunkční objekt Tuchoměřice	✓	✓
21	Výstavba výrobní haly BetonBau Tuchoměřice	✓	✓
22	Administrativně-obchodní centrum Tuchoměřice	✓	✓
23	Přesun mezideponie odpadů 2	✗	✗
24	Parkovací dům Dědina	✗	✗
25	Segro Logistic Park Prague	✓	✓
26	Komerční a technologický park Hostivice	✓	✓
27	Komerční zóna GLP Buštěhrad	✗	✓
28	Úprava přednádraží – ABSP	✓	✓
29	Dostavba prstu D Terminálu 2 a COB Terminálu 1	✓	✓

Tab. 3. Realizace silničních staveb zohledněných v dopravním modelu pro potřeby stanovení kumulativních vlivů (zdroj: AFRY CZ s.r.o., 2026)

silnice	Úsek	2028	2033
D0	Satalice – Běchovice, zkapacitnění	✓	✓
D0	Běchovice – D1	✓	✓
D0	úsek 515 zkapacitnění	✓	✓
D0	Ruzyně – Suchdol	✗	✓
D0	úsek 519 Suchdol – Březiněves	✗	✓
D0	Březiněves – Satalice	✗	✓
D3	Praha – Jílové	✗	✓
D3	Jílové-Hostěradice	✗	✓
D3	Hostěradice – Václavice	✗	✓
D3	Václavice – Voračice	✗	✓
D3	Voračice – Nová Hospoda	✗	✓
D5	Třebonice-Loděnice, zkapacitnění	✗	✓
D7	MÚK Aviatická – MÚK Ruzyně, 1. etapa	✓	✓
D7	MÚK Aviatická – MÚK Ruzyně, 2. etapa	✗	✓
D7	MÚK Knovíz – MÚK Slaný-západ	✓	✓
I/61	Kladno, obchvat	✗	✓
I/61	Buštěhrad obchvat – Stehelčevy	✗	✓

Na základě rešerše harmonogramů stavebních prací dostupných projektů byly pro stanovení tzv. nejvýznamnějších kumulativních vlivů na ovzduší zvoleny tři záměry, a to jednak záměr APN D2 + TWY M1 a M2 a propojení s TWY L, letiště Praha, Ruzyně (Metroprojekt a. s., 09/2019, aktualizace 06/2022), jakožto součást záměru paralelní dráhy, dále Novostavba ŽST Praha – Letiště Václava Havla (Metroprojekt a. s., 05/2020), jakožto součást záměru Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – I. etapa (a využitelná také pro příp. záměr Kolejové napojení Letiště Václava Havla Praha do odbočky Jeneček) a stavba Úprava přednádraží ABSP (Deltaplan spol. s.r.o. (2023)). Tyto stavby mohou dle aktuálně platných harmonogramů probíhat paralelně s realizací posuzovaného parkovacího domu, který je z toho pohledu nejvíce relevantní částí záměru. Z ostatních samostatně řešených záměrů oznamovatele v předmětné lokalitě se v době výstavby posuzovaného záměru předpokládá realizace rekonstrukce samotného objektu APC, bez relevantních výstupů k zohlednění. V případě dostavby terminálů se předpokládá zahájení realizace až od roku 2028 dále. Pro etapu výstavby byl proto v hlukové i rozptylové studii modelován rok 2027 (viz výše), který byl vyhodnocen jako nejhorší z hlediska průběhu stavebních prací. Z důvodu předpokládaných paralelně probíhajících stavebních záměrů byla tedy pro vyhodnocení kumulací v etapě výstavby modelována stavební sezóna 2027 všech výše uvedených staveb.

Přesný a jednoznačný harmonogram prolínání jednotlivých staveb není v současné době znám, všechny uvedené stavby jsou zatíženy z hlediska času velkou nejistotou a jakákoliv předpověď by byla pouze hypotetická. Stále však bude platit, že kumulace případných vlivů výstavby výše uvedených záměrů s provozem záměru výstavby souboru staveb se bude vždy odehrávat na kapacitních komunikacích typu pražský okruh nebo D7, je vyloučena kumulace dopravy na ulicích sloužících pro obsluhu města, které jsou vedeny v těsném kontaktu se zástavbou (např. Evropská, Patočkova, Jugoslávských partyzánů apod.).

Z hlediska možných kumulativních vlivů a předpokládaných termínů realizací, nelze s určitostí říct, že budou výše uvedené stavby realizovány ve stejný okamžik, a to vzhledem ke zdržení projektových prací z důvodů náročnosti projednání záměrů s veřejností, s dotčenými orgány státní správy atd. Negativní vlivy budou spojeny především s imisní situací v místě záměru a s hlukovou zátěží v období výstavby. Pro minimalizaci vlivů jak ze samotného záměru, tak z ostatních výše uvedených potenciálních záměrů musí být přijata opatření zejména pro snížení emisí tuhých znečišťujících látek a pro minimalizaci hlukové zátěže i s ohledem na logicky sestavený harmonogram prací.

Zpracovateli oznámení není známo, že by v dotčeném území byly v současné době projednávány jiné záměry nad rámec výše uvedeného, které by mohly mít potenciálně významné kumulativní a synergické vlivy na životní prostředí s vlivy předmětného záměru a které by měly být součástí tohoto posuzování. Ostatní již realizované záměry tvoří tzv. stávající pozadí, se kterým je v hodnocení takto uvažováno.

B.1.5. ZDŮVODNĚNÍ UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU

včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí

Plánovanou realizací rozvojových záměrů oznamovatele dojde k záboru významné části stávajících parkovacích kapacit zaměstnaneckého parkoviště za budovou Administrativně provozního centra (APC) Letiště Praha. Jedná se zejména o zábery spojené se záměrem nové odbavovací plochy APN D2, plánované dostavby prstu D T2, nové vrátnice 19 spolu s výstavbou inženýrských sítí a kolektoru. Tyto ztráty oznamovatel navrhuje saturovat spolu s dílčí rezervou pro předpokládané budoucí potřeby zaměstnanců letiště. Za tímto účelem je aktuálně předkládán objekt parkovacího domu, který bude realizován souběžně se vznikem záborů parkovacích kapacit, tj. se zahájením výstavby plánovaných záměrů. Parkovací dům je situován do plochy stávajícího parkoviště, východním směrem vedle budovy APC. K záboru kapacit stávajícího parkoviště tak dojde i v důsledku výstavby samotného parkovacího domu. Spolu se záměrem parkovacího domu bude realizován kolektor, který sdruží všechny inženýrské sítě a který je nutno realizovat v předstihu vlastní stavby parkovacího domu. V rámci realizace záměru bude zřízena provizorní komunikace na pozemku parc. č. 2570/1 (k. ú. Ruzyně), jelikož v důsledku stavby parkovacího domu APC bude omezen příjezd na staveniště pro další stavby v prostoru západně od budovy APC. Stavba nové vrátnice 19 nahradí stávající vrátnici za parkovacím domem PD Holiday, nevhodně situovanou a nedostatečně kapacitní jak pro současné využití (chybějící plochy pro odstavení vozidel čekajících na prohlídky, s nutností parkování vozidel na stávajícím středovém ostrůvku již v současnosti), zejména pak pro účely budoucího přesměrování zásobovací dopravy do nového zásobovacího dvora Terminálu 2. Po realizaci nové vrátnice bude stávající vrátnice 19 zrušena a v budoucnu se předpokládá její nahrazení jinou zástavbou.

Jiné varianty předkládaného záměru nebyly v této fázi přípravy předloženy. Investor se variantami řešení rozvojového území komplexně zabýval již v rámci předchozí koncepční přípravy. Urbanistický koncept celé širší oblasti včetně základního skeletu dopravní obslužnosti vychází ze zastavovacího plánu centrální části letiště Praha - Ruzyně s názvem „Zastavovací plán Sever“, zpracovaného v roce 2017 architektonickým sdružením AEROPOLIS. Tento koncept je postupně

upravován a zpřesňován v návaznosti na reálně připravované záměry oznamovatele a dalších investorů v dotčeném území. V současnosti jsou podmínky pro rozvoj dotčené tzv. Landside části letiště výrazně omezeny jak stávající zástavbou letiště, tak především trasou plánovaného kolejového napojení včetně železniční stanice, záměrů Úpravy přednádraží – ABSP a estakády či dlouhodobě plánované odbavovací plochy APN D2 s navazující dostavbou Terminálu 2 a dalšími. Umístění vrátnice 19 je zatím pouze koncepční, navazuje však na trasu stávající i budoucí dopravy do SRA a je voleno v nejbližší prostorově možné lokalitě vůči stávajícímu umístění této vrátnice. Přesné řešení tohoto objektu ještě není zcela ukotveno a bude předmětem připravované projektové dokumentace. Umístění parkovacího domu v ploše stávajícího zaměstnaneckého parkoviště je nezbytnou volbou zejména s ohledem na omezené prostorové podmínky letiště a na budoucí stavební a provozní návaznost rozvojových staveb. Současně je logické náhradu stávajících zaměstnaneckých míst u objektu APC volit co nejbližše těmto zabíraným parkovacím plochám, přičemž parkovací dům představuje vhodné vertikální řešení oproti např. plošnému rozšiřování do okolní krajiny. Předložená kapacitní varianta vychází především z ekonomické rozvahy investora. Ostatní nepředložené varianty záměru tak již byly investorem buďto odmítnuté na základě předchozího vlastního komplexního vyhodnocení možných dopadů, nebo jiné v současnosti neuvažuje. Dílčí variabilitu v situování a tvarovém a materiálovém řešení objektů nelze vyloučit ani v následných stupních přípravy a realizace, neměla by však představovat významné změny v závěrech předkládaného hodnocení vlivů záměru.

B.1.6. STRUČNÝ POPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru; v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci včetně porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry

PARKOVACÍ DŮM

Objekt je obdélníkového tvaru cca 105x35m, navržen jako velkorozponový skelet s předpínanými stropy, taky aby vnitřní sloupy neomezovaly parkovací stání a provoz v garáži. Podlaží jsou prostrádána o polovinu výšky propojená vnitřními polorampami, které po obvodu zajišťují vjezd do vyšších a pater a uvnitř pak klesají směrem k výjezdu.

Dispozice objektu je podřízena požadavku na efektivní a bezpečný provoz. Všechna podlaží slouží výhradně pro parkování. Parkovací stání jsou normových rozměrů, doplněná o místa pro osoby s omezenou schopností pohybu – ta jsou vždy situována v bezprostřední blízkosti výtahových jader. Z celkového počtu míst je jedno stání vyhrazeno pro elektromobil, v souladu s požadavky zadavatele a legislativy.

Svislou komunikaci zajišťují tři jádra – dvě krajní s výtahy a centrální, určené především jako únikové, kde je rovněž soustředěna technologie budovy. Toto středové jádro obsahuje prostory pro ventilové stanice SHZ, navazuje na strojovnu SHZ, technologii kamerového systému (IDF) a patrovou rozvodnu NN.

První nadzemní podlaží je specifické s umístěním technologického zázemí. Je zde navržena místnost pro mycí stroje, strojovna TČ a rozvodna EPS. Z druhé strany schodiště je pak úklidová komora, hygienické zázemí pro muže, ženy a osoby s omezenou schopností pohybu. Vedle vjezdu se nachází místnosti pro energetickou infrastrukturu: požární a nepožární rozvodna NN, CBS, UPS, trafokobky, VN rozvodna.

S ohledem na skutečnost, že parkovací dům neslouží veřejnosti, jsou kapacity WC minimální. Zaměstnanci mají hygienické zázemí na svých pracovištích v docházkové vzdálenosti.

Požadavek na místnost obsluhy garáže není investorem požadován, objekt bude řízen dálkově.

V suterénu objektu jsou pod rampami sklady. Dále je v suterénu strojovna SHZ v návaznosti na schodiště a podzemní nádrž. V suterénu je hlavní serverovna MDF, do které vede datová přípojka. Navazuje na ní kabelový prostor pod TS.

Navrhovaný parkovací objekt je navržen jako monolitický železobetonový skelet sestávající ze dvou vzájemně dilatovaných částí. Celkové půdorysné rozměry objektu jsou 100,75 x 35,0 m. Parkovací dům je zčásti zapuštěn do terénu. Vjezdy a výjezdy do jednotlivých úrovní jsou navrženy v úrovni 1NP. Výškově je konstrukce uspořádána tak, že v rámci každého dilatačního celku jsou části každého z podlaží vzájemně posunuty o polovinu výšky běžného podlaží. K propojení výškově posunutých úrovní každého podlaží pak v každé dilataci slouží rampy a venkovní schodiště. Konstrukční výška běžného podlaží je uvažována 3,3m.

Nosnou konstrukcí objektu je železobetonový monolitický skelet tvořený vnitřními a obvodovými sloupy a stěnami komunikačních šachet a ramp na které je uložena předepjatá stropní deska. Sloupy jsou vetknuté do základové desky. Prostorová tuhost je primárně zajištěna vetknutím sloupů a stěn do základů. Sloupy a stěny jader a ramp přenášejí veškeré svislé a vodorovné zatížení působící na nosnou konstrukci. Svislé nosné konstrukce jsou osově umístěny v nepravidelném základním modulovém rastru v podélném směru 5,0 až 6,3m. Rastr nosných svislých prvků v příčném směru je 2x 16,8. Tloušťka svislých pilířů je uvažována 500 mm a 600 mm, tloušťka vnitřních monolitických stěn je uvažována 200 a 250 mm. Obvodové stěny, které kromě svislého zatížení přenášejí i ohybové účinky od zemního tlaku, jsou navrženy o tl. 500 a 600 mm. Základová deska je uvažována o tl. 500 mm a v místě obvodových stěn bude zesílená pomocí náběhů.

Založení objektu je navrženo hlubinné na velkopřůměrových pilotách o průměrech 900, 1200 a 1500 mm v kombinaci se železobetonovou základovou deskou. Piloty jsou navrženy na sednutí max. 10 mm. Piloty budou půdorysně rozmístěny v místech svislých nosných prvků. Jejich délka je stanovena na základě namáhání a zjištěných geologických podmínkách. Objekt parkovacího domu je založen ve dvou úrovních. Piloty budou provedeny z betonu C30/37 XC2 XA2 a budou vyztuženy vázanou výztuží B 500B. Do suterénních stěn budou osazeny systémové chráničky pro utěsnění prostupů inženýrských sítí (kanalizace, vodovod, kabely VN, kabely SLB, kabely NN. Piloty jsou navrženy po obvodu tak, aby kvůli nim nebylo nutné rozšiřovat stavební jámu, tzn. po obvodu je v desce navržen práh a piloty tak nejsou osově pod stěnou. Při provádění budou realizovány z úrovně HTU s hluchým vrtáním pod výpažnicí nad úrovní základové desky.

Součástí objektu je podzemní nádrž SHZ o objemu 160 m³, která bude oddilatovaná od vlastního objektu a řešena stejně jako bílá vana na trhlinu š. 0,2mm. Strop nádrže bude navržen na pojezd vozidel HZS LP.

Nosnou konstrukci jednotlivých stropů tvoří železobetonová stropní deska tl. 250 mm, která je zesílená ve sloupových pruzích pasy 250 - 300 mm pod spodní líc desky. V desce tak vzniknou trámy, které budou kromě vázané výztuže vyztuženy i předpínací výztuží s ohledem na vzniklé rozpory. Stropní konstrukce je lemovaná parapetním nosníkem (atikou). Ta bude po délce dostatečně vyztužená s ohledem na teplotní namáhání a rovněž s ohledem na to, že bude sloužit i jako zábrana vůči přepadu. Stropní desky a obvodové a vnitřní stěny a pilíře v objektu jsou navrženy jako vodonepropustná konstrukce, tzv. šedá vana. Při návrhu dimenzí konstrukce a vyztužení jednotlivých prvků jsou zohledněny kritéria pro návrh bílých van. Výztuž je navržena na účinky od vynucených přetvoření s limitní šířkou trhliny 0,3mm a stejnou limitní šířkou trhliny od ohybového momentu. Pracovní spáry budou opatřeny bobtnavými pásky a injektážními hadičkami, případně i těsníci plechy. Volba komplexního systému ochrany pracovních spár bude navržena dodavatelem a odsouhlasená investorem. Objekt je navržen ze dvou dilatačních celků. V úrovni stropů budou jednotlivé dilatační celky propojeny pomocí smykových trnů.

V objektu se nachází dvě dvouramenná schodiště, složené z monolitických podest a prefabrikovaných ramen. Prefabrikovaná ramena jsou uložena na ozuby podest. Dvouramenná schodiště v každém z dilatačních celků bude konstrukčně řešeno kombinací prefabrikovaných schodišťových ramen a monolitických podest.

Na střeše objektu je navržena FVE na ocelové konstrukci, která bude lokálně kotvena do nosné konstrukce střechy.

Fasáda objektu je navržena z předpínané nerezové sítě včetně vynášecí podkonstrukce z žárově zinkovaných ocelových profilů kotvených do stavby:

Opláštění navržené jako představená plošná síť z nerezové austenitické chrom-nikl-molybdenové oceli AISI 316. Je to ocel s vyšší odolností proti korozi, klasifikována jako třída odolnosti III/střední podle normy Z-30.3-6 a souvisejících norem DIN EN pro komponenty a spojovací prvky z nerezových ocelí.

Oplocení

Navržena je úprava stávajícího oplocení na řešeném území Letiště Praha (LP). V rámci výstavby nového parkovacího domu P-APC je nutné demontovat oplocení v celé délce záboru ZO. S ohledem na vybudování trvalých nebo staveništních přeložek bude nutné zasahovat do oplocení zóny SRA, kde bude nejprve zbudováno oplocení v nové poloze (mimo kolize) a následně budou potřebné části demontovány.

Nové oplocení je navrženo dle standardů SRA, s ocelovým sloupky do betonových základů, plotovými ocelovými panely, podhrabovými deskami, ostnatým drátem v koruně plotu. Výška oplocení je 3 m.

KOLEKTOR KA

Předmětem dokumentace je návrh části trasy podzemního kolektoru v délce cca 240 m v rozsahu KA Š4 – KA Š8 v areálu Letiště Praha pro přeložení stávající trasy kabelovodu VN, NN a SLP, která je v kolizi s výstavbou SO110“ Parkovací dům P-APC v areálu Letiště Praha“ a instalaci dalších

kabelových sítí v návaznosti na plánovanou výstavbu v areálu. Trasa kolektoru bude v budoucnu prodloužena od šachty KA Š4 směrem k TS36 (č.obj. 365/2). V celé délce kolektoru je navrženo uložení trasy vodovodního řadu DN200 pro budoucí využití, z této trasy bude prozatím zásobován pouze objekt SO110 přípojkou DN80. Půdorys trasy kolektoru je orientován od šachty KA Š4 k šachtě KA Š6 od severozápadu k jihovýchodu, v šachtě KA Š6 dochází k lomu a k šachtě KA Š7 je směr kolektoru od severovýchodu k jihozápadu, v šachtě KA Š7 je druhý lom a kolektor pokračuje k šachtě KA Š8 v původním směru od severozápadu k jihovýchodu. Trasa mezi šachtami KA Š4 ÷ KA Š7 je v souběhu s fasádou navrhovaného objektu SO110 „Parkovací dům“, poslední část bude směřovat ke stávající centrální hasičské stanici v areálu Letiště.

Kolektor je liniová stavba podzemní stavba uzpůsobená pro sdružené uložení technické infrastruktury v území. Jedná se o kolektorovou trasu (tubus) s kolektorovými šachtami. V šachtách dochází k rozpletům vedení inženýrských sítí mezi větvemi kolektorových tras, pro napojení sítí vedených pod terénem mimo kolektor, pro budoucí odbočení větví kolektoru, pro technická zařízení větrání a zabezpečení provozu kolektoru, pro montáž a výměnu technického vybavení kolektoru, pro vstupy a výstupy do a z kolektoru na terén apod. V návaznosti na parkovací dům je technické zázemí kolektoru s propojením do suterénu parkovacího domu.

Do šachty KA Š5 je možný přístup dveřmi v 1. PP z parkovacího domu SO110 pro splnění požadavku normy ČSN P 73 7505 na transport imobilní osoby na nosítkách. V šachtě KA Š5 je též umístěn únikový výlez na terén. Druhý únikový výlez z kolektoru je navržen v koncové šachtě KA Š8. V šachtě KA Š4 je uvažováno s budoucím pokračováním kolektoru směrem k TS36 (č. obj. 365/2) v rámci jiné investiční akce, v šachtě KA Š7 je uvažováno propojení s budoucím zásobovacím objektem pro rozšíření Terminálu 2.

Železobetonová konstrukce šachet a hloubených tras kolektoru je navržena bez hydroizolace jako „bílá vana“, kdy konstrukce při nosné funkci přebírá rovněž izolační funkci proti podzemní vodě.

V rámci realizace záměru bude zřízena provizorní komunikace na pozemku parc. č. 2570/1 (k. ú. Ruzyně), jelikož v důsledku stavby parkovacího domu APC bude omezen příjezd na staveniště pro další stavby v prostoru západně od budovy APC.

PŘÍPRAVA ÚZEMÍ

Před zahájením hlavní stavební činnosti na objektu parkovacího domu P-APC a souvisejícího kolektoru KA bude provedena komplexní příprava území. Tato fáze zahrnuje demontáž stávajícího vybavení, demolici konstrukcí, odstranění zpevněných ploch, kácení zeleně a skryvku humózní vrstvy v rámci zelených ploch zabraných staveništěm. Veřejné osvětlení (VO): Odstraněny budou stávající lampy, které sloužily k osvětlení povrchového parkoviště. V rámci ZOV budou některé lampy demontovány a po provedení stavby budou opět namontovány na původní místo.

Demontována bude výjezdová závora včetně přidruženého sloupku pro čtení parkovacích lístků a registračních značek, a to v místech stávajícího napojení na komunikaci Jana Kašpara. Dále bude odstraněno veškeré stávající svislé dopravní značení v dotčené lokalitě. Dopravní řešení upraveného území je řešeno podrobněji v SO 320 – Komunikace. V místě budované šachty kolektoru KA.Š8 bude demontována stávající panelová cesta po dobu výstavby kolektorové šachty včetně železobetonových

(ŽB) bariér. Po dokončení této šachty bude povrch upraven dle výkresu SO320. Rozdvojení panelové cesty včetně betonových bariér bude prodlouženo. Zrušen bude kamerový systém včetně připojení do rozvaděčů/racků. Kamery jsou umístěny na samostatných sloupech nebo na sloupech veřejného osvětlení. Kamerový systém na zbylém parkovišti pod budovou APC bude zachován v rámci nového parkovacího domu P-APC bude umístěn nový kamerový systém v rámci fasády objektu.

Odstraněn bude drátěný plot (pletivo včetně sloupků), který se nachází v okolí stavbou dotčených ploch. Plot je veden od výjezdu z parkovacích ploch budovy APC, podél ulice Jana Kašpara, dále podél parkoviště, kde odděluje parkovací plochu od obslužné panelové cesty, která vede podél plotu oddělující plochy veřejné a zabezpečené (SRA). Podrobnější specifikace oplocení je uvedena v samostatném stavebním objektu SO210_oplocení. Dále bude zlikvidována stávající šachta vodovodu, která se nachází na připojovacím potrubí pro budovu APC při ulici Jana Kašpara. Trasa vodovodu bude nahrazena přeložkou.

Provedena bude demolice významné části stávající zpevněné parkovací plochy s živinovým povrchem, a to zejména v rozsahu výměry zastavěných ploch posuzovaných záměrů. Tyto práce se týkají ploch v místech, kde bude budován nový parkovací dům, kolektor a trasy inženýrských sítí. Odstraněny budou rovněž stávající chodníky ze zámkové dlažby, a to v místě navrhovaného nového připojení na komunikaci Jana Kašpara. Zlikvidovány budou zelené ostrůvky, situované mezi parkovacími stáními, včetně jejich betonových obrubníků a humózní vrstvy.

Odstraněn bude stávající síťovod včetně kabeláže, který v současnosti slouží pro napájení veřejného osvětlení a pro kamerový systém. Demolována bude rovněž trasa dešťové kanalizace odvodňující stávající plochu parkoviště. Stoka DN 300 bude zrušena v délce cca 100 m od spojení kanalizační šachty, až do konce. V místě spojení kanalizační šachty, od které bude rušena stoka DN 300 je zaústěna kanalizace DN 400, která bude zachována funkční až do doby vybudování nové dešťové kanalizace, dle studie proveditelnosti technické infrastruktury Sever. Přítok od rušené kanalizace DN 300 bude zaslepen.

V rámci přípravy území budou před započatím výkopových prací provedeny provizorní přeložky sítí (VN a SLB, horkovod).

Hrubé terénní úpravy spočívají v úpravě pláň po demolici zpevněných ploch a objektů překládaných inženýrských sítí. S ohledem na výskyt zemin GT1 (plastických jíílů a jílovitých hlín) a GT2a (sprašové hlíny) je nutné pláň pro pojezd pilotovacích souprav srovnat vrstvou např. betonového recyklátu tl. 0,3-0,4m, tak aby byla dostatečně únosná. Po provedení záporového pažení a pilot z této úrovně, bude postupně jáma dotěžována na spodní úroveň. Posledních cca 300 mm bude odtěženo před samotným zakládáním, aby nedošlo k degradaci základové spáry a bezprostředně bude spára ochráněna podkladním betonem.

Odvodnění stavební jámy – srážkovou vodu bude řešit zhotovitel dle potřeby jejím odčerpáním přes usazovací a čerpací jímku do areálové kanalizace, příp. zbuduje v jámě drenážní pera dle návrhu geotechnika. Vrstvy plastických jíílů GT3 nejsou vhodné pro zasakování srážkové vody.

NOVÁ VRÁTNICE 19

Předkládaný záměr řeší výstavbu nového objektu vrátnice 19, který bude plnit funkci centrálního vstupního uzlu pro kontrolu vstupu osob, vozidel, zboží a materiálu vstupujícího do vyhrazeného bezpečnostního prostoru (dále jen „SRA“) v areálu Sever Letiště Praha. Realizací záměru dojde k úplnému nahrazení stávající vrátnice 19, jejíž kapacitní a prostorové parametry neumožňují další rozvoj ani integraci kontrolních procesů do jednoho objektu.

Záměr je situován do prostoru části stávajícího parkoviště při hraně SRA, které bude v rámci realizace odstraněno a nahrazeno objektem vrátnice a souvisejícími zpevněnými plochami. Řešené území zahrnuje plochu přibližně 8 000 m², přičemž vlastní stavební záměr představuje objekt nové vrátnice a přilehlých zpevněných ploch komunikací, parkování a nakládacích doků pro nakládku a vykládku. Součástí realizace jsou také přeložky a napojení inženýrských sítí, řešení odvodnění území včetně nové retenční nádrže, zásahy do stávající zeleně včetně kácení několika kusů kolizních dřevin, realizace nového oplocení a technické infrastruktury.

Záměr zahrnuje jeden hlavní objekt, ve kterém jsou soustředěny všechny funkce kontroly vstupu do SRA, včetně bezpečnostní kontroly osob, vozidel a zboží, kontrolní a překladové stanoviště a technologického zázemí.

Funkční a provozní řešení

Provoz vrátnice je řešen jako jeden celek tvořený ze tří hlavních částí, první slouží pro kontrolu osob, druhý ke kontrole vozidel a třetí ke kontrole zboží vstupující do SRA.

Kontrola vozidel probíhá na krytých vjezdových a výjezdových kontrolních stanovištích, kontrola osob je řešena samostatným vstupem s vlastním kontrolním stanovištěm uvnitř objektu, příjem a kontrola zboží je realizována v samostatné části objektu s odděleným provozem navazujícím na nákladové doky, přípravu a kontrolu materiálu a zboží. Provoz je navržen tak, aby jednotlivé toky byly od sebe odděleny a nedocházelo k prostorovým a bezpečnostním kolizím.

Součástí systému je rovněž samostatné menší stanoviště pro vydávání jednorázových oprávnění k vjezdu. Na hraně SRA bude dále umístěno samostatné stanoviště kontroly vjezdu. Účelem stanoviště je dohled nad jíždějícími vozidly, rozlišování vozidel s prioritou vjezdu, vozidel IZS v zásahu a vozidel po bezpečnostní kontrole. Ze stanoviště se ovládají vjezdové a výjezdové závory, s ohledem na aktuální provozní situaci. Na straně výjezdu zde dochází k odebírání jednorázových vjezdových a vstupních karet.

Provoz vrátnice 19 bude zajištěn nepřetržitě v režimu 24/7, při střídání denních a nočních 12hodinových směn.

Objektové a stavebně technické řešení

Objekt vrátnice je navržen jako integrovaný provozní celek o celkové zastavěné ploše přibližně 3 600 m² v úrovni 1. nadzemního podlaží, doplněný o další podlaží s provozním a administrativním zázemím.

Objekt je řešen jako dvoupodlažní, přičemž:

- v 1. NP jsou soustředěny hlavní kontrolní provozy (kontrola osob, zboží, příprava zboží a materiálu ke kontrole, mezisklady pro krátkodobé uložení zboží podléhající zkázce nebo čekající na kontrolu, a technické zázemí),
- ve 2. NP je umístěno zázemí pracovníků (šatny, kanceláře, denní místnosti, a další nezbytné technické prostory), s předpokládaným maximálním nasazením 50 pracovníků v jedné směně.

Dispozičně objekt zahrnuje:

- prostor pro bezpečnostní kontrolu osob, zahrnující vstupní zádveří (cca 10 m²), čekárnu s výdejem jednorázových vstupních karet (cca 60 m²), hygienické zázemí (cca 10 m²), kancelář kontroly (cca 15 m²) a vlastní screeningový prostor o ploše cca 200 m²,
- prostor pro bezpečnostní kontrolu zboží a materiálu vstupující do SRA, tvořenou halou pro screening zboží o ploše cca 500 m² se světlou výškou min. 6 m, osazená kontrolními zařízeními (paletové scannery) a navazujícími mezisklady,
- prostor pro příjem a přípravu zboží na kontrolu obsahující příjem zboží, sklady manipulační techniky, chladič a mrazicí boxy, sklady vratných obalů a prostory pro třídění a evidenci odpadu,
- administrativní a provozní zázemí (kanceláře, denní místnosti, odpočinkové prostory, hygienické zázemí),
- technické místnosti (silnoproud, slaboproud, MaR, TZB).

V části objektu kontroly zboží navazuje na halu prostor nakládacích a vykládacích doků, prostor pro příjem zboží a mezisklady pro krátkodobé uskladnění zboží před kontrolou. Takto navržený provoz umožní přímý průchod materiálu mezi kontrolou a distribucí do SRA.

Pro část objektu sloužící ke kontrole zboží a materiálu do SRA je na straně landside navržen vykládkový dvůr pro nákladní vozidla kategorie N3 včetně souprav s kapacitou min. 5 stání pro nákladní vozidla N3 včetně jízdní soupravy délky až 16,5 m, doplněný o vykládkovou rampu a nakládací komory. Na straně airside následně navazuje prostor nakládacích doků s kapacitou 4 stání pro vozidla kategorie N3 délky 12 m a nákladovou rampou.

Konstrukčně se uvažuje moderní stavební systém s důrazem na variabilitu provozu. Střešní konstrukce je uvažována ve variantním řešení, s předpokladem ploché střechy umožňující instalaci fotovoltaických panelů a případně vegetačních vrstev.

Technické zařízení budov zahrnuje systémy vytápění, chlazení a větrání s rekuperací, nízkoteplotními systémy a centrálním řízením. Součástí návrhu je instalace fotovoltaické elektrárny a využití energeticky úsporných řešení jako např. tepelné čerpadlo, optimalizace tvaru budovy ve vztahu k orientaci, s ohledem na energetickou efektivitu nebo optimalizace tepelně technických parametrů obálky budovy apod.

Ostatní nároky nové vrátnice 19 rámcově odpovídají nárokům stávající vrátnice 19, jejíž provoz bude přesunut do prostoru nové vrátnice, a to při současném snížení a energeticky a ekologicky efektivnějším nahrazení části nároků vlivem modernějších konstrukcí a technologií. V dalších kapitolách vstupů a výstupů proto není nová vrátnice 19 samostatně komentována.

DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

Dopravní řešení je navrženo jako kapacitní systém napojený na ul. Jana Kašpara a obslužnou komunikací mezi Hangárem F a Centrální hasičskou stanicí.

Vjezd přes kontrolní bod tvoří čtyři samostatné kontrolní stanoviště pro vozidla, každý přibližně o rozměrech přibližně 20 × 4 m, doplněné dvěma výjezdovými pruhy obdobných parametrů. Každé kontrolní stanoviště je vybavené technickým zařízením pro zajištění kontroly vjezdu jako jsou závory, blokovače apod. Kontrolní zóny jsou zastřešené a osvětlené, tak aby bylo možné provádět kontroly vozidel v různém čase a různých meteorologických podmínkách. Minimální průjezdná výška je stanovena na 4,8 m. V případě, že vozidlo, které přijede na vrátnici, nebude vpuštěno dále do SRA, je dopravně vyřešeno otočení vozidla a jeho odjezd ještě před prostorem vrátnice.

Součástí kontrolního stanoviště je samostatný emergency pruh pro složky IZS o šířce přibližně 5–6 m, dimenzovaný pro průjezd IZS vozidel, trvale udržovaný jako průjezdný.

Před vrátnicí a v jejím zázemí jsou navrženy zpevněné plochy pro dopravu v klidu včetně krátkodobých parkovacích stání pro potřeby složek ochrany letiště a pracovníků vrátnice, a dále také odstavných ploch pro vozidla čekající na kontrolu. V rámci návrhu dochází k úpravě počtu stávajících parkovacích míst a jejich částečné náhradě kontrolními stanovišti.

Součástí dopravního řešení jsou chodníky a pěší trasy oddělené od vozidlové dopravy, dále také vyčkávací místa pro posádku a Guide – za bezpečnostní kontrolou, již v SRA, a stanoviště, kde je možné zřídit místo pro nabíjení služebních elektromobilů.

KÁCENÍ A NÁHRADNÍ VÝSADBA:

Kácení dřevin

Řešená lokalita záměru je situována v zastavěném území a je tvořena převážně intenzivně udržovanými travnatými plochami se soliterními vzrostlými stromy a menšími skupinami keřů. Část výsadeb je mulčována kačírskem. V řešeném území nebyla realizována žádná krajinnotvorná ani revitalizační opatření. Dendrologickou inventarizací bylo zjištěno celkem 46 soliterních stromů a 236 m² skupin keřů. Stromy v dobrém zdravotním stavu a bez kolize s navrhovanou výstavbou budou zachovány.

Celkem bude káceno 40 ks dřevin (stromů) rostoucích mimo les, přičemž 21 ks dřevin bude káceno z důvodu umístění samotného parkovacího domu P-APC, a dalších 19 ks stromů bude káceno jak z důvodu umístění parkovacího domu, tak samostatně řešeného záměru dostavby T2. Dále bude káceno 236 m² plochy zapojených porostů (keřů), z toho 48 m² je sdíleno s dostavbou T2. mezi kácenými stromy převažují jedinci o průměru kmene 11 až 30 cm, 2 stromy mají obvod kmene větší než 80 cm. Kácení v souvislosti s projektem vrátnice 19 není v současné době známo. Pokud by došlo ke kácení, v úvahu připadá alej na jihovýchodní straně stávajícího parkoviště pro zaměstnance. Pro účely oznámení lze předpokládat, že realizací vrátnice může dojít ke kácení maximálně dalších jednotek kusů dřevin.

Za všechny odstraňované stromy a keřové porosty jsou navržena kompenzační opatření formou náhradních výsadeb na pozemcích investora mimo vlastní plochu výstavby. V prostoru parkovacího domu není možné realizovat nové výsadby, neboť území bude zcela zastavěno budovou

nebo zpevněnými plochami. V bezprostředním okolí staveb budou realizovány pouze travnaté plochy a záhony travin. Náhradní výsadby budou soustředěny do vybrané lokality na pozemcích ve vlastnictví investora a budou sloužit jako společná kompenzační plocha pro více rozvojových projektů letiště.

Náhradní výsadby

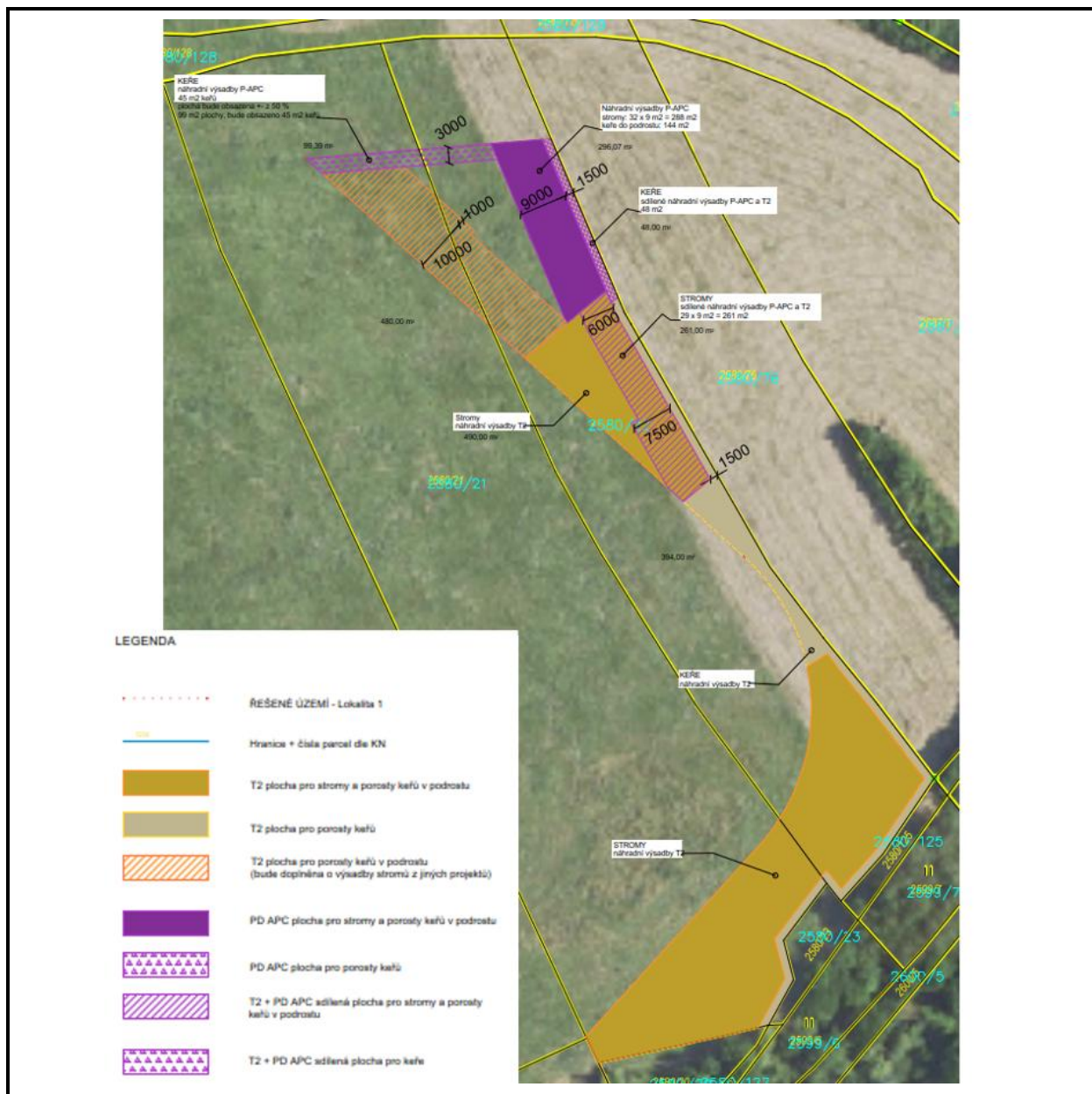
Náhradní výsadby budou realizovány na parcelách p. č. 2580/21, 2580/22 a 2580/5 v katastrálním území Ruzyně způsobem blízkým lesnickým výsadbám. Pro náhradní výsadby byl stanoven poměr 1 : 1,5 u stromů a 1 : 1 u keřových porostů, přičemž pro jeden cílový strom byla stanovena plocha 9 m². Technologie je založena na použití menších sazenic domácích druhů stromů a keřů vysazovaných v hustém sponu 1 × 1 m s následnou probírkou na cílovou hustotu jednoho stromu na 9 m². Keřové porosty budou zakládány buď samostatně po obvodu výsadeb, nebo jako podrost stromových porostů s maximálním zastoupením 50 %. Nové výsadby budou dočasně oploceny a mulčovány. Zvolený způsob zakládání přírodě blízkých porostů byl vybrán s ohledem na charakter navazujících ploch zeleně v extravilánu letiště a předpokládanou vyšší úspěšnost ujmутí a dlouhodobou stabilitu porostů.

Vzhledem k nejistému pořadí realizace projektů P-APC a dostavby Terminálu 2 jsou navrženy dva scénáře realizace náhradních výsadeb. V případě, že bude stavba P-APC realizována jako první, budou provedeny kompenzace za celý rozsah dotčených dřevin, tedy náhradní výsadba 61 stromů (32 ks za P-APC a 29 ks za sdílené zásahy P-APC + T2) a 237 m² keřových porostů (189 m² za P-APC a 48 m² za sdílené zásahy P-APC + T2). Pokud bude stavba P-APC realizována až po dostavbě Terminálu 2, budou provedeny náhradní výsadby pouze za vlastní zásahy související s projektem P-APC, tedy 32 stromů a 189 m² keřových porostů.

Tab. 4. Tabulka kácených a vysazovaných dřevin v souvislosti s realizací záměru P-APC

P-APC - VÝPOČET NÁHRADNÍ VÝSADBY	KÁCENÉ počet stromů ks, porosty keřů m ²	NÁHRADNÍ VÝSADBY STROMY, poměr kácené/vysazované, 1/1,5 (ks)	NÁHRADNÍ VÝSADBY KEŘE 1m ² za 1 m ²	OSAZOVANÁ PLOCHA m ² na 1 jednotku NV (9 m ² stromy, 1 m ² keře)
Stromy* kácené P-APC	21	32		288
Stromy* kácené sdílené P- APC + T2	19	29		261
součet	40	61		549
Porosty keřů kácené* P-APC	189		189,0	189
Porosty keřů kácené* sdílené P-APC + T2	48		48,0	48
součet	237		237,0	237

* podléhajících povolení kácení



Obr. 5. Situace lokality náhradních výsadeb

S ohledem na princip předběžné opatrnosti jsou však pro fázi přípravy náhradních výsadeb navržena preventivní opatření spočívající zejména v údržbě porostů a ověření aktuálního výskytu křečka polního bezprostředně před realizací výsadeb, viz kapitola D.I.7 Vliv na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy):

- Na ploše náhradních výsadeb a v jejím bezprostředním okolí (minimálně 30 m po celém nezpevněném obvodu plánované výsadby) bude v období od března do srpna prováděna pravidelná intenzivní seč tak, aby výška vegetace nepřesáhla 10 cm.
- Od března roku, ve kterém bude výsadba realizována, bude odborně způsobilou osobou prováděn opakovaný monitoring výskytu křečka polního. V případě zjištění aktivních nor nebo jiných průkazných známek výskytu křečka polního bude další postup stanoven ve spolupráci s

příslušnými orgány ochrany přírody a budou zajištěna odpovídající ochranná opatření v souladu s platnou legislativou a případnými správními rozhodnutími.

Ochrana ponechávaných dřevin

V blízkosti stavebních zásahů se nachází celkem 16 stromů určených k zachování, pro které budou před zahájením stavebních prací realizována ochranná opatření v souladu s arboristickými standardy. Opatření zahrnují mechanickou ochranu kmenů proti poškození, oplocení kořenových zón pevným oplocením o minimální výšce 1,3 m v rozsahu odpovídajícím průměru koruny zvětšenému o 1,5 m, ochranu stromů před působením stavebních materiálů a chemických látek a omezení stavební činnosti v jejich bezprostředním okolí. Současně bude zajištěna ochrana kořenových systémů před vysycháním a promrzáním, odborný arboristický dozor a další opatření směřující k zachování vitality dřevin po dobu realizace stavby.

- ochrana kmenů proti mechanickému poškození a chemickým vlivům, zákaz skladování stavebních materiálů, barev, paliv a stavební chemie ve vzdálenosti menší než 10 m od stromů,
- oplocení kořenových zón pevným oplocením o minimální výšce 1,3 m, v případě potřeby doplněné mobilním oplocením ve vzdálenosti nejméně 1,5 m od kmene,
- provádění pouze ručních výkopů v ochranném prostoru stromů, se zákazem hloubení do vzdálenosti 2,5 m od kmene,
- zákaz pojezdu těžké techniky v kořenové zóně a prevence zhutnění půdy využitím dočasných pojezdových tras mimo ochranný prostor stromů,
- ochrana kořenových systémů proti vysychání a promrzání, zajištění odborného arboristického dozoru a používání šetrných metod ošetření stromů,
- zákaz manipulace s otevřeným ohněm ve vzdálenosti menší než 20 m od stromů.

OCHRANA VOD

Pro parkovací dům je navržena samostatná kanalizace pro vody s možností znečištění ropnými látkami:

- Veškeré vody z parkovacích stání a z mycího stroje jsou odváděny odděleně
- Tyto vody jsou vedeny přes ORL (odlučovač ropných látek), kde dojde k jejich předčištění před vypuštěním do kanalizace
- V podzemním podlaží jsou navrženy jímky s kalovými čerpadly pro zachycení a přečerpávání znečištěných vod
- Dieselové čerpadlo systému SHZ je zabezpečeno proti úniku nafty na odvodňované plochy.

Opatření při stavební činnosti jsou následující:

- Zabránit únikům závadných látek ze stavebních mechanismů – ty budou udržovány v bezvadném stavu, při dlouhodobém odstavení bude stavební mechanizace podložena záchytnou vanou

- Provádět pravidelné kontroly technického stavu stavebních mechanismů z hlediska ekologické nezávadnosti.
- Manipulace s pohonnými hmotami a mazivy na staveništi bude omezena na minimum.
- V případě úniku ropných látek zahájit sanační práce.
- V případě kontaminace půdy nebo horninového prostředí bude znečištěná zemina odtěžena.
- Pro případ havárie bude zařízení staveniště vybaveno dostatečným množstvím sanačních prostředků – sorpčních materiálů.

ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

V souvislosti s maximální možnou ochranou životního prostředí při realizaci stavby budou dodrženy následující podmínky, které budou převzaty do technického řešení projektové dokumentace (plán organizace výstavby, havarijní plán apod.).

- Zařízení staveniště bude pravidelně skrápěno a uklíženo.
- Příjezdové komunikace, nákladní automobily a technika přepravující stavební materiál budou pravidelně čištěny.
- Nákladní automobily přepravující zeminu budou řádně zaplachtovány.
- Plochy, které jsou určené k následným vegetačním úpravám, osázet co nejdříve po dokončení prací tak, aby nová vegetace byla co nejrychleji půdokryvná. Tam, kde není možné vysadit vegetaci, požadovat použití jutového plátna, mulče, či aplikaci jiných řešení pro zvýšení soudržnosti povrchu. Plochy určené k následnému zpevnění (chodníky, komunikace apod.) dočasně ztuhnout.
- Používat nesilniční pojízdné stroje (bagry, rýpadla, nakladače, jeřáby, buldozery atd.) splňující alespoň emisní Etapu II (Stage II). Pokud nelze prokázat úroveň plnění emisní Etapy II, musí být prokázáno, že byl nesilniční pojízdný stroj vyroben po 31. 12. 2002.
- V případě, že nesilniční pojízdný stroj nesplňuje mezní hodnoty emisí odpovídající úrovni Etapy II, nebo byl vyroben před 31. 12. 2002, musí být dovybaven alespoň filtrem pevných částic schváleným technickou zkušebnou Ministerstva dopravy či obdobným orgánem oprávněným k provádění této činnosti jiným členským státem EU.
- Používat nákladní vozidla splňujících alespoň emisní normu EURO IV. Pokud nelze prokázat úroveň plnění mezních hodnot emisí, musí být prokázáno, že vozidlo bylo vyrobeno po 1. 10. 2005. V případě, že nákladní vozidlo nesplňuje mezní hodnoty emisí EURO IV nebo bylo vyrobeno před 1. 10. 2005, musí být dovybaveno alespoň filtrem pevných částic schváleným technickou zkušebnou Ministerstva dopravy či obdobným orgánem oprávněným k provádění této činnosti jiným členským státem EU.

Dodržování navržených opatření vede k výraznému snížení imisní zátěže tuhými znečišťujícími látkami, jak je zřejmé z dokumentu „Metodika pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM₁₀“ (Technologická agentura České republiky, 2015). Zde je dokladována účinnost jednotlivých opatření ke snížení emisí prachových částic při stavbě. Z nich je možné jako příklad uvést následující:

- zaplachtování vozidel: účinnost 10 %
- čištění komunikací (použití čistících vozidel): účinnost 86 %
- mytí vozidel: účinnost 40 – 70 %
- skrápění při manipulaci se sypkým materiálem: účinnost 70 %
- skrápění odjezdové cesty alespoň 2 x denně: účinnost 55 %
- snížení rychlosti ze 75 km/h na 50 km/h: účinnost 33 %

Je nutné zdůraznit, že navýšení emisí v průběhu provádění stavebních prací bude dočasné a plně reverzibilní a bude se vztahovat na období realizace stavby.

Upozorňujeme na povinnost stavebníka dodržovat opatření při stavbě uvedená v příloze č. 10 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší:

- Stavební hmoty, u nichž je vysoké riziko prášení, ukládat v uzavíratelných obalech nebo je skladovat v krytých prostorech a v co nejkratším čase je zpracovat. Nepotřebné zbytky stavebních hmot co nejdříve odvézt ze staveniště.
- Lešení kolem stavebních objektů vybavit protiprašnými sítěmi, zabraňujícími šíření prašnosti do okolí.
- Při nakládce a vykládce stavebních hmot minimalizovat spádové výšky.
- Neprovádět odkrývku celého povrchu najednou, není-li to nezbytně nutné.
- Pravidelně provádět čištění staveništních ploch, staveništních komunikací a vozidel.
- Používat pouze staveništní techniku splňující následující parametry:
 - a)** Stavební stroje se vznětovým motorem splňují alespoň emisní Etapu IIIB. V případě, že nesilniční pojízdný stroj nesplňuje mezní hodnoty emisí odpovídající úrovni Etapy IIIB, musí být dovybaven filtrem pevných částic schváleným technickou zkušebnou Ministerstva dopravy nebo obdobným orgánem oprávněným k provádění této činnosti jiným členským státem Evropské unie.
 - b)** Nákladní vozidla splňují alespoň emisní normu EURO V. V případě, že nákladní vozidlo nesplňuje mezní hodnoty emisí EURO V, musí být dovybaveno filtrem pevných částic schváleným technickou zkušebnou Ministerstva dopravy nebo obdobným orgánem oprávněným k provádění této činnosti jiným členským státem Evropské unie.
 - c)** Zemědělské a lesnické traktory splňují alespoň emisní Etapu IIIB. V případě, že zemědělský a lesnický traktor nesplňuje mezní hodnoty emisí odpovídající úrovni Etapy IIIB, musí být dovybaven alespoň filtrem pevných částic schváleným technickou zkušebnou Ministerstva dopravy nebo obdobným orgánem oprávněným k provádění této činnosti jiným členským státem Evropské unie.

- Plochy, které jsou určeny k následným vegetačním úpravám, osázet nebo oset co nejdříve po dokončení prací tak, aby nová vegetace byla co nejrychleji půdokryvná, popřípadě aplikovat jiné řešení pro zvýšení soudržnosti povrchu.

Integrovaná prevence

Integrovaná prevence a omezování znečištění (Integrated Pollution Prevention and Control – IPPC) je pokročilým způsobem regulace průmyslových a zemědělských činností ve vztahu k životnímu prostředí. Hlavní důraz je kladen na preventivní přístup, kdy se zabráňuje znečištění již před jeho vznikem volbou vhodných výrobních postupů, čímž dochází k úspoře nákladů na koncové technologie, spotřebovávané suroviny a energii.

Integrovaná prevence překonává princip složkového přístupu, který často vedl jen k přenosu znečištění z jedné složky životního prostředí do druhé, a strategii koncových technologií, které odstraňují vzniklé znečištění převážně pomocí filtrů, odlučovačů a jiných čistících zařízení.

Vyššího stupně ochrany životního prostředí je dosahováno použitím tzv. nejlepších dostupných technik (BAT), které představují výrobní postupy nejvíce šetrné k životnímu prostředí, které jsou aplikovatelné za standardních technických a ekonomických podmínek. Souhrn evropských nejlepších dostupných technik je uveden v referenčních dokumentech o BAT (BREF).

Praktickou aplikací principu IPPC je integrované povolování průmyslových a zemědělských zařízení. Integrované povolení vydává právnickému subjektu provozujícímu průmyslovou nebo zemědělskou činnost vymezenou v příloze č. 1 k zákonu č. 76/2002 Sb., o integrované prevenci, krajský úřad, případně MŽP. Integrované povolení nahrazuje většinu složkových povolení (např. v oblasti ochrany ovzduší, vod a nakládání s odpady).

Příloha č. 3 k ZOPV požaduje, aby byl v části B. 6. oznámení, v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci, podán stručný popis technického a technologického řešení záměru včetně porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry.

Záměr nenaplnuje činnosti uvedené v zákoně č. 76/2002 Sb., o integrované prevenci.

B.I.7. PŘEDPOKLÁDANÝ TERMÍN ZAHÁJENÍ REALIZACE ZÁMĚRU A JEHO DOKONČENÍ

Předpokládaný termín realizace stavby parkovacího domu: 08/2027 – 08/2029

Předpokládaný termín realizace stavby nové vrátnice 19: 08/2031 – 02/2033

B.I.8. VÝČET DOTČENÝCH ÚZEMNÍCH SAMOSPRÁVNÝCH CELKŮ

Kraj: Hlavní město Praha

Obec: Hlavní město Praha

B.I.9. VÝČET NAVAZUJÍCÍCH ROZHODNUTÍ PODLE § 9A Odst. 3 A SPRÁVNÍCH ORGÁNŮ, KTERÉ BUDOU TATO ROZHODNUTÍ VYDÁVAT

Tab. 5. Výčet navazujících rozhodnutí

Stavba	Název aktu	Ustanovení, právní předpis	Správní úřad
Parkovací dům vč. kolektoru	Rozhodnutí o povolení záměru	§ 195 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon	Dopravní a energetický stavební úřad (DESÚ) Praha 6; variantně obecný stavební úřad, tj. Úřad městské části Praha 6
Vrátnice 19	Rozhodnutí o povolení záměru	§ 195 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon	Dopravní a energetický stavební úřad (DESÚ) Praha 6

Kolektor a vrátnice zapadají do kategorie zařízení sloužících k zabezpečení provozu letiště, s předpokladem rozhodnutí DESÚ. V případě vyčlenění parkovacího domu do samostatného řízení může být správním úřadem obecný stavební úřad.

B.II. ÚDAJE O VSTUPECH

B.II.1. PŮDA

Záměr je situován na pozemcích stávajícího pozemního parkoviště. Pozemky jsou dle katastru nemovitostí vedeny jako ostatní plocha se způsobem ostatní dopravní plocha. Pozemky v rámci lokality náhradních výsadeb jsou vedeny jako ostatní plocha, způsob využití jiná plocha. Realizací záměru tedy nedojde k záboru pozemků náležejících do zemědělského půdního fondu.

Pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL) dotčeny nebudou. Stavba se nenachází ve vzdálenosti do 30 m od okraje lesa.

B.II.2. VODA

Odběr vody lze předpokládat jak ve fázi výstavby (vlastní stavba, zkrápění staveniště), tak i ve fázi provozu. Zdrojem pitné vody je vodovodní řad.

Při výstavbě bude docházet pouze k mírnému navýšení spotřeby vody oproti současnému stavu, a to z důvodu potřeby vody pro samotnou výstavbu a pro potřebu pitné vody pro stavebníky (množství je odhadováno na 5 l na osobu za den). Dále bude voda při výstavbě využívána ke skrápění ploch k eliminaci prašnosti a k úklidu. Množství takto spotřebované vody bude záviset na ročním období, ve kterém budou práce prováděny, a souvisejícím počasím. Spotřebu vody pro jednotlivé činnosti spojené s realizací záměru nelze v této fázi přesně odhadnout. Tato problematika bude řešena vybraným dodavatelem stavby na základě způsobu realizace stavby. Bude také nutné zajistit vodu pro technické zázemí na ploše staveniště, která bude spotřebovávána především v souvislosti s mytím rukou (zařízení staveniště jsou již dnes standardně vybavena chemickým WC).

Provoz

Zásobování pitnou vodou parkovacího domu je navrženo prostřednictvím nového vodovodního řadu, ze stávajícího vodovodního řadu 1 - DN 200, který vede ve stávajícím kolektoru. V rámci stavby Parkovacího domu v areálu letiště Praha je řešen také nový kolektor, ve kterém bude, dle doporučení vodohospodáře areálu Letiště Praha, veden nový vodovodní řad i nová přípojka vody, pro přívod pitné vody do navrhovaného parkovacího domu. Nová přípojka vody vede kolmo z nového vodovodního řadu DN 200 do objektu Parkovacího domu. V tomto objektu je řešena část vodovodní přípojky, která navazuje na vodovod řešený v rámci ZTI objektu. Vodovodní přípojka je navržena, v souladu s projektem ZTI, v profilu DN 80; přivedena bude kolektorem do severovýchodního rohu 1. PP.

Za vodoměrovou sestavou DN 50 bude na spotřebním rozvodu osazen filtr a redukční ventil (přetlak v areálovém vodovodu je dle informace správce cca 5,5 bar). Na následné odbočce, pro dopouštění vody do akumulární nádrže dešťové vody, bude instalována podružná vodoměrová sestava DN 32. Přípojka pitné vody do parkovacího domu je v kolektoru navržena, stejně jako vodovodní řad, z tvárné litiny.

V navrženém novém kolektoru je navržen nový vodovodní řad z tvárné litiny v profilu DN 200. Trasa nového vodovodního řadu je vedena ve spodní části kolektoru.

Srážková voda ze střechy bude svedena do nádrže na dešťovou vodu a využívána jako užitková; následně bude odváděna společně s veškerými srážkovými vodami z řešeného, předmětného území areálovou gravitační dešťovou kanalizací, přes navrhované retenční zařízení a regulační šachtu do kanalizace. Z navrženého retenčního zařízení bude odváděn regulovaný odtok srážkových vod 6,8 l/s.

Navržen je ORL (odlučovač ropných látek), do kterého budou samostatnou areálovou stokou přiváděny z objektu vody s možností znečištění ropnými látkami, řešené samostatnou vnitřní kanalizací, která je navržena pro odvádění vod ze všech podlah parkovacích stání, kde může dojít k úkapům ropných látek i z mycího stroje. Areálovou kanalizační stokou nazvanou ropná budou vody přiváděny do ORL. Odtok předčištěných odpadních vod z ORL bude zaústěn do nové splaškové kanalizační stoky.

Potřeba pitné vody: 0,4 m³/den

100 m³/rok

Potřeba užitkové vody: 16 m³/rok

B.II.3. OSTATNÍ PŘÍRODNÍ ZDROJE (SUROVINOVÉ ZDROJE)

Hlavními vstupními surovinami po dobu výstavby budou běžné suroviny a stavební materiály typu: zdící stavební hmoty, beton, písek, dřevo, kamenivo, ocel, plasty, penetrační a izolační přípravky, nátěrové hmoty apod. Jejich celková spotřeba není na tomto stupni přípravy stavby specifikována výkazem výměr. Předpokládá se obdobná potřeba stavebních materiálů jako u běžných staveb tohoto typu.

Stavba si nevyžádá použití speciálních stavebních hmot a surovin, které by se musely dovážet z velké vzdálenosti ani stavebních hmot a surovin, jejichž použití nebo dovoz by nadměrně zatěžovaly životní prostředí.

Celý záměr je navržen za použití běžných surovin a stavebních materiálů.

Kromě uvedených materiálů a surovin se předpokládá spotřeba pohonných hmot – ve fázi realizace pro provoz stavební techniky a dalších souvisejících zařízení. Pohonné hmoty budou odebírány z běžné distribuční sítě.

Všechny používané materiály budou splňovat požadavky na zdravotní nezávadnost. Přesné množství jednotlivých surovin bude součástí navazujících stupňů projektové dokumentace.

Bilance zemin

Pro stavbu parkovacího domu s kolektorem bude odkopáno cca 30 000 m³ materiálu, a to cca 22 500 m³ v roce 2027, a cca 7 500 m³ v roce 2028. Předběžný odhad pro vrátnici 19 činí okolo 5 000 m³ odkopaného materiálu v roce 2032. K nejvýznamnějším nárokům na přesuny hmot tak dojde v roce 2027. Pro umístění mezideponie ornice potřebné pro zpětné ohumusování ploch a zeminy pro zpětné zásypy lze využít letištní plochu určenou pro zařízení staveniště (východní areál letiště, naproti ČOV+ČKV Jih). Přebytková zemina bude odvážena bez mezideponování na staveništi na skládku.

B.II.4. ENERGETICKÉ ZDROJE

V období výstavby bude elektrická energie spotřebovávána při provozu zařízení staveniště. Zařízení staveniště budou napojena na stávající rozvody.

V rámci provozu bude spotřebovávána elektrická energie na osvětlení, CBS, zásuvky, vzduchotechniku, topení, chlazení, výtah, osvětlení atd. Celková spotřeba elektrické energie v etapě provozu se bude pohybovat na úrovni instalovaného příkonu 426,2 kW. Předpokládaná roční spotřeba elektrické energie objektu činí 0,509 GWh, zatímco instalovaná fotovoltaická elektrárna o výkonu 190 kWp dosahuje předpokládané roční výroby 0,404 GWh, což pokrývá přibližně 79 % roční spotřeby objektu.

B.II.5. BIOLOGICKÁ ROZMANITOST

Biodiverzita (biologická rozmanitost) definuje rozmanitost života ve všech formách, úrovních a kombinacích. Zahrnuje jak genovou variabilitu, tak variabilitu všech žijících organismů včetně ekosystémů a ekologických komplexů, jejichž jsou součástí. Biodiverzita je předpokladem zajištění ekosystémových služeb, tedy užiteků plynoucích z ekosystémových procesů lidské společnosti. Ekosystémové služby jsou nezbytným předpokladem ekonomické produkce nebo přímo ovlivňují různé aspekty kvality lidského života a obvykle se rozdělují na zásobovací (produkce potravin či dřeva), regulační (pročišťování vody, ukládání uhlíku, omezení eroze či opylování), kulturní (rekreační, vzdělávací či estetické hodnoty) a podpůrné (fotosyntéza a primární produkce, koloběh živin a vody).

Biodiverzita významně přispívá k lepším schopnostem ekosystémů adaptovat se na dopady klimatické změny. Druhově bohaté, zdravé a propojené ekosystémy mohou zmírňovat dopady extrémních meteorologických jevů nebo přírodních katastrof (zejména povodní, dlouhodobého sucha a sesuvů půdy, viz Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR).

Ochrana biodiverzity je předmětem koncepčního materiálu Strategie ochrany biodiverzity ČR pro období 2016–2025 (Ministerstvo životního prostředí, 2016).

Záměr nebude využívat žádný významný zdroj v souvislosti s biologickou rozmanitostí. S ohledem na rozsah stavebních prací a celkový charakter záměru nedojde k žádnému významnému zásahu ve vztahu k biologické rozmanitosti, neboť přímo dotčené území záměru je již v současné době velmi antropogenně přetvořeno a nepředstavuje území příhodné pro rozvoj populací zvláště chráněných nebo regionálně významných druhů rostlin a živočichů. Stávající ekosystémy nebudou záměrem nevratně narušeny. Nezbytné kácení stávajících dřevin bude kompenzováno náhradní lesnickou výsadbou ve větším počtu a rozsahu a v lokalitě s vyšším biologickým potenciálem. Vzhledem k umístění areálu v silně antropogenně zasaženém území není předpokládána významnější migrace zvířat. Bližší popis je uveden v kapitole C.I.11.

B.II.6. NÁROKY NA DOPRAVNÍ A JINOU INFRASTRUKTURU

Doprava

Etapu výstavby

V etapě výstavby bude veškerá staveništní doprava vedena po ulici Aviatická směrem k ulici Lipské. Zde je předpokládáno rozdělení nákladní dopravy v poměru 50 % směrem severním na D7 a 50 % směrem jižním na I/7.

V etapě výstavby je uvažován maximální počet na úrovni 32 automobilů/den (tedy max. 64 průjezdů). Denní pracovní doba je uvažována cca 8 hod.

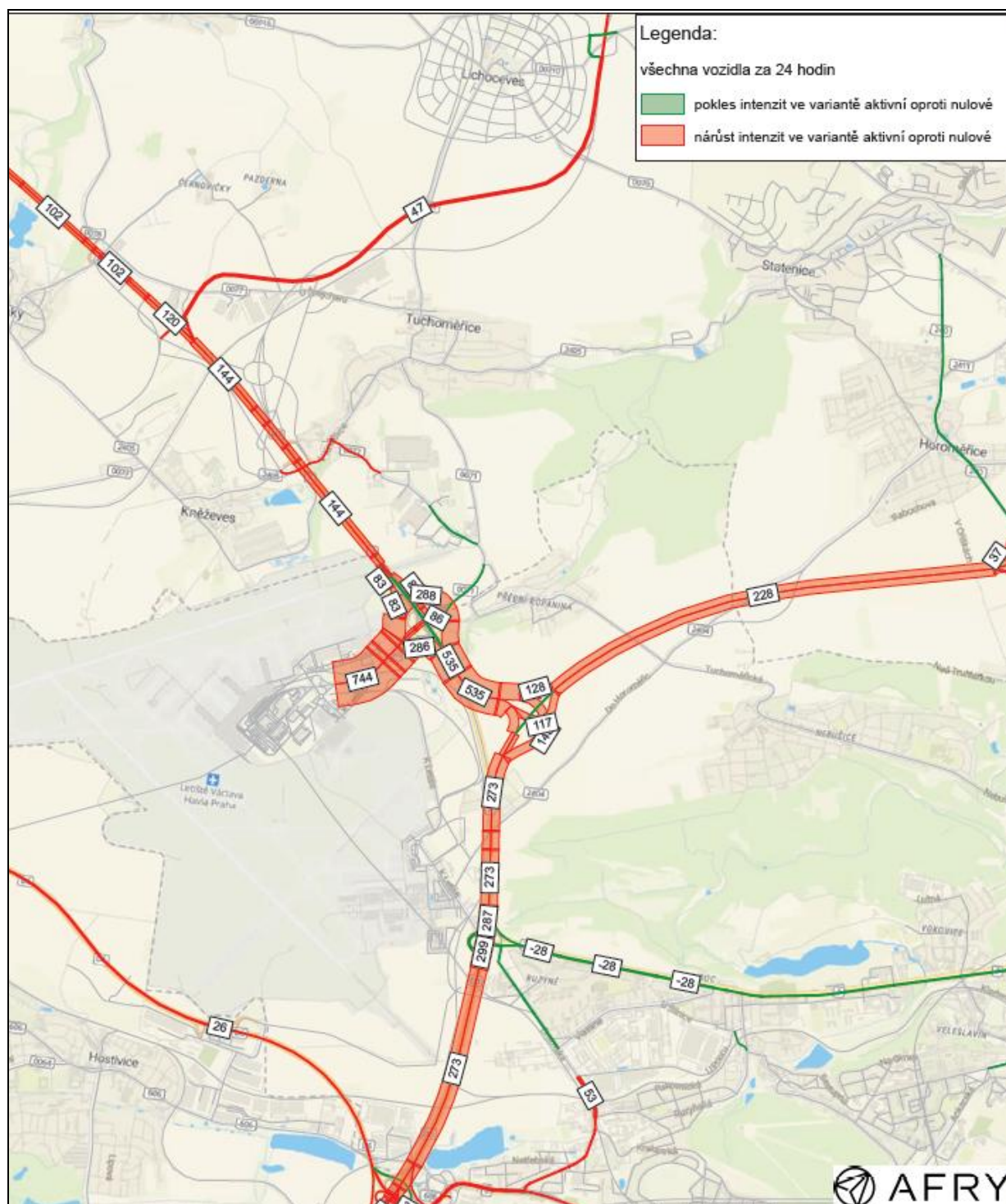
Dále se na staveništi budou pohybovat běžné staveništní mechanismy, jako je rypadlo, kolový nakladač, vrtná souprava, autodomíhávač, autojeřáb atd.

Etapu provozu

Navrhovaná stavba je napojena na stávající dopravní infrastrukturu, uliční síť, a to napojením z ulice Lipské, přes ulici Aviatická a ulici Jana Kašpara. Napojení areálu na dopravní infrastrukturu je funkční, dostatečně.

Změny intenzit dopravy na příjezdových komunikacích ve výhledovém stavu pro rok 2033 vycházejí z dopravního modelu (AFRY CZ s.r.o., 2026). Dopravní model zohledňuje realizaci parkovacího domu se zvolenou vyšší modelovanou kapacitou 1150 parkovacích stání, kolektorem a vrátnicí 19 a naopak trvalé zrušení celkem 448 stávajících parkovacích míst vlivem jejich výstavby. Z výpočtů v dopravním modelu (AFRY CZ s.r.o., 2026) tak vyplývá, že celkový přírůstek (balance) po realizaci záměru je 702 parkovacích míst a přibude 744 vozidel/24 hodin. Vlastní vrátnice jinak pouze nahradí stávající vrátnici 19 v nevyhovující současné poloze, která bude zrušena. Tyto předpokládané přírůstky, resp. úbytky dopravních intenzit byly vyjádřeny v kartogramu intenzit dopravy, který vyjadřuje změnu

intenzit dopravy, tedy zatížení silniční sítě s a bez zprovoznění záměru (rok 2033). Jedná se o změny v intenzitách osobních vozidel.



Obr. 6. Rozdíl zatížení silniční sítě s a bez zprovoznění parkovacího domu P-APC – rok 2033 (zdroj: dopravní model, AFRY CZ s.r.o., 2026) – osobní vozidla/24 hodin

Pro vyhodnocení kumulativních vlivů byl v rámci dopravního modelu (AFRY CZ s.r.o., 2026) zpracován výhled dopravního zatížení širšího okolí záměru pro rok 2033, a to ve variantě bez realizace posuzovaného stavebního záměru a ve variantě včetně zahrnutí posuzovaného záměru.

Ostatní infrastruktura

V rámci stavby bude realizován i kolektor KA návrh části trasy podzemního kolektoru v délce cca 240 m v rozsahu KA Š4 – KA Š8 v areálu Letiště Praha pro přeložení stávající trasy kabelovodu VN, NN a SLP, která je v kolizi s výstavbou parkovacího domu P-APC a instalaci dalších kabelových sítí v návaznosti na plánovanou výstavbu v areálu. Trasa kolektoru bude v budoucnu prodloužena od šachty KA Š4 směrem k TS36 (č. obj. 365/2). V celé délce kolektoru je navrženo uložení trasy vodovodního řadu DN200 pro budoucí využití, z této trasy bude prozatím zásobován pouze objekt SO110 přípojkou DN80. V souvislosti se stavbou bude dotčena i ostatní infrastruktura (vodovod, kanalizace, elektrické přípojky, plynovod, horkovody, vedení NN a VN, přeložky komunikací, mimoúrovňová křížení atd.).

Záměr bude napojen na stávající infrastrukturu – kanalizace, vodovod, elektrická přípojka atd.

B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH

B.III.1. ZNEČIŠTĚNÍ OVZDUŠÍ, PŮDY A PŮDNÍHO PODLOŽÍ

A) OVZDUŠÍ

Posuzovaný záměr bude zdrojem emisí látek znečišťujících ovzduší, a to zejména v etapě výstavby. V etapě provozu se předpokládá navýšení příjezdu osobních automobilů. Z výpočtů v dopravním modelu (AFRY CZ s.r.o., 2026) vyplývá, že celkový přírůstek (bilance) po realizaci parkovacího domu P-APC s kolektorem a vrátnicí 19 je 702 parkovacích míst a přibude 744 vozidel/24 hodin. Z důvodu přepokládaného ovlivnění kvality ovzduší byla zpracována rozptylová studie (příloha č. 3), která hodnotí jednak vliv samotného posuzovaného záměru na kvalitu ovzduší, tak vlivy etapy výstavby a dále kumulativní vlivy spojené s provozem dalších uvažovaných záměrů v okolí stavby.

Období výstavby

Emise znečišťujících látek do ovzduší budou spojené zejména s procesem výstavby parkovacího domu a kolektoru. Bude se jednat zejména o emise tuhých znečišťujících látek (TZL) a dále rovněž o emise látek z motorů stavebních mechanismů a nákladních automobilů.

Emise tuhých znečišťujících látek budou tvořit nejvýznamnější část celkových emisí do ovzduší. Budou vznikat především při výkopech, přesypávání zemin, pojezdech stavební mechanizace na staveništi a podobně. Z tuhých znečišťujících látek jsou obvykle sledovány částice PM₁₀ a PM_{2,5}.

Realizace stavebního záměru je členěna do několika etap, přičemž největší objemy výkopů budou probíhat ve stavební sezóně 2027, kdy bude odkopáno cca 22 500 m³ zeminy. Ve stavební sezóně 2028 bude odkopáno menší množství, a to cca 7 500 m³ zeminy.

Veškerá staveništní doprava bude vedena po ulici Aviatická směrem k ulici Lipské. Zde je předpokládáno rozdělení nákladní dopravy v poměru 50 % směrem severním na D7 a 50 % směrem jižním na I/7. Je uvažován maximální počet nákladních automobilů přijíždějících na staveniště na úrovni 32 automobilů/den (tedy max. 64 průjezdů). Jedná se o stav, kdy bude probíhat maximum výkopových prací (přibližně srpen – říjen a listopad – prosinec 2027, tedy cca 3 měsíce). Denní pracovní doba je uvažována cca 8 hod.

Dále se na staveništi budou pohybovat běžné staveništní mechanismy, jako je rypadlo, kolový nakladač, vrtná souprava, autodomíhávač, autojeřáb atd.

Vzhledem k tomu, že stavba bude probíhat po dobu několika let a vzhledem k tomu, že metodika Symos 97 zohledňuje pouze průměrné roční charakteristiky, ke kterým jsou vztaženy rovněž imisní limity, prezentuje výpočet v rozptylové studii jeden modelový rok, který bude z hlediska imisní zátěže nejhorší (zahrnuje maximum pojezdů na příjezdových komunikacích, největší objem zemních prací apod.), a to rok 2027.

Počet pracovních hodin během dne, kdy budou probíhat zemní práce, byl uvažován v hodnotě 8 hodin/den, 7 dní v týdnu. Dále bylo uvažováno, že zemní práce budou probíhat po dobu 3 měsíců v roce, tedy cca 90 dní.

Dále bylo uvažováno, že na staveništi se budou zároveň pohybovat následující stavební mechanismy:

- rypadlo: 2 ks
- kolový nakladač: 2 ks
- autodomíhávač: 1 ks
- autojeřáb: 1 ks
- vrtná souprava: 2 ks
- stavební jeřáb: 2 ks
- a další menší stroje (sbíječka, čerpadlo, vibrační pěch, kotoučová pila, motorová pila, kompresor, brusky, vrtačky, míchačka atd.)

(plus cca 12 nákladních automobilů).

Emise z výše uvedených stavebních mechanismů byly vypočteny v programu MEFA 13. Jelikož program nezahrnuje emisní faktory pro stavební mechanismy, byly k výše uvedeným mechanismům přiřazeny emise z pojezdu nákladních vozidel, kdy bylo uvažováno s emisní úrovní konvenčních vozidel (nejvyšší emisní úroveň), plynulostí dopravy 10 a rychlostí 5 km/h.

Emisní faktor pro stavební mechanismus je tedy následující:

PM₁₀: 16,533 g/km

PM_{2,5}: 13,533 g/km

Celkem pro 6 stavebních strojů (rypadlo, kolový nakladač, autodomíhávač, autojeřáb):

PM₁₀: 99,198 g/km

PM_{2,5}: 81,198 g/km

Uvažovaný počet ujetých km pro jeden stavební stroj za den byl uvažován: 0,15 km/den (celkem cca 1 km/den/všechny stroje).

Emise PM₁₀ z provozu stavebních strojů na staveništi: 99,198 g/den/plocha staveniště

Emise PM_{2,5} z provozu stavebních strojů na staveništi: 81,198 g/den/plocha staveniště

Emise ze stavební činnosti na staveništi byly spočteny na základě emisních faktorů uvedených v metodice pro stanovení produkce emisí znečišťujících látek ze stavební činnosti (Technologická agentura České republiky, 2015). V úvahu v tomto konkrétním případě byly brány emisní faktory pro:

- výkopy jemnozrnných zemin,
- nakládku materiálu
- vykládku materiálu
- pojezdy po nezpevněných plochách
- demoliční práce
- vrty

Celkové množství výkopového a zásypového materiálu bude v modelovém roce 2027 činit cca 22 500 m³, tedy cca 40 500 t zeminy. Zemní práce byly uvažovány o délce tří měsíců – tedy 90 dní. Pro výpočet bylo uvažováno, že na ploše staveniště se zároveň bude pohybovat 18 stavebních mechanismů (6 strojů a 12 nákladních vozidel). Dále bylo uvažováno, že stavební stroj (bagr, nakladač apod.) ujede vzdálenost celkem cca 150 m za den, nákladní vozidlo na staveništi pak ujede cca 500 m/den. Celková vzdálenost, kterou stavební stroje a nákladní automobily na staveništi ujedou byla stanovena na 7 km/den.

V souladu s metodikou (TAČR, 2015) byl podíl částic PM_{2,5} v PM₁₀ (PM_{2,5}/PM₁₀) stanoven na 0,15 u procesu výkopů zemin, nakládky a vykládky materiálu a vrtů a 0,1 u pojezdů po nezpevněných plochách a u demolic.

Na základě výše uvedených emisních faktorů pak byly spočteny emise PM₁₀ a PM_{2,5} za den stavby na staveništi:

výkopy jemnozrnných zemin:

emise PM₁₀: 0,2 g/t x 40 500 t = 8100 g/doba stavby / 90 dní = 90 g/den/plocha staveniště

emise PM_{2,5}: 0,2 g/t x 40 500 t = 8100 g/doba stavby / 90 dní x 0,15 = 13,5 g/den/plocha staveniště

nakládka a vykládka materiálu:

emise PM₁₀: 0,18 g/t x 40 500 t = 7290 g/doba stavby / 90 dní = 81 g/den/plocha staveniště

emise PM_{2,5}: 0,18 g/t x 40 500 t = 7290 g/doba stavby / 90 dní x 0,15 = 12,15 g/den/plocha staveniště

pojezdy na nezpevněných plochách:

emise PM₁₀: 0,2787 kg/vozokm x 7 km = 1950,9 g/den/plocha staveniště

emise PM_{2,5}: 0,2787 kg/vozokm x 7 km x 0,1 = 195,09 g/den/plocha staveniště

demolice:

emise PM_{10} : 0,56 kg/h reálné práce stroje x 4 h/den = 2240 g/den

emise $PM_{2,5}$: 0,56 kg/h reálné práce stroje x 4 h/den x 0,1 = 224 g/den

vrty:

emise PM_{10} : 0,31 kg/vrt x 4 vrty / 8 dní = 155 g/den

emise $PM_{2,5}$: 0,31 kg/vrt x 4 vrty / 8 dní x 0,1 = 15,5 g/den

Celkové emise z plochy staveniště: PM_{10} : = 4,5 kg/den

$PM_{2,5}$: = 0,46 kg/den

Dalšími emisemi, které budou při etapě výstavby vznikat, jsou emise z pojezdů nákladních automobilů odvázející stavební odpad a navázející stavební materiál. Jak bylo uvedeno výše, maximální počet průjezdů nákladních vozidel po příjezdové komunikaci za den je 64. Emise z pojezdů nákladních vozidel (těžká nákladní vozidla) byly spočteny v programu MEFA 13 a to s následujícím nastavením: plynulost dopravy 5, diesel, rychlost jízdy: 40 km/h. Pro výpočet resuspenze pevných prachových částic TZL byla použita aplikace Emise resuspenze z dopravy, verze 1.0 (ATEM, 2019).

Emise PM_{10} z pojezdů nákladních automobilů – příjezdové komunikace (včetně resuspenze) celkem za den: 0,00000744 g/m/s = 214,27 g/km/den

Emise $PM_{2,5}$ z pojezdů nákladních automobilů – příjezdové komunikace (včetně resuspenze) celkem za den: 0,00000196 g/m/s = 56,45 g/km/den

Následující tabulka uvádí přehled emisí z jednotlivých činností vznikajících v etapě výstavby. Emise jsou vztaženy k nejhoršímu stavu, tedy že budou probíhat zemní práce s vysokou prašností, na stavbě se bude pohybovat maximální počet stavebních mechanismů apod. Emise jsou vztaženy k jednomu pracovnímu dni. Stavební práce budou během roku značně variabilní a emise tuhých znečišťujících látek se mohou během roku, ale i během dne významně lišit.

Tab. 6. Přehled emisí PM_{10} a $PM_{2,5}$ z jednotlivých činností v rámci etapy výstavby

stavební činnost	emise PM_{10} (g/den)	emise $PM_{2,5}$ (g/den)
výkopy jemnozrnných zemin	90	13,5
nakládka a vykládka materiálu	81	12,15
pojezdy po nepevných plochách na staveništi	1950,9	195,09
demolice	2240	224
vrty	155	15,5
pojezdy po příjezdových cestách	214,27 g/km/den	56,45 g/km/den

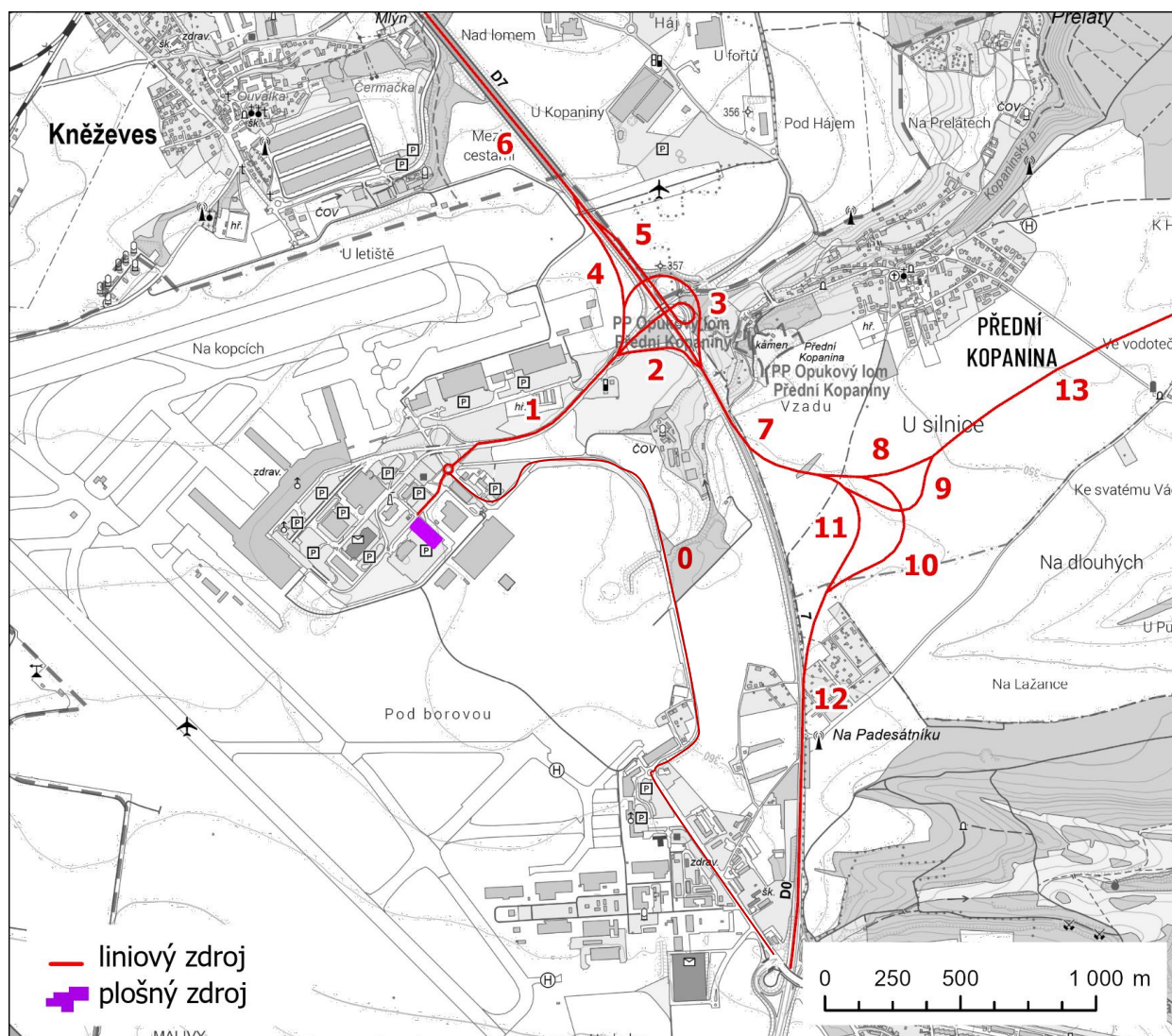
Je nutné zdůraznit, že ke zhoršení kvality ovzduší dojde pouze na omezenou dobu v průběhu realizace stavby. Zhoršení kvality ovzduší bude dočasné a plně reverzibilní.

Období provozu

V období provozu budou zdrojem znečišťování ovzduší výhradně emise z provozu osobních automobilů. Jako liniové zdroje byly v rámci výpočtů rozptylové studie zahrnuty příjezdové komunikace, a to ty, u kterých dojde v souvislosti s realizací stavebního záměru ke změně intenzit dopravy. Pro ul. K letišti (na obr. níže úsek 0) nebyly k dispozici rozklady dopravy ze stávajícího parkoviště a příspěvek záměru nebylo možné kvantifikovat. Při uvažování extrémního scénáře, ve kterém by navýšení parkovací kapacity o 702 PS generovalo plně novou dopravu (tj. bez redistribuce), a při zohlednění uvažované obrátkovosti parkoviště, lze odhadnout maximální přírůstek dopravy na ul. K letišti v rozsahu cca 180–260 vozidel/24 hod, tj. přibližně 6–9 % stávajících intenzit. Tato hodnota představuje horní mez možného ovlivnění, přičemž reálný dopad lze s ohledem na charakter zaměstnaneckého parkování očekávat výrazně nižší. Vzhledem k tomu byl příspěvek záměru na této komunikaci v rámci rozptylové studie zanedbán, resp. je již rozložen v rámci ostatních hodnocených úseků.

V úvahu byly v souladu s metodikou Symos '97 brány pouze přírůstky, resp. úbytky dopravních intenzit. Z výpočtů v dopravním modelu (AFRY CZ s.r.o., 2026) vyplývá, že celkový přírůstek (balance) po realizaci parkovacího domu P-APC s kolektorem a vrátnicí 19 bude 702 parkovacích stání a přibude 744 vozidel/24 hodin. Podrobnější rozdělení intenzit dopravy na další komunikace je obsahem rozptylové studie (příloha 3). Obr. 7.. ukazuje rozdělení jednotlivých uvažovaných úseků liniového zdroje.

Pro výpočet emisí z dopravy (pro PM_{10} , $PM_{2,5}$, NO_2 , benzen, benzo(a)pyren) byl použit software MEFA 13. V emisích tuhých znečišťujících látek (PM_{10} a $PM_{2,5}$) a benzo(a)pyrenu jsou kromě primárních emisí ze spalování pohonných hmot zahrnuty také emise vznikající resuspenzí prachu z povrchu vozovky (v případě benzo(a)pyrenu jeho obsah v resuspendovaném prachu) - tzv. **sekundární prašnost**.



Obr. 7. Rozdělení liniového zdroje na dílčí úseky

Tab. 7. Předpokládané emise (přírůstky) jednotlivých druhů znečišťujících látek z provozu na uvažovaných komunikacích – rok 2033 (po realizaci záměru)

úsek	Znečišťující látka - množství emise				
	PM ₁₀	NO ₂	benzen	benzo(a)pyren	PM _{2,5}
	g.s ⁻¹ .m ⁻¹	g.s ⁻¹ .m ⁻¹	g.s ⁻¹ .m ⁻¹	μg.s ⁻¹ .m ⁻¹	g.s ⁻¹ .m ⁻¹
1	0.000005861	0.000000136	0.000000028	0.000033999	0.000001486
2	0.000002999	0.000000051	0.000000009	0.000012714	0.000000748
3	0.000003019	0.000000052	0.000000009	0.000012803	0.000000753
4	0.000000895	0.000000015	0.000000003	0.000003672	0.000000223
5	0.000000927	0.000000015	0.000000003	0.000003805	0.000000231
6	0.000002510	0.000000042	0.000000006	0.000008125	0.000000621
7	0.000008825	0.000000157	0.000000022	0.000030537	0.000002185
8	0.000001802	0.000000029	0.000000004	0.000005961	0.000000445
9	0.000001650	0.000000026	0.000000004	0.000005447	0.000000407

úsek	Znečišťující látka - množství emise				
	PM ₁₀	NO ₂	benzen	benzo(a)pyren	PM _{2,5}
	g.s ⁻¹ .m ⁻¹	g.s ⁻¹ .m ⁻¹	g.s ⁻¹ .m ⁻¹	µg.s ⁻¹ .m ⁻¹	g.s ⁻¹ .m ⁻¹
10	0.000002078	0.000000033	0.000000005	0.000006897	0.000000513
11	0.000001830	0.000000029	0.000000004	0.000006054	0.000000452
12	0.000004672	0.000000080	0.000000011	0.000015465	0.000001156
13	0.000003927	0.000000067	0.000000010	0.000012898	0.000000971

Plošným zdrojem znečišťování ovzduší bude v tomto případě plocha budoucích parkovišť, tedy parkovacího domu. Parkoviště budou větraná přirozeně, proto bylo přistoupeno k modelování emisí z parkování jako k plošnému zdroji. Provozní doba je předpokládána nepřetržitě během roku, během dne pak byl snížen počet provozních hodin pro modelový výpočet na 16 hod, kdy je předpokládáno maximální vytížení parkovišť.

V modelu rozptylové studie je dále počítáno s tím, že se automobily budou pohybovat rychlostí 5 km/h. A zároveň se na parkovišti může pohybovat zároveň maximální počet automobilů odpovídající maximální kapacitě parkovacích stání. Uvažovaný nárůst parkovacích stání, pro které je koncipován i dopravní model je 702.

Pro výpočet emisí z dopravy (pro PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂, benzen, benzo(a)pyren) byl použit software MEFA 13. Výpočet emisí byl stanoven pro rok 2033, kdy by měl být parkovací dům v provozu.

Vzhledem k charakteru záměru (parkovací stání) byly do výpočtu zahrnuty i víceemise z tzv. studených startů. Studené starty jsou všechna nastartování motoru, který není zahřátý na provozní teplotu (např. startování v chladných měsících, ráno, krátké cesty apod.). Při studeném startu dochází vlivem nedostatečné činnosti katalyzátoru k vyšší produkci emisí.

Emise z provozu parkovacího domu budou následující:

$$PM_{10} = 0,0000036 \text{ g.s}^{-1}$$

$$PM_{2,5} = 0,0000025 \text{ g.s}^{-1}$$

$$NO_2 = 0,0000047 \text{ g.s}^{-1}$$

$$\text{benzen} = 0,0000050 \text{ g.s}^{-1}$$

$$\text{benzo(a)pyren} = 0,000561 \text{ µg.s}^{-1}$$

B) PŮDA A PŮDNÍ PODLOŽÍ

Stávající území je využíváno jako pozemní parkoviště. V rámci záměru nedojde k záborům pozemků ZPF ani PUPFL.

Ke kontaminaci půdy a půdního podloží by mohlo dojít při havarijních stavech. Při výstavbě bude postupováno v souladu s právními předpisy na ochranu půd a vod.

B.III.2. ODPADNÍ VODY

Během výstavby a provozu posuzovaného záměru budou vznikat především splaškové odpadní vody.

Splaškové vody

Odpadní vody, které budou produkovány v době výstavby, budou představovat především vody znečištěné v průběhu stavebních prací. Odpadní voda bude vznikat především v rámci technologických postupů a v rámci mytí stavební techniky a zařízení, a to pouze v omezeném množství, jelikož je v rámci výstavby uvažováno s použitím mobilního WC pro pracovníky na staveništi. Množství této odpadní vody není možné v současnosti odhadnout. Pro mytí stavebních strojů a zařízení však budou ze strany dodavatelů stavby respektovány a dodržovány předpisy na ochranu vod a mytí bude probíhat jen v zařízeních k tomuto účelu zřízených. Vznikající odpadní vody budou likvidovány v souladu s vodním zákonem a nař. vl. č. 401/2015 Sb., likvidaci odpadních vod z mobilního WC bude zajišťovat jejich provozovatel.

Při čištění příjezdových komunikací na stavbu je vhodné kromě ručního čištění a zametacích vozů nasadit i vozy kropící. Jejich nasazení má význam především v době suchých ročních období, kdy dochází na komunikacích zatížených staveništní dopravou k vyšší prašnosti.

Ve fázi provozu záměru budou vznikat odpadní vody v rámci běžného provozu garáží. Splašková voda bude odváděna gravitačně z hygienického (v 1.NP) a technického zázemí objektu. Z technického zázemí se předpokládá odvod kondenzátu chladicích jednotek v rozvodnách (serverovnách) a odtok záchytných van ventilových stanic SHZ. Voda ze strojovny SHZ v 1.PP (odvodnění podlahy, zkušební vana, přepad nádrže) bude přečerpávána ponorným kalovým čerpadlem (s plovákovým spínačem) z podlahové jímky (dieselové čerpadlo bude zabezpečeno proti úniku nafty na odvodňovanou plochu). Kondenzát z chladicích jednotek v 1.PP bude přečerpáván malým kompaktním zařízením pro kondenzát nad dveřmi do rozvodny. Výtlaky obou přečerpávacích zařízení budou vyvedeny min.0,5m nad podlahu 1.NP a poté do svodného potrubí pod stropem 1.PP. Koncová odpadní potrubí z hygienického zázemí a odpadní potrubí pro technické zázemí u středního schodiště budou odvětrána nad střechu. Hlavní svodná potrubí budou vedena pod stropem spodní úrovně 1.PP a budou napojena na 2 přípojky do areálové splaškové kanalizace.

Odpadní voda s obsahem ropných látek bude odváděna z podlah všech parkovacích pater a z vypouštění úklidového stroje v 1.NP (kapacitní vpust') vč. související výlevky a umyvadla. Parkovací podlahy nadzemních podlaží budou odvodněny gravitačně bodovými pojízdnými vtoky (se suchou zápachovou klapkou) v každém konstrukčním modulu, v podzemním podlaží budou v komunikačním poli zabetonovány v základové desce mělké žlábkové končící u štítů jímkami (cca 0,3m³). V jímkách budou ponorná kalová čerpadla pro agresivní vodu (s plovákovým spínačem). Výtlaky budou vedeny do svodného potrubí pod stropem. Potrubí od podlahových vtoků v horních podlažích bude pod stropem vedeno do odpadních potrubí u střední stěny, která budou odvětrána nad střechu. Hlavní svodná potrubí budou vedena pod stropem spodní úrovně 1.PP. Přípojky budou napojeny na areálovou kanalizaci s obsahem ropných látek vedenou přes odlučovač.

Odtok splaškových vod:

$$Q_{\text{rok}} = 152 \text{ m}^3/\text{rok}$$

$$Q_{\text{d,max}} = 0,7 \text{ m}^3/\text{den}$$

$$Q_{\text{h,max}} = 0,130 \text{ m}^3/\text{den}$$

Dešťové vody

Dešťové vody nejsou vodami odpadními. Níže je popsáno nakládání s dešťovými vodami.

Dešťová voda bude odváděna z hlavní dvouúrovňové střechy parkovacího domu, na které budou osazeny FVE panely. Předpokládá se gravitační odvodnění vyhřívanými střešními vtoky. Potrubí od střešních vtoků bude pod stropem nejvyššího podlaží vedeno do odpadních potrubí u střední stěny. Hlavní svodná potrubí budou vedena pod stropem spodní úrovně 1.PP. Anglický dvorek u strojovny SHZ a dvorky přívodu vzduchu do pravé části spodní úrovně 1.PP budou odvodněny dvorními vtoky (se suchou zápachovou klapkou) do externí čerpací šachty. Přípojky budou napojeny na areálovou dešťovou kanalizaci s akumulační nádrží (na severní přípojce) a s celkovou retenční nádrží.

Do systému areálové dešťové kanalizace je zařazena akumulační nádrž na zachycení dešťových vod. Pro zachycení, akumulaci a možnost zpětného využití čistých dešťových vod je situačně akumulační nádrž dešťových vod navržena na domovní dešťové kanalizační přípojce z parkovacího domu, kde budou ze střechy parkovacího domu odtékat pouze čisté srážkové vody; předpokládá se, že budou využívány, dle požadavku zadavatele - budoucího uživatele: na plnění mycího stroje, na mytí podlah parkovacího domu, zalévání zavlažování venkovní zeleně - zelených ploch v okolí parkovacího domu, mytí fasády a event. další využívání provozovatelem. Přepad přebytečné srážkové vody je odváděn prostřednictvím areálové dešťové kanalizace, řešené v rámci SO 422 do retence dešťových vod řešené v rámci SO 424. Nádrž bude mít objem 13 m³, o půdorysných rozměrech 27,26 m x 7,26 m; výška retence bude 0,66 m.

Dešťové vody budou řešeny a odváděny v souladu s požadavky zákona č.254/2001 Sb., o vodách (§5), zákona č.150/2010 Sb. a vyhlášky č. 501/2006 Sb. (§ 20 odstavec 5 písmeno c). Z retenčního zařízení bude odváděno do dešťové kanalizace z předmětné, řešené lokality, řízeným regulovaným odtokem max. 10 l/s/ha.

B.III.3. ODPADY

Při realizaci posuzované stavby a jejím následném užívání vzniknou odpady různých skupin a druhů dle „Katalogu odpadů“. Bude se jednat jak o odpady kategorie „ostatní“ (O), tak o odpady kategorie „nebezpečný“ odpad (N).

Při veškerém nakládání s těmito odpady (tzn. jejich soustředování, shromažďování, skladování, přepravě a dopravě, využívání, úpravě, odstraňování atd.) je třeba dodržet ustanovení legislativních předpisů platných v oblasti nakládání s odpady. V České republice se nakládání s odpady řídí dle zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech a o změně některých zákonů (zákon o odpadech), v aktuálním znění. S legislativou odpadového hospodářství úzce souvisí legislativní předpisy platné v oblasti nakládání s obaly, které jsou stanoveny zákonem č. 477/2001 Sb., o obalech a o změně některých

zákonů (zákon o obalech) a prováděcími předpisy k tomuto zákonu. Na nakládání s nebezpečnými odpady se pak přiměřeně vztahuje i zákon č. 350/2011 Sb., o chemických látkách a chemických směsích. Dále je třeba řídit se také dalšími prováděcími vyhláškami a předpisy.

Každý subjekt má při své činnosti nebo v rozsahu své působnosti a v mezích daných zákonem č. 541/2020 Sb. povinnost předcházet vzniku odpadů, omezovat jejich množství a nebezpečné vlastnosti; odpady, jejichž vzniku nelze zabránit, musí být využity, případně odstraněny způsobem, který neohrožuje lidské zdraví a životní prostředí a který je v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb. a se zvláštními právními předpisy (např. zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, zákon č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), v platném znění).

Zhotovitel stavby zhotovitel stavby musí postupovat při nakládání se stavebními a demoličními odpady v souladu s aktuálně platnou právní úpravou, zejm. směrnicí 2008/98/ES o odpadech (článek 11, 2 b) a zákonem č. 541/2020 Sb. (§ 15, písm. f) takovým způsobem, aby byla zajištěna nejvyšší možná míra jejich opětovného použití a recyklace.

Odpady vznikající v rámci výstavby záměru

Odpady, které vzniknou v průběhu stavebních prací, lze rozdělit na ty, které budou vázány na vlastní proces realizace stavby, a na ty, které budou vznikat v souvislosti s použitými technologiemi, mechanismy, zázemím stavby apod. Kromě těchto odpadů budou na staveništi a zařízeních stavenišť vznikat odpady spojené s pohybem a pohybem lidí (většinou komunální odpad). Odpadový materiál kategorie N (bude-li vznikat) bude shromažďován odděleně do zvlášť k tomu určených nádob z nepropustných materiálů, chráněných proti dešti ve smyslu vyhlášky č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady. Tyto nádoby budou označeny dle § 71 zákona o odpadech. Jako shromažďovací nádoby mohou sloužit např. kontejnery, obaly, jímky, nádrže, které splňují technické požadavky kladené na shromažďovací prostředky nebezpečných odpadů. Shromažďovací prostředky nebezpečných odpadů budou odlišeny (tvarově, barevně) od prostředků nepoužívaných pro nakládání s odpady nebo používaných pro jiné druhy odpadů. Shromažďovací prostředky pro komunální odpad musí splňovat příslušné technické normy (např. ČSN EN 840).

Pokud budou shromažďovací prostředky sloužit zároveň i jako přepravní obaly, budou splňovat požadavky právních předpisů upravujících přepravu nebezpečných věcí a zboží. Místo určené ke shromažďování nebezpečného odpadu nebo místo v jeho blízkosti bude označeno identifikačním listem příslušného nebezpečného odpadu v souladu s platnými legislativními požadavky. V identifikačním listě bude uveden zejména název odpadu, katalogové číslo odpadu, původce odpadu, fyzikální a chemické vlastnosti, nebezpečné vlastnosti odpadu, bezpečnostní opatření při manipulaci, skladování a přepravě, opatření při haváriích, nehodách a požárech. Shromažďovací prostředky odpadů s nebezpečnou vlastností budou označeny grafickým symbolem v souladu s platným právním předpisem.

Předpokládané druhy vznikajících odpadů při realizaci záměru a jejich navržený způsob odstranění jsou uvedeny v následující tabulce (* - označení nebezpečných druhů odpadů – kat. „N“).

Tab. 8. Předpokládané druhy vznikajících odpadů při realizaci záměru

Kód odpadu	Název odpadu	Kat. odpadu	Navržený způsob naložení s odpadem
15 01 01	Papírové obaly	O	odvoz do sběrný papíru
15 01 02	Plastový obal	O	energetické využití, recyklace
15 01 10	Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné	N	skládka
15 02 02	Absorpční činidla, filtrační materiály (včetně olejových filtrů jinak blíže neurčených), čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	N	skládka
17 01 01	Beton	O	recyklace
15 01 03	Dřevěné obaly	O	energetické využití jako palivo
17 02 01	Dřevo	O	energetické využití jako palivo
17 01 02	Cihly	O	recyklace
17 02 02	Sklo	O	recyklace
17 02 03	Plasty	O	energetické využití, recyklace
17 04 02	Hliník	O	odvoz do sběrný kovů
17 01 07	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06	O	recyklace
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O	recyklace
17 04 05	Železo a ocel	O	odvoz do sběrný kovů
17 04 07	Směsné kovy	O	odvoz do sběrný kovů
17 04 11	Kabely neuvedené pod číslem 17 04 10	N	odvoz do sběrný kovů

Odpady vznikající při provozu záměru

V rámci provozu půjde především o dále nevyužitelné nebo využitelné odpady. Dále mohou vznikat odpady z běžného provozu areálu (údržba, potřeby zaměstnanců).

Tab. 9. Předpokládané druhy vznikajících odpadů v období provozu záměru (přehled odpadů, které mohou vznikat z provozu komerčních provozoven)

Kód odpadu	Název odpadu	Kategorie	Zdroj odpadů	Způsob nakládání
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly (včetně ostatního papíru)	O	obaly výrobků	recyklace
15 01 02	Plastové obaly	O	obaly výrobků	recyklace/ energetické využití
15 01 03	Dřevěné obaly	O	obaly výrobků	recyklace/ energetické využití
15 01 04	Kovové obaly	O	obaly výrobků	recyklace
15 01 05	Kompozitní obaly	O	obaly výrobků	recyklace
15 01 06	Směsné obaly	O	obaly výrobků	recyklace/ energetické využití
15 01 07	Skleněné obaly	O	obaly výrobků, gastronomie	recyklace
15 01 10*	Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek	N	čištění a údržba	energetické využití/ skládka
15 02 02*	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkanina znečištěné nebezpečnými látkami	N	čištění a údržba	energetické využití/ skládka
15 02 03	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy neuvedené pod číslem 15 02 02	O	čištění a údržba	energetické využití/ skládka
16 01 01	Olověné akumulátory	N	provoz objektu, kanceláří	zpětný odběr
16 06 02	Nikl-kadmiové baterie a akumulátory	N	provoz objektu, kanceláří	zpětný odběr
16 06 03	Baterie obsahující rtuť	N	provoz objektu, kanceláří	zpětný odběr
20 01 01	Papír a lepenka	O	odpad z odděleného sběru	recyklace
20 01 02	Sklo	O	odpad z odděleného sběru	recyklace
20 01 08	Biologicky rozložitelný odpad z kuchyní a stravoven	O	gastronomie	energetické využití
20 01 25	Jedlý olej a tuk	O	gastronomie	
20 01 36 02	Tiskařské tonerové kazety neuvedené pod číslem 20 01 35 02	O	provoz kanceláří	zpětný odběr
20 01 39	Plasty	O	odpad z odděleného sběru	
20 01 40	Kovy	O	odpad z odděleného sběru	recyklace
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O	údržba zeleně	kompostárna
20 03 01	Směsný komunální odpad	O	zbytkový odpad od zaměstnanců a	energetické využití/ skládka

Kód odpadu	Název odpadu	Kategorie	Zdroj odpadů	Způsob nakládání
			návštěvníků, odpad z úklidu	
20 03 03	Uliční smetky	O	odpad z úklidu	skládka
20 03 06	Odpad z čištění kanalizace	O	odpad z úklidu	skládka
20 03 07	Objemný odpad	O	obaly výrobků, vyřazené předměty	energetické využití/ skládka

Dále budou vznikat odpady v režimu výrobku s ukončenou životností dle zákona č. 542/2020 Sb., které podléhají zpětnému odběru. Bude se jednat o vyřazená elektrozařízení (chladničky, zářivky apod.), baterie a akumulátory.

Stanovení množství produkovaného odpadu po vytrídění:

Pro stanovení množství produkovaného vytríděného odpadu předpokládáme účinnost třídění odpadu 75%. Přesné množství vznikajících druhů není možné odhadnout.

Se všemi vznikajícími odpady musí být nakládáno dle zákona o odpadech. Budou shromažďovány v místě svého vzniku v nádobách k tomu určených a průběžně odváženy vlastními vozy nebo předávány jiným oprávněným osobám.

B.III.4. HLUKOVÉ POMĚRY A VIBRACE

Posuzovaná stavba vyvolá hlukovou zátěž, jak v období vlastní realizace stavebních prací, tak v období provozu uvažovaného souboru staveb.

HLUK

Období výstavby

Přesný průběh stavebních postupů a využití stavebních zařízení se odvíjí od možností budoucího zhotovitele stavby, jehož stupeň mechanizace, pracovní kapacita a technologie nejsou známy. Na základě v současnosti dostupných podkladů byla zpracována hluková studie zahrnující rovněž vyhodnocení vlivů v etapě výstavby a je součástí přílohy 2.

Během výstavby se předpokládá obvyklé nasazení běžných stavebních mechanismů. Hluk ze staveniště bude v čase proměnlivý a bude závislý na druhu, množství a místě prováděných prací, druhu a stavu stavebních strojů, počtu pracovníků a organizaci práce. Přesný průběh stavebních postupů a využití stavebních zařízení se odvíjí od možností budoucího zhotovitele stavby, jehož stupeň mechanizace, pracovní kapacita a technologie nejsou známy. Ve výpočtech je na stranu bezpečnosti uvažováno s intenzivnějším nasazením mechanizace.

Přehled významných zdrojů hluku využívaných pro stavbu shrnuje tabulka Tab. 10. Do výpočtového modelu jsou vsazeny jako zdroje hluku v místech jejich předpokládaného nasazení v rámci prostoru staveniště s ohledem na jeho skutečný rozsah. Do výpočtu hlukové zátěže z procesu výstavby je zahrnuta také staveništní doprava mimo veřejné komunikace.

Tab. 10. Soupis předpokládané stavební mechanizace a její akustický výkon

mechanizace, objekty zařízení staveniště	počet zařízení	akustický výkon L_{WA} (dB)	využití strojů v prostoru staveniště	
			počet dnů	hodin (7:00- 21:00)
nákladní auta (odvoz zeminy, zásypy)	12	98	250	2
sbíječka (bourací práce panelů, prefy)	2	111	40	10
rypadlo – pásové, 25–35 t (výkopy jámy, HTÚ)	2	101	200	10
kolový nakladač (nakládka zeminy)	2	105	180	10
vrtná souprava pro piloty (Ø 900–1500 mm)	2	103	70	10
čerpadlo na beton (spodní stavba, stropy)	1	102	120	8
autodomíchávač	1	104	150	5
autojeřáb (mobilní, montáže)	1	100	45	4
stavební jeřáb – věžový (Liebherr)	2	96	260	10
vibrační pěch	2	98	30	10
kotoučová pila	2	106	90	5
motorová pila	1	104	15	5
kompresor	2	93	160	10
brusky	2	113	110	6
vrtačky	2	98	140	6
míchačka (malé objemy, detaily)	2	86	100	10
ostatní drobné stroje	3	96	200	8
ruční práce (dle ZOV – převažují)	5	84	250	10

Do výpočtu byly dále zahrnuty potenciální kumulativní záměry, které by měly dle aktuálně dostupných a platných harmonogramů být realizovány souběžně s posuzovaným záměrem. Jedná se o tři záměry: APN D2 + TWY M1 a M2 a propojení s TWY L, letiště Praha, Ruzyně (Metroprojekt a. s., 09/2019, aktualizace 06/2022), dále Novostavba ŽST Praha – Letiště Václava Havla (Metroprojekt a. s., 05/2020) a projekt úprava přednádraží ABSP (Deltaplan spol. s.r.o. (2023)). Podrobnosti uvádí příloha č. 2.

Období provozu

Pro vyhodnocení ovlivnění hlukových poměrů souvisejících s provozem záměru byla vypracována hluková studie (příloha č. 2). Cílem hlukové studie je posoudit vliv výstavby a provozu záměru na hlukovost v posuzované lokalitě, tj. posoudit hlukovost především dopravy spojené s realizací záměru.

Hluková studie posuzuje vliv záměrem generovaného provozu na celkovou hlučnost automobilového provozu ve výhledovém stavu 2033 v aktivní a nulové variantě v denní a noční době. Intenzity dopravy na okolních komunikacích vychází z dopravního modelu dodaného rámci dopravně-inženýrských podkladů (AFRY CZ s.r.o., 2026).

Uvažovaný počet parkovacích stání je 1 150, přičemž počet nově vzniklých stání v důsledku záměru je 702 (zástavbou současné parkovací plochy dojde ke zrušení 448 stání).

Výchozí dopravní model kalkuluje s plánovanými dopravními a jinými stavby, které mohou ve výhledovém stavu ovlivňovat intenzity silničního provozu.

Výpočet byl proveden výpočtovým programem CadnaA verze 2026 (build 213.5606). Průběh šíření hluku je dokumentován izofonovými pásmy s doplněním výpočtových bodů.

Pro zjištění hluku ze silniční dopravy byla použita evropská metodika CNOSSOS-EU.

Pro výpočet intenzit dopravy pro výhledový stav (rok 2027) byla použita data z poskytnutých dopravně-inženýrských podkladů, která byla přepočtena pomocí koeficientů vývoje dopravy dle TP 225 „Prognóza intenzit automobilové dopravy, MD ČR 2018“.

Výsledné hodnoty výpočtových bodů **jsou korigovány** na vliv odrazů od fasád objektů, před kterými jsou umístěny. Hladiny akustického tlaku jsou stanoveny pro **dopadající zvukovou vlnu**, což umožňuje použitý software.

Pro vyhodnocení akustických účinků bylo přihlédnuto k požadavkům a ustanovením Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů a k příslušným normám z oblasti akustiky.

Výsledky akustické studie jsou prezentovány níže v textu v kapitole D.I.8.

Podle ustanovení nařízení vlády č. 272/2011 Sb. se hygienický limit v ekvivalentní hladině akustického tlaku A stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku A $L_{Aeq,T}$ (rovná se **50 dB**) a **korekcí** přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době (viz Tab. 11.).

Tab. 11. Korekce pro stanovení hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru

Druh chráněného prostoru	Korekce [dB]		
	1)	2)	3)
Chráněný venkovní prostor staveb lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	-5	+5	+13
Chráněný venkovní prostor lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	0	+5	+13
Chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněný ostatní venkovní prostor	0	+10	+18

Korekce uvedené v tabulce se nesčítají.

Pro noční dobu se pro chráněný venkovní prostor staveb přičítá další korekce -10 dB, s výjimkou hluku z dopravy na železničních a tramvajových dráhách, kde se použije korekce -5 dB.

Jde-li o souběh pozemních komunikací s různými hygienickými limity hluku, výsledný limit hluku se stanoví podle té komunikace, ze které je příspěvek hluku z dopravy na této komunikaci převažující.

Pravidla použití korekce uvedené v tabulce:

- 1) Použije se pro hluk z provozu stacionárních zdrojů. Pro seřaďovací nádraží, která byla uvedena do provozu přede dnem 1. listopadu 2011, se přičítá pro noční dobu další korekce +5 dB
- 2) Použije se pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a dráhách, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu po 31. prosinci 2000.
- 3) Použije se pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a dráhách, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu před 1. lednem 2001. Dále se použije pro hluk z dopravy, jde-li o činnost podle § 2 písm. p) nebo q) na těchto pozemních komunikacích a dráhách prováděnou po 1. lednu 2001.

Dle výše uvedeného je hygienický limit hluku vyjádřený ekvivalentní hladinou akustického tlaku A v chráněném venkovním prostoru staveb:

pro hluk z dopravy na silnicích povolených po 31. prosinci 2000

pro den od 6⁰⁰–22⁰⁰ hod $L_{Aeq,T} = 60 \text{ dB}$

pro noc od 22⁰⁰–6⁰⁰ hod $L_{Aeq,T} = 50 \text{ dB}$

pro hluk z dopravy na silnicích povolených před 1. lednem 2001

pro den od 6⁰⁰–22⁰⁰ hod $L_{Aeq,T} = 68 \text{ dB}$

pro noc od 22⁰⁰–6⁰⁰ hod $L_{Aeq,T} = 58 \text{ dB}$

pro hluk ze stavební činnosti

od 06⁰⁰–07⁰⁰ hod $L_{Aeq,s} = 60 \text{ dB}$

od 07⁰⁰–21⁰⁰ hod $L_{Aeq,s} = 65 \text{ dB}$

od 21⁰⁰–22⁰⁰ hod $L_{Aeq,s} = 60 \text{ dB}$

od 22⁰⁰–06⁰⁰ hod $L_{Aeq,s} = 45 \text{ dB}$

Stanovení hygienického limitu přísluší orgánu ochrany veřejného zdraví.

VIBRACE

V souvislosti s realizací stavebního záměru nepředpokládáme vznik a šíření významných vibrací. K lokálnímu výskytu vibrací ve fázi výstavby záměru může dojít vlivem nasazení stavebních strojů (pneumatické sbíječky, vrtná souprava, vibrační válce apod.) nebo při průjezdu těžkých nákladních automobilů a mechanizace. Projevy vibrací z těchto zdrojů lze očekávat pouze do vzdálenosti jednotek metrů od zdroje.

Vlastní provoz záměru nebude zdrojem vibrací, které by mohly mít nepříznivý vliv na okolí. Významný vliv vibrací z provozních zařízení (např. vzduchotechniky) na okolní zástavbu se vzhledem ke vzdálenosti od nejbližší chráněné zástavby nepředpokládá.

B.III.5. RIZIKA HAVÁRIÍ

Posuzovaný záměr nepředstavuje zásadní riziko z hlediska havárií v dotčené lokalitě, při dodržování zásad provozních řádů a bezpečnosti práce pracovníků i uživatelů. Možnost vzniku havárie s negativním dopadem na životní prostředí i zdraví lidí je možné omezit na minimum technickými a organizačními opatřeními.

Mezi rizika spojená s realizací stavby lze uvést únik pohonných či stavebních hmot do půdy, případně do vody a jejich kontaminace. Tomu bude zabráněno technologickou kázní dodavatelů těchto prací.

B.III.6. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

V rámci realizace záměru nebudou provozovány žádné trvalé zdroje ionizujícího záření ve smyslu zákona č. 18/1997 Sb., o mírovém využívání jaderné energie a ionizující záření (atomový zákon).

Vlastní záměr nebude zdrojem významných emisí radioaktivního ani elektromagnetického záření. Vnitřní prostory vrátnice 19 však budou osazeny certifikovanými rentgenovými (RTG) zařízeními bezpečnostní kontroly. Pro kontrolu zboží a předmětů budou využívány velkoobjemové RTG. Konkrétní typy, počty a rozmístění těchto zařízení budou postupně upřesňovány v dalších stupních projektové dokumentace. Do celkové bilance zařízení vyzařující různé druhy záření je dále možno započítat i ostatní technologie, jako jsou radiostanice (RDST), nebo ruční detektory kovů (HHMD).

Požadavky na bezpečnostní kontroly stanoví nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008, o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Podle cit. nařízení je provozovatel letiště povinen zajistit podmínky pro bezpečnostní kontroly a vybavit letiště potřebnými zařízeními pro jejich provedení. To zahrnuje také detekční kontrolu předmětů a osob, které vstupují do SRA. Tyto kontroly je povinen provádět pomocí bezpečnostních prostředků, které splňují požadavky na detekční schopnosti, technická nastavení a provozní zabezpečení a další. Problematiku zajištění ochrany letiště před protiprávními činy dále podrobně upravuje také zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví.

Z hlediska radiační ochrany se jedná o expozici obyvatelstva ionizujícímu záření. Použití těchto zařízení je v souladu se stanoviskem SÚJB k instalaci a používání "bezpečnostních rentgenů" pro účely

kontroly osob. Pro kontrolu nákladu, kabinových a zapsaných zavazadel jsou používána pouze zařízení s nízkými dávkami rentgenového záření. Operátoři RTG zařízení prochází povinnou odbornou přípravou.

Dle odvozené mapy radonového rizika ČR (zdroj: Česká geologická služba, www.geology.cz) se záměr nachází na území s přechodným radonovým rizikem.

Integrovaná prevence (IPPC)

Příloha č. 3 k zákonu č. 100/2001 Sb. požaduje, aby byl v části B. 6. oznámení, v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci, podán stručný popis technického a technologického řešení záměru včetně porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry.

Ani výstavba, ani provoz záměru nespadá do režimu zákona č. 76/2002 Sb., o integrované prevenci, neboť ani výstavba, ani provozování železniční dopravy nespadá do žádné kategorie činností vymezených v příloze č. 1. k zákonu č. 76/2002 Sb., o integrované prevenci. Vzhledem k tomu v tomto oznámení není předloženo porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry.

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM PROSTŘEDÍ

C.I. PŘEHLED NEJVÝZNAMNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ SE ZVLÁŠTNÍM ZŘETELEM NA JEHO EKOLOGICKOU CITLIVOST

C.I.1 CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ

Záměr je situován ve středu Pražské plošiny. Nadmořská výška předmětného území je 350 m n.m.

Lokalita stavebního záměru se nachází v silně antropogenně ovlivněném území, a to v prostoru stávajícího mezinárodního letiště. Záměr bude realizován na ploše stávajících úrovnových parkovacích stání pro zaměstnance v sousedství budovy APC.

C.I.2. KLIMA A OVZDUŠÍ

KLIMA

Z hlediska makroklimatických poměrů náleží území záměru k severnímu podnebnému pásu, ve kterém dochází ke střetu vlivů Atlantského oceánu a eurasijského kontinentu. V celé oblasti převládá ve větší části roku proudění západních směrů, které přináší na území vlhčí vzduchové hmoty, nezanedbatelná je ovšem i složka severozápadní a jihovýchodní.

Zájmové území leží, podle Atlasu podnebí Česka (Tolasz et al., 2007), na základě mírně upravené metodiky klasifikace dle klasické práce Quitta (1971), použité k interpretaci řad klimatických dat z let 1961–2000, do teplé klimatické oblasti W2. Níže v tabulce jsou uvedeny základní klimatické charakteristiky uvedené oblasti.

Tab. 12. Klimatické charakteristiky oblastí W2 (Tolasz et al., 2007, Quitt, 1971)

Klimatické charakteristiky	W2
Počet letních dnů	50 – 60
Počet dnů s průměrnou teplotou 10°C a více	160 – 170
Počet mrazových dnů	100 – 110
Počet ledových dnů	30 – 40
Průměrná teplota v lednu	-2 - -3
Průměrná teplota v červenci	18 – 19
Průměrná teplota v dubnu	8 – 9
Průměrná teplota v říjnu	7 – 9
Průměrný počet dnů se srážkami 1 mm a více	90 – 100

Klimatické charakteristiky	W2
Srážkový úhrn ve vegetačním období	350 – 400
Srážkový úhrn v zimním období	200 – 300
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	40 – 50
Počet dnů zamračených	120 – 140

Územní teploty v období let 1961 – 2020 v Praze a Středočeském kraji

Na základě oficiálních podkladů od ČHMÚ lze zhodnotit vývoj průměrných teplot v Praze a Středočeském kraji pro období let 1961 – 2020 (historická data) ve srovnání s normálem pro období 1961 – 1991, 1981 – 2010 a 1991 – 2020. Z těchto dat vyplývá, že za uplynulých více než 60 let došlo v Praze a Středočeském kraji ke změnám z hlediska vývoje dlouhodobých průměrných teplot v zájmovém území v souladu s celorepublikovým vývojem.

Pro Prahu a Středočeský kraj se v roce 1961 uvádí průměrná teplota vzduchu 8,6 °C, přičemž odchylka od normálu období 1961 – 1990 (8,2 °C) činila 0,4 °C. V roce 2020 byla průměrná teplota vzduchu 9,9 °C a odchylka od normálu pro období 1961 – 1990 činila 1,7 °C. Nárůst průměrné roční teploty vzduchu odpovídá vzrůstu dlouhodobého normálu pro 30-ti letá období. Na základě těchto výsledků lze konstatovat, že v hodnoceném období (1961 – 2020) došlo na území Prahy a Středočeského kraje k mírnému nárůstu průměrné roční teploty vzduchu.

Územní teploty v roce 2024 a 2025 v Praze a Středočeském kraji

Podrobný přehled průměrných měsíčních, ale i průměrnou roční teplotu vzduchu udává tabulka níže, která rovněž zachycuje odchylku teploty od dlouhodobého normálu, jenž je udávána pro období let 1991 – 2020. Dle dat ČHMÚ pro rok 2024 byly průměrná roční teplota v Praze Středočeském kraji uváděna 10,9 °C a odchylka od normálu tedy činila 1,9 °C.

Pro rok 2025 jsou uvedena operativní data:

Tab. 13. Přehled územních teplot pro rok 2024, resp. 2025 v Praze a Středočeském kraji

Kraj		Měsíc												Rok 2024
		1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	
Praha a Středočeský	T	0,2	6,2	7,6	10,8	15,1	18,6	20,4	20,8	15,7	10,3	3,4	1,5	10,9
	N	-0,6	0,4	4,0	9,2	13,8	17,2	19,0	18,6	13,7	8,7	4,0	0,4	9,0
	O	0,8	5,8	3,6	1,6	1,3	1,4	1,4	2,2	2,0	1,6	-0,6	1,1	1,9

Kraj		Měsíc												Rok 2025
		1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	
Praha a Středočeský	T	1,0	-0,4	5,5	11,0	12,1	18,7	18,7	18,3	14,5	8,7	3,0	1,5	
	N	-0,6	0,4	4,0	9,2	13,8	17,2	19,0	18,6	13,7	8,7	4,0	0,4	
	O	1,6	-0,8	1,5	1,8	-1,7	1,5	-0,3	-0,3	0,8	0,0	-1,0	1,1	

Vysvětlivky:

T = teplota vzduchu [°C]

N = dlouhodobý normál teploty vzduchu 1991 – 2020 [°C]

O = odchylka od normálu [°C]

Územní srážky v období let 1961 – 2020 v Praze a Středočeském kraji

Dle oficiálních podkladů od ČHMÚ lze zhodnotit vývoj průměrných srážek v Praze a Středočeském kraji pro období let 1961 – 2020 (historická data). Z těchto dat vyplývá, že za uplynulých 60 let došlo v Praze a Středočeském kraji ke změnám z hlediska vývoje dlouhodobých úhrnů srážek v zájmovém území. Pro Prahu a Středočeský kraj byl v normálovém období 1961–1990 průměrný roční úhrn srážek 590 mm a 587 mm v normálovém období 1981 – 2010. Pro normálové období 1991 – 2020 se počítá s ročním úhrnem srážek 583 mm. Nicméně při sledování dlouhodobých dat srážkových úhrnů není prokazatelný trend, naopak lze konstatovat, že v ročních srážkových úhrnech se potvrzuje značná nekonzistentnost a nehomogenita, která může značně kolísat. Příkladem lze uvést průměrné roční úhrny za některé poslední roky, kdy např. v roce 2010 činil průměrný roční úhrn srážek 752 mm, což je 128 % oproti normálu (1981 – 2010), v roce 2013 představoval roční úhrn srážek 712 mm, což je 121 % oproti normálu. Naopak v roce 2015 činil průměrný roční úhrn srážek pouze 459 mm, což je 78 % normálu (1981 – 2010). Podobně v roce 2018 byl průměrný roční úhrn srážek 423 mm, což představovalo pouze 72 % oproti normálu (1981 – 2010).

Na základě těchto výsledků se potvrzuje naše předchozí tvrzení, že průměrný roční úhrn srážek je ve Středočeském kraji značně proměnlivý a nelze jednoznačně stanovit, jaký bude jeho budoucí průběh.

Územní srážky v roce 2024 a 2025 v Praze a Středočeském kraji

Podrobný přehled průměrných měsíčních, ale i průměrný roční úhrn srážek udává tabulka níže, která rovněž zachycuje úhrn srážek v % oproti normálu, čímž je myšleno sledované období let 1991 – 2020. Dle dat ČHMÚ pro rok 2024 byl za minulý rok průměrný roční úhrn srážek v Praze a Středočeském kraji 627 mm, což představuje 108 % normálu. V roce 2024 je patrné i nerovnoměrné rozložení v průběhu roku, kdy v září spadl téměř trojnásobek normálového úhrnu, zatímco některé jarní (zejm. březen) a podzimní (zejm. listopad) měsíce vykazují silně podprůměrné srážky.

Pro rok 2025 jsou uvedena dostupná operativní data:

Tab. 14. Přehled územních srážek v roce 2024, resp. 2025 v Praze a Středočeském kraji

Kraj		Měsíc												Rok 2024
		1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	
Praha a Středočeský	S	38	52	12	23	79	54	62	76	141	33	20	34	627
	N	33	28	38	31	64	77	79	72	48	41	36	36	583
	%	115	186	32	74	123	70	78	106	294	80	56	94	108
Kraj		Měsíc												Rok 2025
		1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	
Praha a Středočeský	S	23	13	26	31	64	77	79	62	83	32	45	14	
	N	33	28	38	106	67	69	90	72	48	41	36	36	
	%	70	46	68	34	57	68	91	86	173	78	125	39	

Vysvětlivky:

S = úhrn srážek [mm]

N = dlouhodobý srážkový normál 1991 – 2020 [mm]

% = úhrn srážek v % normálu 1991 – 2020

Klimatické změny

Extrémní výkyvy počasí jako jsou náhlé intenzivní srážkové či sněhové úhrny, záplavy, vlny veder či nízké hladiny řek mohou mít výrazný vliv také na železniční dopravu. Frekventovanější výskyt extrémních projevů počasí bude způsobovat častější vznik nesjízdnosti úseků dopravních cest v důsledku jejich zaplavení, fyzického poškození, zatarasení popadanými stromy následkem vichřice apod. To bude klást zvýšené nároky na jedné straně na zajištění kapacity a vůbec existence objízdných tras a na organizaci dopravy, na druhé straně na schopnost správců infrastruktury dostatečně rychle reagovat na vzniklé mimořádné události. Důležitá je i prevence a údržba zeleně a stožárů, které by mohly spadnout na dopravní cestu v důsledku silného větru, námrazy, vysoké sněhové pokrývky.

Náhlé ledovky či sněhové úhrny v zimním období mohou mít negativní vliv na nehodovost, jakož i kvalitu infrastruktury a fungování dopravy. Závažný je dopad ledovky na provoz elektrických drah, kdy dochází ke ztrátě funkčnosti trolejových vedení, které vede k úplnému ochromení dopravy.

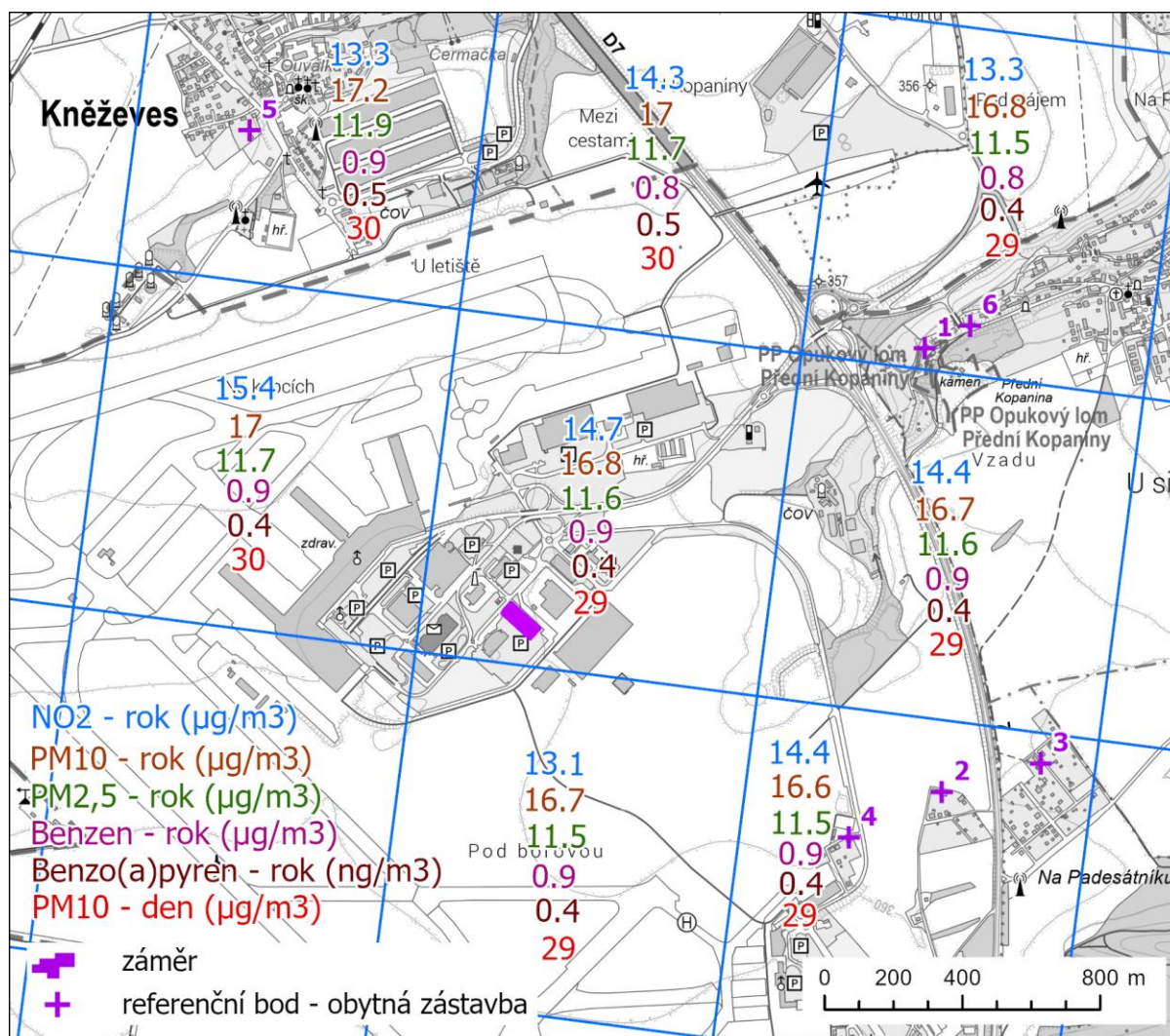
Zvýšení teplot a častější fluktuace vysokých a nízkých teplot zvyšují nároky na klimatizaci a temperování vozidel hromadné dopravy. Kromě ohřevu odpadním teplem motorů, bude pravděpodobně nadále růst nárok na období, kdy je prostor dohříván, na druhou stranu budou během letních měsíců růst požadavky na klimatizaci s cílem chlazení prostoru, které je však energeticky značně náročné. Z těchto důvodů lze očekávat zvýšenou spotřebu energií při provozu dopravních prostředků.

Dopad klimatických změn na dopravní infrastrukturu je řešen především v rámci zásobování energií a u stability dopravních staveb před účinkem povodňových stavů. Výpadky energií se předpokládá řešit záložními zdroji.

V souvislosti s výše uvedeným byla zpracována samostatná studie Vyhodnocení odolnosti stavebního záměru vůči klimatickým změnám dle Směrnice č. 2014/52/EU. (viz příloha č. 4).

OVZDUŠÍ

Kvalita ovzduší v okolí pražského letiště je poměrně dobrá, o čemž svědčí data z měřících stanic imisního monitoringu (viz. Český hydrometeorologický ústav, www.chmi.cz) a data pětiletých klouzavých průměrů koncentrací jednotlivých znečišťujících látek, které jsou konstruovány pro čtverce 1 x 1 km v souřadném systému S-JTSK (zdroj: Český hydrometeorologický ústav, www.chmi.cz). Stávající imisní pozadí, které vyplývá z pětiletých klouzavých průměrů z let 2020 - 2024, znázorňují následující obrázek.



Obr. 8. Imisní pozadí v lokalitě - data z pětiletých klouzavých průměrů z let 2020 – 2024 (zdroj: Český hydrometeorologický ústav, www.chmi.cz)

Doplňkovou informací pro určení stávající imisní zátěže jsou data z nejbližší a nejrepresentativnější stanice imisního monitoringu, a to Letiště Praha (ALERA) z roku 2024, kdy byl měřen NO₂. V úvahu byla u NO₂ (průměrné hodinové koncentrace) brána 19. nejvyšší naměřená hodnota. Naměřené hodnoty jsou uvedené v Tab. 15. (zdroj: Český hydrometeorologický ústav, <http://www.chmi.cz>).

Tab. 15. Koncentrace znečišťujících látek naměřené stanicí AIM Letiště Praha (ALERA) v roce 2024 (zdroj: ČHMÚ, <http://www.chmi.cz>)

Koncentrace znečišťující látky (μg/m ³)	Letiště Praha (ALERA)
NO ₂ (průměrná hodinová koncentrace – 19. nejvyšší naměřená hodnota)	65

Z výše uvedených hodnot je patrné, že v lokalitě nedochází k překračování platných imisních limitů pro sledované znečišťující látky. Koncentrace všech sledovaných znečišťujících látek se nacházejí bezpečně pod úrovní imisních limitů.

Tab. 16. Imisní limity uvedené v příloze č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, pro sledované znečišťující látky (NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, benzen, benzo(a)pyren)

Znečišťující látka	Ochrana zdraví lidí			Maximální počet překročení
	aritmetický průměr [μg.m ⁻³]			
	roční	denní	hodinový	
suspendované částice (PM ₁₀)	40	50	-	35
suspendované částice (PM _{2,5})	20	-	-	-
oxid dusičitý (NO ₂)	40	-	200	18
benzen	5	-	-	-
benzo(a)pyren	0,001	-	-	-

K výše uvedenému je nutné konstatovat, že v současné době probíhá revize směrnice 2008/50/ES (Směrnice Evropského parlamentu a rady o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu). Dle této směrnice je navržena úprava mezních hodnot koncentrací některých znečišťujících látek, a to od roku 2030. Mezní hodnoty reprezentují v naší legislativě hodnoty imisních limitů. Do naší legislativy zatím návrh směrnice nebyl promítnut. Vzhledem k tomu, že výhledový stav výpočtu rozptylové studie je rok 2033, tedy po návrhu platnosti nových imisních limitů, uvádíme pro úplnost přehled navržených mezních hodnot pro sledované znečišťující látky dané výše uvedenou směrnicí.

Tab. 17. Mezní hodnoty pro ochranu veřejného zdraví uvedené ve Směrnici 2008/50/ES, kterých má být dosaženo do 1. ledna 2030

Znečišťující látka	Ochrana zdraví lidí			Maximální počet překročení (denní hodnoty)
	Doba průměrování [μg.m ⁻³]			
	Kalendářní rok	1 den	1 hodina	
suspendované částice (PM ₁₀)	20	45	-	18
suspendované částice (PM _{2,5})	10	25	-	18
oxid dusičitý (NO ₂)	20	50	200	18
benzen	3,4	-	-	-
benzo(a)pyren	0,001	-	-	-

Z výše uvedených hodnot je patrné, že v lokalitě nedochází k překračování platných imisních limitů pro sledované znečišťující látky dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. Koncentrace všech sledovaných znečišťujících látek se nacházejí bezpečně pod úrovní imisních limitů.

Co se týká imisních limitů, které jsou navrženy směrnici 2008/50/ES (Směrnice Evropského parlamentu a rady o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu), v současnosti dochází v lokalitě k překračování mezní hodnoty průměrné roční koncentrace $PM_{2,5}$. Ostatní sledované znečišťující látky navrženou hodnotu imisního limitu splňují. U nově zaváděných sledovaných koncentrací (např. průměrná denní koncentrace $PM_{2,5}$, NO_2) není hodnota imisního pozadí sledována. Vzhledem k současnému setrvalému trendu každoročního snižování pozadových imisních koncentrací zejména látek PM a NO_2 je možné odhadnout, že ve výhledovém stavu, v roce 2033, může být požadová imisní koncentrace pod doporučenou hodnotou (tedy $10 \mu g.m^{-3}$).

C.I.3. GEOLOGICKÁ STAVBA A HYDROGEOLOGICKÉ POMĚRY

Z regionálně-geologického hlediska řadíme předkvartérní podloží zájmového území do jednotky České křídové tabule, která zde spočívá diskordantně na zvrásněných svrchnoordovických sedimentech. Zachovány jsou jednak turonské sedimenty souvrství bělohorského, jednak cenomanské sedimenty korycansko-peruckého souvrství.

Geologické poměry širšího okolí zájmového území jsou zhodnoceny na základě geologické mapy list 12-23 Kladno. Skalní podloží širšího okolí zájmové lokality je ve svrchní vrstvě součástí pokryvných útvarů Českého masivu, oblasti křídý, regionu české křídové pánve, regionální jednotky vltavo-berounského vývoje, zastoupené bělohorským souvrstvím mezozoického stáří, oddělení svrchní křídý, stupně turon. V podloží bělohorského souvrství je uloženo perucko-korycanské souvrství, oddělení svrchní křídý, stupně cenoman. Podloží mezozoických zpevněných sedimentů je součástí prevariského paleozoika Českého masivu, středočeské oblasti, regionu Barrandienu, regionální jednotky proterozoika Barrandienu, zastoupeného kralupsko-zbraslavskou jednotkou.

Povrch skalních hornin je překryt souvislou polohou kvarterních zemin, deluviální, deluvioeolické a eolické geneze. Půdotvorným procesem na nejmladším sprašovém pokryvu byl v holocénu vytvořen horizont hnědozemních půd s navážkami antropogenní geneze.

V zájmovém jsou projevy zlomové tektoniky v horninách proterozoika překryty křídovými a kvartérními sedimenty. Křídové sedimenty leží na starších formacích diskordantně. Saxonskou tektogenezi po skončení sedimentace bylo území postiženo jen nepatrně. Většina zlomů v geologických mapách je označena jako předpokládané zlomové linie.

Ověřené zlomy lze prokázat na některých výchozech, litologických rozhraních nebo v místech, kde byly provedeny vrty či geofyzikální měření. V prostoru zájmové lokality dle geologické mapy nejsou vyznačeny žádné tektonické linie.

Hydrogeologická charakteristika

Z regionálně hydrogeologického hlediska náleží zájmové území v základní vrstvě rajónu 6250 Proterozoikum a paleozoikum v povodí přítoku Vltavy. Dle hydrogeologické mapy list 12-23 Kladno je v zájmovém území přítomen průlinovo-puklinový kolektor s transmisivitou $T = 5,13 \cdot 10^{-5} - 3,20 \cdot 10^{-4} m^2/s$.

Rozhodujícími faktory pro akumulaci a kvalitu podzemních vod jsou:

- zrnitost,
- tektonické porušení skalních hornin,
- množství srážek,
- rozloha infiltračních oblastí.

Z hydrogeologického hlediska lze v zájmovém území rozlišit podzemí vody s průlinovým a puklinovým oběhem. Podle charakteru a stupně zvodnění můžeme vymezit tyto litologické celky s odlišnými hydrogeologickými vlastnostmi:

- proterozoikum,
- mezozoikum,
- kvartérní zeminy.

Proterozoikum

Proterozoické sklání horniny mají slabou až velmi slabou propustnost. Omezená puklinová propustnost je vázána na silicity. Silicity jsou však vzhledem k jejich morfoloické poloze a malé rozloze prakticky bezvodé. V břidlicích je zvodnění vázáno na svrchní zónu zvětrání a rozvolnění puklin, případně hlubší puklinové systémy. Obecně lze říci, že zvodnění vázané na proterozoické horniny nevytváří využitelné zásoby podzemních vod. Strop skalních hornin tvořených břidlicemi (drobami) je postižen rozsáhlou a intenzivní kaolinizací a je tedy možné považovat skalní masív za podložní izolátor.

Mezozoikum

Významnější kolektor podzemní vody je vázáný především na průlinově propustné cenomanské pískovce a slepence, méně výrazný puklinový kolektor je vázáný na turonské slínovce. V cenomanských pískovcích se souvislý kolektor s volnou nebo napjatou hladinou vytváří při bázi korycanských vrstev. Koeficient hydraulické vodivosti hornin cenomanského kolektoru se pohybuje od $1,6 \cdot 10^{-6}$ do $9,4 \cdot 10^{-4}$ m/s. Kolektor vázáný na turonské horniny je nesouvislý. Koeficient hydraulické vodivosti hornin turonského kolektoru se pohybuje v širokém rozmezí od $2,0 \cdot 10^{-8}$ do $1,7 \cdot 10^{-4}$ m/s. Propustnost je zde závislá na jejich zrnitostním složení a množství obsažené jílové složky.

Kvartér

Kvartér je hydrogeologicky téměř bez významu. V žádném provedeném průzkumném objektu nebyla v horizontu kvartérních zemín naražena hladina podzemní vody mělkého průlinového kolektoru vázaného na kvartérní zeminy. Spraše a sprašové hlíny, které se vyskytují v celém území, se vyznačují proměnlivým obsahem prachové a písčité složky, pro vodu jsou relativně málo propustné. V původním uložení nejsou sprašové hlíny vrstevnaté, jsou pórovité, kypré a zpravidla jsou prostoupeny svislými trhlinami, mají vertikální strukturu. Sprašové hlíny jsou propustné (svisle více než vodorovně 10-50x), ale srážková voda se v nich dlouho udržuje.

V zájmovém území byla hladina podzemní vody při realizaci průzkumných prací zjištěna ve pouze ve vrtu HV- 502/2. Ustálená hladina podzemní vody byla ověřena v úrovni 23 m p. t. (337,0 m n. m.). V širším okolí zájmového území se úroveň ustálené hladiny podzemní vody pohybuje v hloubce 25 - 28 m pod terénem (338 – 333 m n. m.) Generelní směr proudění podzemní vody je k SSV.

Záměr nezasahuje do žádného území chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

Záměr nezasahuje do žádného ochranného pásma přírodního léčivého zdroje nebo minerálních vod a žádné takové pásmo neleží v jeho blízkosti.

Podzemní vody:

Z hydrogeologického posouzení vyplývá, že v době výstavby letiště Praha – Ruzyně koncem 30-tých let byly jediným využívaným zdrojem vody studny, označené symboly S1 a S2, které byly vyhloubeny v roce 1938 v prostoru JV od zájmového území stavby, ve vzdálenosti cca 1 km. Studnami byla jímána voda z cenomanského i turonského kolektoru. Aktuálně je odebírána podzemní voda (ne pro účely zásobování pitnou vodou - pro jiné účely) z vrtu HV-121/2, který je situován SV od stavby parkovacího domu ve vzdálenosti cca 800 m. Vrt byl původně vyhlouben jako vrt monitorovací pro sledování úrovně znečištění podzemních vod ropnými látkami. Vrtem je jímána podzemní voda z kolektoru perucko-korycanského souvrství. Na základě vyhodnocení hydrodynamických zkoušek je využitelná vydatnost 5,25 l/s.

Rozhodnutím Úřadu městské části Prahy 6, odboru výstavby č. j. 2966/P-2564/1 Ruz/04-Ball-SP-NV ze dne 30. 9. 2004 bylo vydáno povolení k nakládání s vodami – odběru podzemních vod v množstvích:

$Q_{\max} 1,4 \text{ l/s}$

$Q_{\text{den}} 120 \text{ m}^3/\text{den}$

$Q_{\text{rok}} 12\,600 \text{ m}^3/\text{rok}$

Ve vzdálenosti do 1 km od místa stavby nejsou umístěny další jímací objekty k odběru podzemní vody k hromadnému a individuálnímu zásobování pitnou vodou a v zájmovém území nejsou vyhlášena žádná pásma hygienické ochrany zdrojů podzemní vody. Vydatnost a kvalita podzemní vody individuálních zdrojů zásobování pitnou vodou – vrtaných a kopaných studní v obcích Kněževes a Přední Kopanina, které jsou ve vzdálenosti větší než 1 km, nebude záměrem ohrožena.

Kontaminace a monitoring podzemních vod:

Dle informačního Systému evidence kontaminovaných míst (SEKM) jsou v nejbližším okolí záměru (do 1 km) evidovány 4 lokality kontaminovaných míst. Podle principů analýzy rizik jsou lokality zařazeny do několika základních kategorií podle toho, jaký další postup vyžadují. Každá lokalita je charakterizována třímístným kódem priority. Lokality kategorie A1, nebo A2 či A3 jsou ty, u nichž kontaminace znamená aktuální existující a potvrzený problém. U lokalit P1 až P4 znamená kontaminace problém potenciální, kde nemáme dostatek informací pro definitivní závěry. Lokality kategorie N0, N1, N2 nevyžadují žádný zásah.

Lokality kategorie A:

Depo autocisteren

Evidovaná lokalita LP s.p. - Depo autocisteren (ID: 12702045) je lokalitou s potvrzenou historickou kontaminací nepolárních extrahovatelných látek (NEL), které ovšem nepředstavuje aktuální zdravotní riziko ani rozpor s legislativou. Sanační práce na lokalitě probíhaly v letech 1994–2000. Sanace kontaminované lokality byla již ukončena. Zbytkové znečištění podzemní vody ropnými látkami na základě monitoringu podzemních vod po ukončení sanace je v limitech. V roce 2022 byly vrtý odbornou firmou v rámci demolice celého starého Depa autocisteren odstraněny.

Letiště Praha a.s.

Jedná se o lokalitu kontaminovanou látkami ze skupiny perfluoroalkylovaných sloučenin (PFAS), která jsou v letectví využívány v hydraulických kapalinách a v hasebních pěnách. V důsledku využívání hasebních pěn s obsahem PFAS látek v minulosti se mohou v podzemních vodách areálu letiště a jeho nejbližšího okolí tyto látky v minimálním množství vyskytovat. Jedná se o historickou ekologickou zátěž, která vznikla v době, kdy využití těchto látek bylo zcela legální a běžné. Výskyt PFAS látek v podzemních vodách a zeminách ve vybraných lokalitách areálu letiště byl zmapován a jejich výskyt v identifikovaných ohniscích spojených s nakládáním s hasebními pěnami byl potvrzen. PFAS látky jsou předmětem probíhajícího monitorování a hodnocení rizik v povrchových a podzemních vodách v areálu letiště. V současnosti nejsou k dispozici ověřená technologická řešení pro realizaci efektivní celoplošné sanace. Cílové limity pro skupinu těchto látek nebyly stanovené. Letiště Praha vedle pravidelného monitoringu sleduje vývoj problematiky PFAS látek a realizuje i kroky k omezení šíření znečištění. Současně podniká celou řadu kroků s cílem eliminovat rizika způsobená s výskytem těchto látek.

Lokality kategorie P:

Oblast hangáru F

Evidovaná lokalita Letiště Ruzyně, oblast hangáru F (ID: 12702046) je lokalitou s potvrzenou kontaminací podzemních vod a zemin ropnými a chlorovanými uhlovodíky, která se nachází v prostoru hangáru „F“, který byl majetkem ČSA a. s. V roce 2006 probíhaly na lokalitě sanační práce k odstranění kontaminace zemin CIU. Při sanačních pracích bylo indikováno znečištění horninového prostředí ropnými uhlovodíky a chlorovanými uhlovodíky, proto byl ze strany Letiště Praha, a.s. v r. 2007 financován dodatečný průzkum, který určil zdroj znečištění, plošný rozsah a koncentrace znečištění. Na něj navázala I. etapa sanace (prosinec 2008 – leden 2010). Následně byla vypracována analýza rizik pro další postup. Od února 2010 do května 2011 probíhalo překlenovací ochranné čerpání včetně monitoringu. II. etapa sanace byla naplánována na rok 2011. Na toto překlenovací ochranné sanační čerpání navazovala III. a IV. etapa ochranného čerpání (červen 2011 – prosinec 2012). Od 1. 4. 2013 byla zahájena sanace dle schválené projektové dokumentace (sanační čerpání turonské zvodně, ochranné čerpání cenomanské zvodně, bioremediace in-situ). Sanace byla v roce 2019 ukončena. V letech 2019 a 2020 byl proveden postsanační monitoring. Na základě výsledků bylo konstatováno, že plánované sanační práce v rámci postsanačního monitoringu byly naplněny. V roce 2021 byla provedena likvidace vybraných vrtů. V současnosti je tedy lokalita po ukončené sanaci.

Prostor pro čerpání leteckých PHM – oblast SEVER

V případě této lokality nebyly doposud zjištěny žádné kontaminace. Na lokalitě dlouhodobě probíhá nakládání s leteckými pohonnými hmotami v oblasti terminálu 1 a 2. Jde o standardní manipulaci s leteckými PHM na letišti na udržovaném, zpevněném prostoru – plnění letadel LPH. Pohonné hmoty jsou skladovány v centrálním skladu pohonných hmot v Kněževsi a produktovodem vedeny do depa autocisteren vybudovaném v roce 2019.

Oblast je vedena v Pražském registru skládek a potencionálně kontaminovaných míst z 90. let.

C.I.4. NEROSTNÉ SUROVINY

Předmětný záměr nezasáhne do stanoveného dobývacího prostoru, chráněného ložiskového území či do území bilancovaných výhradních a nevyhrazených ložisek dle zákona č. 44/1988 Sb., horní zákon, v platném znění.

Aktivní či pasivní sesuvy nebo jiné nebezpečné svahové deformace či svahové nestability se dle dostupných údajů (geology.cz) v blízkosti stavebního záměru nenacházejí.

C.I.5. GEOMORFOLOGIE

Z geomorfologického hlediska (Demek et al., 1987) posuzované území náleží do provincie Česká vysočina, subprovincie Poberounská soustava), v rámci nižších geomorfologických jednotek zasahuje do celku Pražská plošina. Pražská plošina je geomorfologický celek (podsoustava), která se rozkládá ve středních Čechách, zhruba na území hlavního města Prahy a v jeho západním a jihovýchodním okolí. Rozloha celku činí 1 128 km² její nadmořská výška se pohybuje od 170 metrů (údolí Vltavy před Kralupami u Chvatěrub) po 435 metrů (lesnatá planina Na rovinách asi ½ km severovýchodně od Srb na západním Kladensku). Základ reliéfu představuje tabule, protnutá úzkým a hlubokým údolím řeky Vltavy, které se v jejím středu otevírá v Pražskou kotlinu. Zatímco okrajové části Pražské plošiny jsou charakteristické malou členitostí s výškovými rozdíly nejvýše desítek metrů, směrem k Vltavě drobné potoky vytvořily síť výrazně se zahlubujících úzkých údolí s převýšeními přesahujícími 100 m. Na území celku leží převážná část Prahy (vyjma okrajových severovýchodních čtvrtí a Zbraslavi), z dalších významnějších sídel pak např. Kladno, Slaný, Roztoky, Hostivice, Říčany a Úvaly. Z velkoplošných chráněných území zasahuje na jihozápad Pražské plošiny CHKO Český kras.

Tab. 18. Geomorfologické členění zájmové lokality (Demek 1987)

Provincie	Česká vysočina
Subprovincie	Poberounská soustava
Oblast	Brdská oblast
Celek	Pražská plošina
Podcelek	Kladenská tabule

Okresek

Hostivická tabule

C.I.6. HYDROLOGICKÉ POMĚRY

Z hydrologického hlediska lze území zařadit do hlavního povodí řeky Labe, dílčího povodí 1-12-02 Vltava od Rokytky po ústí. Zájmová lokalita je součástí dílčího povodí 4. řádu č. 1-12-02-0110-0-00 Kopaninský potok o rozloze 7,206 km² a dílčího povodí 4. řádu č. 1-12-02-0100-0-00 Únětický potok o rozloze km². Hlavním vodním tokem v těchto dílčích povodí je Kopaninský potok, který je veden ve vzdálenosti cca 1400 m od východní hranice areálu.

Záměr neleží v žádném záplavovém území (nejbližší záplavové území s vazbou na vodní tok Únětický potok je vymezeno cca 1 600 m severovýchodním směrem od předmětného záměru. Chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV) záměrem dotčena nebude, ani není v blízkém ani širším okolí vymezena. V posuzovaném území nejsou vyhlášena ochranná pásma vodních zdrojů, ochranná pásma vodních nádrží ani ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů nebo zdrojů minerálních vod.

Ve smyslu nařízení vlády č. 401/2015 Sb. se všechny útvary povrchových vod na území ČR, tedy i vody v okolí zájmové lokality, vymezují jako citlivé oblasti.

Záměr leží ve zranitelné oblasti ve smyslu přílohy č. 1 nařízení vlády č. 262/2012 Sb., v platném znění.

V rámci přípravy projektové dokumentace stavby byl zpracován aktuální inženýrskogeologický a hydrogeologický průzkum včetně orientačního průzkumu kontaminace (K+K průzkum s.r.o., 2025), který podrobně vyhodnotil geologické, hydrogeologické a environmentální poměry v zájmovém území. Výsledky průzkumu neprokázaly přítomnost významné kontaminace zemin ani jiných složek horninového prostředí a zjištěné zeminy lze po posouzení jejich vlastností vhodným způsobem využít v rámci stavby nebo pro zásypové konstrukce. Průzkum dále potvrdil, že podloží tvoří převážně kvartérní sedimenty nasedající na slabě zvětralé písčité slínovce (opuky) s dostatečnými geotechnickými vlastnostmi pro navrhovanou stavbu. Podzemní voda nebyla v provedených vrtech do hloubky 10 m zastižena, přičemž její hladina byla ověřena v úrovni přibližně 25–27 m pod povrchem terénu, a nebude tak ovlivňovat navržené založení objektu. Hydrogeologické poměry jsou charakterizovány převážně nízkou propustností jemnozrnných zemin, což omezuje možnosti likvidace srážkových vod přímým vsakem a předpokládá jejich řízené odvádění do systému dešťového hospodářství. Průzkum současně konstatuje, že realizaci záměru nebrání žádné zjištěné inženýrskogeologické ani hydrogeologické skutečnosti

Citlivé oblasti

Ve smyslu nařízení vlády č. 401/2015 Sb., v aktuálním znění, se všechny útvary povrchových vod na území ČR, tedy i vody v okolí zájmové lokality, vymezují jako citlivé oblasti s následnou odpovídající ochranou (emisní standardy pro citlivé oblasti a pro vypouštění odpadních vod do vod povrchových ovlivňujících kvalitu vody v citlivých oblastech dle přílohy č. 1 výše zmíněného nařízení vlády).

Citlivé oblasti vymezuje dle ustanovení § 32 odst. 2 vodního zákona vlada nařízením. Dle ustanovení § 15 odst. 1 nařízení vlády č. 401/2015 Sb., jsou všechny útvary povrchových vod na území ČR vymezeny jako citlivé oblasti.

Zranitelné oblasti

Dle vodního zákona (č. 254/2001 Sb., o vodách, v aktuálním znění) jsou zranitelné oblasti území, kde se vyskytují povrchové a podzemní vody, zejména využívané nebo určené jako zdroje pitné vody, v nichž koncentrace dusičnanů přesahuje hodnotu 50 mg/l nebo mohou této hodnoty dosáhnout, nebo povrchové vody, u nichž v důsledku vysoké koncentrace dusičnanů ze zemědělských zdrojů dochází nebo může dojít k nežádoucímu zhoršení jakosti vody.

Záměr leží ve zranitelné oblasti ve smyslu přílohy č. 1 nařízení vlády č. 262/2012 Sb., v platném znění.

C.I.7. PŮDY

Realizace záměru bude probíhat na zpevněných plochách, které jsou součástí stávajících zpevněných parkovacích ploch. Dle katastru nemovitostí jsou pozemky vedeny jako ostatní plochy (ostatní dopravní plocha).

Oblast, ve které se posuzovaný záměr nachází, má zemědělsko-průmyslový charakter s převahou polních kultur. V širším území se vyskytují půdy I. a II. třídy ochrany, tedy bonitně nejcenější půdy. Dle půdní typologie (TKSP ČR) je na přímo dotčeném území zastoupena především hnědozem.

C.I.8. ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ A PŘÍRODNÍ PARKY

Zvláště chráněná území

Zvláště chráněná území (ZCHÚ) dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, můžeme rozdělit na tzv. velkoplošná a maloplošná. Do skupiny velkoplošných zvláště chráněných území jsou řazeny národní parky a chráněné krajinné oblasti. Do skupiny maloplošných zvláště chráněných území řadíme přírodní památky, národní přírodní památky, přírodní rezervace a národní přírodní rezervace.

Záměr nezasahuje do žádného zvláště chráněného území ani neleží na území přírodního parku. Rovněž v nejbližším okolí žádné ZCHÚ vymezeno není (nejblíže je situována PP Opukový lom Přední Kopanina, a to ve vzdálenosti cca 1700 m východním směrem od posuzovaného záměru).

Přírodní parky

Dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny může být k ochraně krajinného rázu s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami, který není zvláště chráněn podle části třetí tohoto zákona, zřízen obecně závazným právním předpisem přírodní park a stanovit

tak omezení takového využití území, které by znamenalo zničení, poškození nebo rušení stavu tohoto území.

Záměr se nenachází v území žádného vymezeného přírodního parku.

C.I.9. ÚZEMÍ CHRÁNĚNÁ NA ZÁKLADĚ MEZINÁRODNÍCH ÚMLUV

Dalším typem území jsou území vyhlášená v rámci realizace mezinárodních úmluv na ochranu životního prostředí. Do této kategorie můžeme zařadit území Ramsarské úmluvy (jedná se o mokřady mezinárodního významu) či požadavky Bernské konvence.

Zájmová lokalita se nenachází v žádném výše zmíněném území.

Území soustavy Natura 2000

Jedná se o zvláštní typ území, které bylo na základě vědeckých předpokladů vybráno jako lokalita pro soustavu chráněných území Natura 2000 podle legislativy Evropského společenství, konkrétně podle směrnice Rady č. 2009/147/ES o ochraně volně žijících ptáků a směrnice č. 92/43/EEC o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin. V rámci ČR je síť chráněných území Natura 2000 tvořena evropsky významnými lokalitami (EVL) a ptačími oblastmi (PO).

Záměr přímo nekoliduje s žádným chráněným územím soustavy NATURA 2000 (přímo dotčeny nebudou evropsky významné lokality (EVL) ani ptačí oblasti (PO)). Cca 4,3 km severozápadním směrem od dotčeného území se nachází EVL Zákolanský potok (CZ0213016).

Ke stavbě „Úprava zaměstnaneckého parkoviště s PD APC“ (dále jen „záměr“) se vyjádřil příslušný úřad orgán ochrany přírody a krajiny (Magistrát hlavního města Prahy) dne 3.3.2026 (č. j. MHMP 187646/2026) dle ustanovení § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů vydáno stanovisko, že uvedený záměr nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (příloha 9).

C.I.10. ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY

ÚSES je vymezován na základě zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Můžeme jej charakterizovat jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých, ekosystémů. ÚSES umožňuje uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivě působí na okolní, méně stabilní části krajiny a vytváří tak základ pro její mnohostranné využívání. Vymezení ÚSES stanoví a jeho hodnocení provádějí orgány územního plánování a ochrany přírody ve spolupráci s orgány vodohospodářskými, ochrany zemědělského půdního fondu a státní správy lesního hospodářství.

Rozlišují se tři úrovně ÚSES:

- nadregionální
- regionální
- lokální

Záměrem nebude ÚSES dotčen.

C.I.11. VÝZNAMNÉ KRAJINNÉ PRVKY, PAMÁTNÉ STROMY, KRAJINNÝ RÁZ

Významné krajinné prvky (VKP)

Pojem významný krajinný prvek (VKP) byl zaveden zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v aktuálním znění. Jako VKP jsou definovány ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotné části krajiny, které utváří její typický vzhled nebo přispívají k udržení její stability. Významnými krajinnými prvky jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy (tzv. VKP ze zákona) nebo jiné části krajiny, které takto zaregistruje ve smyslu zákona o ochraně přírody příslušný orgán státní správy. Jde zejména o mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků.

V předmětném území se nenachází významné krajinné prvky.

VKP registrované

V blízkosti stavby se nenachází registrovaný významný krajinný prvek dle § 6 zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

Památné stromy

V těsné blízkosti trati se nenachází žádný památný strom.

Krajinný ráz

Záměr je situován ve středu Pražské plošiny. Základ reliéfu tvoří tabule, protnutá úzkým a hlubokým údolím řeky Vltavy. Okrajové části se naopak vyznačují nízkou členitostí (Demek et Mackovčín 2006). Nadmořská výška předmětného území je 350 m n.m. Krajina v okolí záměru je charakteristická především technickými stavbami, liniovými stavbami, zemědělsky obhospodařovanou krajinou a travními porosty. Území jde považovat za urbanizovanou krajinu bez vylišeného reliéfu. Výškově je budova zasazena mezi stávající objekty areálu letiště. Výšky nových objektů nebudou přesahovat výšku stávajících objektů.

C.I.12. FLÓRA A FAUNA

Letiště Václava Havla se nachází v rozvojovém a zemědělsky intenzivně využívaném extravilánu Prahy. V posledních letech se v území rozrůstá zástavba logistických a výrobních hal a silniční infrastruktury. V souvislosti s postupným rozvojem letiště došlo k záborům zemědělských ploch (např. při stavbě hlavní přistávací dráhy a související infrastruktury). Při intenzifikaci zemědělství a upuštění od tradičního hospodaření v polovině 20. století vytvořily travnaté plochy letiště refugium pro mnoho ubývajících druhů živočichů otevřených, respektive stepních biotopů.

V celém území Letiště Václava Havla a jeho okolí byl v letech 2020–2021 proveden komplexní biologický průzkum (Hykel, M. a kol. – Ecological Consulting a.s., 12/2021) zahrnující botanické, zoologické a entomologické šetření ve všech hlavních typech biotopů. V návaznosti na tento průzkum byla v letech 2025–2026 realizována jeho aktualizace, která ověřovala změny ve výskytu rostlin a živočichů a doplnila nové poznatky z dalších vegetačních sezón. Aktualizovaný průzkum je v současné době dokončován s předpokládaným odevzdáním v říjnu 2026, přičemž již nyní jsou k dispozici průběžné výsledky aktualizace, ze kterých lze při hodnocení vycházet. Z hlediska dílčího členění komplexních biologických průzkumů jsou záměrem dotčeny především plochy U1 (udržované plochy s výsadbami dřevin) a T1 (travní porosty mimo SRA).

Plocha U1, do níž spadá i prostor plánovaného parkovacího domu za objektem APC, náleží do kategorie udržovaných travnatých ploch s výsadbami dřevin. Převládají zde intenzivně sečené trávníky s běžnou vegetací sešlapávaných stanovišť a liniové nebo skupinové výsadby převážně javorů a dalších okrasných dřevin. V širší ploše U1 byli zaznamenáni zejména čmeláci rodu *Bombus* (O), modrásek černolemý (*Plebejus argus*, NT), dlouhozobka zimolezová (*Hemaris fuciformis*, VU) a koroptev polní (*Perdix perdix*, O, NT). Ostatní zvláště chráněné druhy byly zjišťovány pouze příležitostně při přeletech nebo sběru potravy bez těsnější vazby na vlastní biotop udržovaných trávníků. Trvalý výskyt zvláště chráněných obojživelníků a plazů zde potvrzen nebyl a je považován za málo pravděpodobný.

Plocha T1 určená pro náhradní výsadby představuje travnaté porosty mimo SRA s převahou kostravy rákosovité a druhově pestřejším bylinným patrem. Vyskytují se zde zejména kakost luční (*Geranium pratense*), hrachor hlíznatý (*Lathyrus tuberosus*), silenka široolistá (*Silene latifolia*) a lnice květel (*Linaria vulgaris*), místy doplněné ruderální vegetací. V rámci biologických průzkumů byly v ploše T1 zaznamenány populace čmeláků rodu *Bombus* (O), modrásek černolemý (*Plebejus argus*, NT), v návaznosti na sousední prostředí rovněž prskavec větší (*Brachinus crepitans*, O), dále ještěrka obecná (*Lacerta agilis*, SO, VU, IV) v blízkém okolí plochy, koroptev polní (*Perdix perdix*, O, NT), slavík obecný (*Luscinia megarhynchos*, O) a běžné druhy savců kulturní krajiny. V prostoru jižně pod stávající čerpací stanicí Shell byl v letech 2020–2021 zaznamenán také křeček polní (*Cricetus cricetus*, SO, IV), kdy byly nalezeny čtyři nory a jeden uhynulý jedinec po senoseči.

Aktualizace biologického průzkumu z let 2025–2026 neprokázala v ploše U1 významné změny charakteru biotopu ani výskytu zvláště chráněných druhů. Potvrzen zůstal charakter intenzivně sečených trávníků s běžnou vegetací, nově byly zaznamenány pouze některé běžné nebo regionálně významnější druhy rostlin, například mochna jarní (*Potentilla verna*). Biologická hodnota plochy zůstává nízká a je nadále soustředěna převážně na běžné druhy bezobratlých a ptáků využívajících území příležitostně.

V ploše T1 byla při aktualizaci v roce 2025 nově potvrzena štětka laločnatá (*Dipsacus laciniatus*, C3/NT). Nadále byl potvrzen výskyt čmeláků rodu *Bombus* (O), modráška černolemého (*Plebejus argus*, NT) a koroptve polní (*Perdix perdix*, O, NT). Naopak křeček polní nebyl v letech 2025–2026 i přes opakované snahy nalezen. Aktualizovaný průzkum však upozorňuje, že jeho výskyt v okolním území je dlouhodobě doložen a že travnaté porosty T1 lze i nadále považovat za potenciálně vhodný biotop. Jeho početnosti v krajině výrazně kolísají v závislosti na populačních cyklech a zemědělském hospodaření.

Přestože byly zvláště chráněné a další ochranný významné druhy evidovány v plochách U1 a T1 jako celku, jejich výskyt není plošně rovnoměrný. V případě plánovaného parkovacího domu za objektem APC se konkrétní dotčená plocha nachází v intenzivně udržovaném travnatém prostoru s rozptýlenými výsadbami dřevin, kde se vyskytují běžné druhy rostlin typické pro sešlapávané trávníky, zejména jílky vytrvalý (*Lolium perenne*), lipnice roční (*Poa annua*), jetel plazivý (*Trifolium repens*), jitrocel velký (*Plantago major*), sedmikráska chudobka (*Bellis perennis*) a pampelišky (*Taraxacum* sect. *Ruderalia*). Stromové výsadby tvoří především javor klen (*Acer pseudoplatanus*) a javor mléč (*Acer platanoides*). Ze živočichů zde byli zaznamenáni převážně běžní zástupci bezobratlých; výskyt zvláště chráněných druhů je zde málo pravděpodobný a v případě čmeláků rodu *Bombus* lze očekávat nanejvýš příležitostné zálety jedinců při sběru potravy. Trvalý výskyt zvláště chráněných druhů na vlastní ploše parkovacího domu nebyl potvrzen. Uvedené skutečnosti odpovídají charakteru stávajícího intenzivně využívaného zaměstnaneckého parkoviště a navazujících udržovaných travnatých ploch s omezeným biologickým potenciálem.

V případě plochy náhradních výsadeb se vlastní navrhovaná výsadbová lokalita nachází v běžném travním porostu s převahou kostřavy rákosovité a běžných lučních bylin. Z ochranný významných rostlin zde byl při aktualizaci zaznamenán jednotlivý výskyt štětky laločnaté. Ze zvláště chráněných živočichů byli potvrzeni pouze čmeláci rodu *Bombus* (O). Modrásek černolemý (*Plebejus argus*, NT) byl zaznamenán v rámci širší plochy, avšak lokalita nepředstavuje jeho optimální biotop. Ještěrka obecná byla evidována pouze v blízkém okolí plochy. Koroptev polní využívá travnaté porosty v širším okolí k hnízdění a sběru potravy. Dříve zjištěný výskyt křečka polního (*Cricetus cricetus*, SO, IV) byl lokalizován přibližně 300 m západně od navržených náhradních výsadeb, respektive jižně pod stávající čerpací stanicí Shell, a nebyl potvrzen ani při aktualizaci průzkumu, ani přímo v prostoru určeném pro náhradní výsadby. Proto lze samotnou plochu výsadeb považovat za území s převahou běžné luční bioty a bez doloženého aktuálního výskytu zvláště chráněných druhů s úzkou vazbou na dotčenou plochu.

Z dendrologického průzkumu vyplývá, že projekt počítá s odstraněním všech dřevin v místě výkopových prací. Výkopové práce stavby zasahují až po hranice pozemku. Odstraněno bude celkem 40 ks stromů. Jedná se převážně o javory mléče, dále pak dřezovec trojtrnný, ořešák královský atd. Dále bude odstraněno celkem 237 m² keřů. U všech těchto kácených stromů a keřů jsou navržena kompenzační opatření, tedy výsadba na náhradních pozemcích investora – viz níže v části D.

Ochrana stromů v blízkosti stavby:

Stromy v blízkosti stavby, tj. do 5 m od hranice stavby, budou po dobu stavby chráněny dle ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů a vegetačních ploch zejména

bedněním kmene a ochranou kořenového prostoru, a podle Standardů péče o přírodu a krajinu AOPK, Arboristické standardy Řada A – Ochrana dřevin při stavební činnosti, SPPK A01 002:2017

C.I.13. NEMOVITÉ KULTURNÍ PAMÁTKY, ARCHEOLOGICKÁ A PALEONTOLOGICKÁ NALEZIŠTĚ

Nemovité kulturní památky

Kulturní památky jsou podle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění, chráněny jako nedílná součást kulturního dědictví lidu, svědectví jeho dějin, významného činitele životního prostředí a nenahraditelné bohatství státu.

Záměr nekoliduje s žádnou kulturní památkou typu světového kulturního dědictví, ani nejsou v přímo dotčeném území evidovány vesnické památkové zóny nebo rezervace, krajinné památkové zóny či archeologické památkové rezervace. Záměr se nenachází v historickém centru města a je situován mimo ochranná pásma městské památkové zóny či městské památkové rezervace.

Archeologická a paleontologická naleziště

Celý prostor letiště náleží do UAN II, tj. území, kde se pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů pohybuje v rozmezí 51 – 100 %. Sem patří všechny sídelní útvary (obce s první písemnou zmínkou již ve středověku, kterých je převážná většina), území v těsné blízkosti ÚAN I. atd.

Vzhledem k výše uvedenému nelze vyloučit pravděpodobnost archeologického nálezu ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění, a proto je třeba zásahy do terénu v souladu s platnou legislativou v předstihu oznámit příslušnému Archeologickému ústavu.

Paleontologické nálezy (dle zákona ČNR č. 114/92 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) v zájmovém území nepředpokládáme.

C.II. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA STAVU SLOŽEK ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ, KTERÉ BUDOU PRAVDĚPODOBNĚ VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY

Záměr, vzhledem ke svému charakteru, nebude mít významný negativní vliv na životní prostředí, proto v této kapitole nejsou stručné charakteristiky významně ovlivněných složek životního prostředí v dotčeném území uváděny. Relevantní charakteristiky ostatních složek jsou uvedeny v předchozích textech.

D. ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

D.I. CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ A ODHAD JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI (Z HLEDISKA PRAVDĚPODOBNOSTI, DOBY TRVÁNÍ, FREKVENCE A VRATNOSTI)

Kapitola vyhodnocuje nejvýznamnější vlivy záměru týkající se jednotlivých složek životního prostředí. Zároveň stanovuje souhrn opatření k předcházení či zmírňování vlivů stavby na životní prostředí.

V relevantních případech je v příslušných kapitolách podána charakteristika případných kumulativních a synergických vlivů záměru s dalšími plánovanými stavbami v okolí.

D.I.1. VLIVY STAVBY NA OBYVATELSTVO A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

Hlavní faktory, které budou mít vliv na zdraví obyvatel, jsou chemické, fyzikální a socioekonomické. Působení těchto faktorů můžeme hodnotit pro období výstavby a období provozu záměru. Jako potenciálně nejvýznamnější možné vlivy spojené s výstavbou a provozem posuzovaného záměru byly tedy vytipovány vlivy spojené s hlukovým zatížením lokality a se znečišťováním ovzduší.

HLUK

Období výstavby

Z příložené hlukové studie vyplývá, že výstavba posuzovaného záměru (parkovací dům + kolektor) je plánována na období let 2027 – 2029. Akusticky významné práce budou prováděny pouze v denní době v časovém rozmezí v rozsahu 7–21 hodin. Dle výpočtového modelu dosáhne v nejzatíženějším ChVePS průměrná hluková zátěž ze stavební činnosti hodnoty $L_{Aeq,s} = 34,4$ dB (výpočtový bod S2, 2. NP). Hluková zátěž ze stavební činnosti záměru byla dále posouzena v kumulaci s paralelně probíhající výstavbou projektů v rámci lokality, přičemž byla ve stejném výpočtovém bodě zjištěna průměrná hluková zátěž $L_{Aeq,s} = 42,6$ dB (výpočtový bod S2, 2. NP). Obě zjištěné hodnoty jsou hluboko pod hranicí hygienického limitu (65 dB), protihluková opatření nejsou navrhována.

Dále byl proveden orientační výpočet příspěvku hlukové zátěže ze staveništního provozu k celkové hlučnosti automobilového provozu na pozemních komunikacích, a to včetně kumulace s paralelně probíhající výstavbou v rámci prostoru letiště. Hlukový příspěvek byl zjišťován v referenční vzdálenosti na trase staveništní dopravy na ulici Aviatická a dálnici D7 (sčítací úsek 1-0740). Výpočtový model prokázal, že na obou prověřovaných komunikacích bude nárůst hlučnosti nulový (0,0 dB), tedy nezpůsobí žádnou změnu. Z toho důvodu nejsou navrhována žádná protihluková opatření.

Hluková zátěž v období výstavby bude časově omezená a plně reverzibilní.

Období provozu

Pro vyhodnocení vlivu hluku v době provozu byla zpracována Hluková studie, která je součástí přílohy 2. Výpočet akustické zátěže byl prováděn v následujících referenčních výpočtových bodech.

Tab. 19. Umístění výpočtových bodů pro výpočet hluku z automobilového provozu

výpočtový bod	adresa	parcelní číslo	katastrální území	účel užívání dle KN
A1	Ke Kopanině 312, Tuchoměřice	151	Kněžívka	rodinný dům
A2	Ke Kopanině 256, Tuchoměřice	95	Kněžívka	rodinný dům
A3	Do rokli 61, Praha	411	Přední Kopanina	objekt k bydlení
A4*	U letiště 531, Praha	2511	Ruzyně	objekt k bydlení
A5**	Za Teplárnou 843, Praha	2882	Ruzyně	objekt k bydlení
A6	Na Padesátníku I 578	1401	Liboc	rodinný dům
A7	Letecká 663/16, Praha	1404	Ruzyně	rodinný dům
A8	Šmolíkova 899/58, Praha	1308	Ruzyně	bytový dům

*náhrada za nejexponovanější objekt v blízkosti ulice K Letišti na adrese U letiště 527, kde byl dle informací investora odstraněn ChVePS v rámci nedávné rekonstrukce

**dle informací investora je výhledově plánována demolice objektu

Níže v tabulkách jsou uvedeny modelem vypočtená hluková zátěž z automobilového provozu a porovnání výsledků s platnými hygienickými limity.

Tab. 20. Vliv hlukové zátěže z automobilového provozu vyvolaného posuzovaným záměrem

bod výpočtu	podlaží	$L_{Aeq,T}$ rok 2033 se záměrem (dB)		$L_{Aeq,T}$ rok 2033 bez záměru (dB)		hygienický limit (dB)	
		den	noc	den	noc	den	noc
A1	2.NP	57,2	55,4	57,2	55,4	68	58
A2	1.NP	58,1	52,4	58,1	52,5	68	58
A3	2.NP	51,0	48,2	51,0	48,2	68	58
A4	2.NP	59,5	56,2	59,5	56,2	68	58
A5	2.NP	61,6	59,1	61,7	59,1	68	58
A6	2.NP	61,4	58,5	61,4	58,5	68	58
A7	3.NP	64,7	59,3	64,7	59,3	68	58
A8	5.NP	59,2	54,6	59,2	54,6	68	58

Hlučnost ze silniční dopravy byla hodnocena v nejzatíženějších ChVePS v blízkosti silničních komunikací ovlivněných provozem záměru. Na základě dodaných podkladů a intenzit dopravy pro stavby „se záměrem“ a „bez záměru“ (nulová varianta) ve výhledovém roce 2033 byly zjištěny a porovnány ekvivalentní hladiny akustického tlaku v denní a noční době. Z hlukové studie vyplývá, že vliv záměru na hluk z automobilové dopravy je pro všechny výpočtové body nulový (0,0 dB), tedy nezpůsobí žádnou změnu. Rozdíl mezi stavby „se záměrem“ a „bez záměru“ byly vypočteny z nezaokrouhlených hodnot. Z toho důvodu nejsou navrhována žádná protihluková opatření.

VIBRACE

Záměr nebude ze své podstaty zdrojem šíření negativních vibrací do okolního prostředí.

EMISE/IMISE DO OVZDUŠÍ

Problematika emisí, resp. imisí je popsána v kapitole D.I.4.

VLIVY NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

Hlavní faktory, které mohou mít vliv na zdraví obyvatel, jsou faktory chemické, fyzikální a socioekonomické. Působení těchto faktorů můžeme hodnotit pro období provádění stavebních a montážních prací a pro období provozování záměru.

Vzhledem k charakteru záměru budou potenciální negativní vlivy záměru omezeny na nejbližší okolí lokality záměru a zdravotní rizika pro populaci budou minimalizována navrženými technicko-organizačními opatřeními (např. optimalizace tras návozu/odvozu materiálu, údržba přístupových komunikací, údržba stavební techniky...).

Pro potřeby zjišťovacího řízení byla zpracována samostatná příloha Vyhodnocení vlivu záměru na veřejné zdraví (příloha 5). Hodnocení zdravotních vlivů hluku z provozu záměru se opíralo o dostupná vědecká data Evropské agentury pro životní prostředí (EEA) a Světové zdravotnické organizace (WHO), jež popisují vztahy mezi hlukovou zátěží a jejím dopadem na lidský organismus.

Mezi prokazatelné nepříznivé účinky dlouhodobé expozice hluku ve venkovním prostředí (definované indikátory L_{den} a L_{night}) patří zejména subjektivní obtěžování, rušení spánku, rozvoj hypertenze či ischemické choroby srdeční. Prahová hodnota, nad kterou se začínají projevovat psychosociální vlivy hluku z dopravy a chronické obtěžování populace, je stanovena na úrovni $L_{den} = 42 \text{ dB}$.

Záměr je situován v rozvíjejícím se extravilánu Letiště Václava Havla, který je charakteristický silnou infrastrukturou, rozvojem logistických hal a stávající vysokou hladinou hlukového pozadí z letecké a silniční dopravy.

Vzhledem k lokalizaci parkovacího domu uvnitř areálu Sever Letiště Praha v návaznosti na ulici Jana Kašpara a značné prostorové izolaci od souvislé obytné zástavby – kdy nejbližší hodnocené objekty k bydlení v k. ú. Ruzyně, Přední Kopanina, Liboc a Kněževes leží ve vzdálenosti cca 1100 až 1500 metrů – je akustický příspěvek samotného provozu parkovacího domu u těchto receptorů zanedbatelný. Navýšení počtu vozidel (o předpokládaných 744 vozidel za 24 hodin) na příjezdových komunikacích vyvolané tímto záměrem nepředstavuje akusticky významnou změnu, která by vedla k měřitelnému nárůstu chronického obtěžování, hypertenze či k signifikantnímu narušení kvality spánku a homeostázy obyvatel v dotčených sídlech. Z hlediska vlivu hluku na veřejné zdraví je záměr akceptovatelný.

Na základě výsledků rozptylové studie a hlukové studie lze konstatovat, že provoz posuzovaného záměru nebude představovat významný zdroj zdravotních rizik pro obyvatele okolního území, a to ani v příp. kumulaci s vlivy ostatních záměrů.

Hodnocené příspěvky záměru ke koncentracím znečišťujících látek v ovzduší dosahují velmi nízkých hodnot a ve vztahu ke stávající imisní situaci představují pouze zanedbatelné navýšení celkové expozice obyvatelstva. Vypočtené koncentrace nepředstavují riziko vzniku ani zvýšení výskytu akutních nebo chronických zdravotních účinků a nejsou spojeny s měřitelným zhoršením zdravotního stavu exponované populace.

Obdobně z výsledků hlukového posouzení vyplývá, že realizace a provoz záměru nezpůsobí prokazatelné zvýšení hlukové zátěže v chráněném venkovním prostoru staveb. Rozdíly mezi aktivní a nulovou variantou jsou z hlediska zdravotních účinků zanedbatelné a nepředstavují změnu, která by mohla ovlivnit míru obtěžování obyvatel, kvalitu spánku nebo další zdravotní ukazatele související s expozicí hluku.

S ohledem na velmi nízké příspěvky záměru k imisní i hlukové zátěži lze předpokládat, že nedojde k významnému ovlivnění životních podmínek ani u citlivých skupin populace, zejména dětí, seniorů a osob s chronickými onemocněními dýchacího nebo kardiovaskulárního systému. Zjištěné příspěvky záměru jsou nízké, z hlediska veřejného zdraví nevýznamné a nezakládají předpoklad vzniku nových ani zhoršení stávajících zdravotních rizik.

Na základě provedeného hodnocení zdravotních rizik nebyly identifikovány takové změny v kvalitě ovzduší ani v hlukové situaci, které by mohly vést ke statisticky nebo zdravotně významnému ovlivnění zdravotního stavu obyvatel dotčeného území. **Posuzovaný záměr je z hlediska ochrany veřejného zdraví akceptovatelný.**

SOCIOEKONOMICKÉ VLIVY

Faktory psychické pohody by mohly být ovlivněny zejména v době výstavby. Rušivým faktorem může být jednak doprava stavebních materiálů na stavbu a pak vlastní stavební práce. Tyto vlivy (které jsou dočasné) však budou minimalizovány na nejnižší možnou míru dodržováním opatření pro omezení prašnosti a dále organizačními opatřeními.

Počet obyvatel ovlivněných účinky stavby

V nejbližších lokalitách žije na základě dat České statistického úřadu 795 obyvatel.

Tab. 21. Celkový počet evidovaných obyvatel žijících v dotčených lokalitách k 1.1.2022 (www.czso.cz)

Lokalita	Počet evidovaných obyvatel
Přední Kopanina	700
Na Padesátníku	33
Za Teplárnou	36
U letiště	26
Celkem	795

Podle odborného odhadu po období výstavby může být ovlivněno několik desítek obyvatel především vlivem pojezdů stavebních mechanismů, resp. nákladních aut. V období provozu záměru bude ovlivněno obdobné množství obyvatel jako v současnosti.

D.I.2. VLIVY NA OVZDUŠÍ A KLIMA

Vlivy v období výstavby

Jak bylo uvedeno v kapitole B.III.1, nejvýznamnější vlivy z hlediska ovzduší můžeme očekávat v etapě výstavby záměru, kdy se významně projeví vliv stavebních prací, a to zejména výkopové práce, skrývka, návoz stavebního materiálu, převozy zemin, šterku, přesypávání zemin, pohyb stavebních mechanismů a nákladních automobilů na stavbě apod. Stavba bude zdrojem zejména tuhých znečišťujících látek (TZL), které jsou v imisním pozadí a imisními limity sledovány zejména s ohledem na přítomnost částic PM₁₀ a PM_{2,5}.

Dále je možné očekávat navýšení emisí z provozu motorů stavebních mechanismů a nákladních automobilů při realizaci stavby, ten bude však oproti předpokládanému podílu tuhých znečišťujících látek minoritní.

Pro etapu výstavby byla zpracována rozptylová studie, a to jak samostatně pro projekt parkoviště P-APC, tak pro kumulativní záměry, které by se podle aktuálně platného harmonogramu měly realizovat v roce 2027 (rok s nejvýznamnějším objemem prašných činností). Rozptylová studie je uvedena jako příloha č. 3 oznámení.

Etapu výstavby – P-APC

Etapu výstavby bude znamenat zatížení okolí zejména tuhými znečišťujícími látkami. Jak vyplývá z rozptylové studie, nejvyšší příspěvky lze očekávat u maximální denní koncentrace PM_{10} , kdy se příspěvky mohou pohybovat až na úrovni několika $\mu g \cdot m^{-3}$. Jedná se však o koncentrace, které jsou v rámci spočtených denních hodnot nejvyšší a odpovídají nejnepříznivějším podmínkám provozu zdroje (tedy špatné rozptylové podmínky). U průměrných ročních koncentrací PM_{10} a $PM_{2,5}$ lze předpokládat příspěvky k imisnímu pozadí vyvolané realizací stavby parkovacího domu na úrovni cca několik setin, resp. tisícín $\mu g \cdot m^{-3}$. Výše uvedené příspěvky jsou poměrně nízké a při započtení k aktuálnímu imisnímu pozadí k překročení imisních limitů nedojde.

Etapu výstavby – kumulativní záměry

Etapu výstavby bude při zahrnutí realizace i dalších uvažovaných staveb v okolí stavebního záměru znamenat zatížení okolí zejména tuhými znečišťujícími látkami. Jak vyplývá z , nejvyšší příspěvky lze očekávat u maximální denní koncentrace PM_{10} , kdy se příspěvky mohou pohybovat až na úrovni několika $\mu g \cdot m^{-3}$ (až cca 14 $\mu g \cdot m^{-3}$ u nejzatíženějšího referenčního bodu č. 4). Jedná se však o koncentrace, které jsou v rámci spočtených denních hodnot nejvyšší a odpovídají nejnepříznivějším podmínkám provozu zdroje (tedy špatné rozptylové podmínky). U průměrných ročních koncentrací PM_{10} a $PM_{2,5}$ lze předpokládat příspěvky k imisnímu pozadí vyvolané realizací stavby parkovacího domu a dalších paralelně probíhajících staveb v okolí na úrovni cca několik desetin, resp. setin $\mu g \cdot m^{-3}$.

I po započtení maximálních hodnot k aktuálnímu imisnímu pozadí nedojde k překročení platného imisního limitu průměrné denní koncentrace PM_{10} . Totéž můžeme konstatovat i u průměrné roční koncentrace PM_{10} a $PM_{2,5}$.

Etapu provozu – P-APC

V etapě provozu stavebního záměru parkovacího domu P-APC dojde díky mírnému nárůstu přijíždějících automobilů do prostoru budoucího parkovacího domu k mírnému nárůstu emisí všech sledovaných znečišťujících látek. Z výsledků uvedených v rozptylové studii je patrné, že nárůst imisního příspěvku však bude velmi nízký a na kvalitě ovzduší se prakticky neprojeví. K překročení platných imisních limitů vlivem provozu záměru nedojde.

Co se týká imisních limitů, které jsou navrženy směrnicí 2008/50/ES (Směrnice Evropského parlamentu a rady o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu), v současnosti dochází v lokalitě k překračování mezní hodnoty průměrné roční koncentrace $PM_{2,5}$, a to přibližně o 2 $\mu g \cdot m^{-3}$. Ostatní sledované znečišťující látky navrženou hodnotu imisního limitu splňují.

Z provedeného výpočtu je však zřejmé, že příspěvek vyvolaný stavbou k aktuálnímu imisnímu pozadí bude velmi nízký – u nejzatíženějšího bodu se bude pohybovat na úrovni jedné setiny $\mu g \cdot m^{-3}$ a na imisním pozadí se projeví minimálně. Vzhledem k současnému setrvalému trendu každoročního snižování pozadových imisních koncentrací zejména látek PM a NO_2 je možné odhadnout, že ve

výhledovém stavu, v roce 2033, může být požadová imisní koncentrace pod doporučenou hodnotou (tedy $10 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$).

U nově zaváděných sledovaných koncentrací (např. průměrná denní koncentrace $\text{PM}_{2,5}$, NO_2) není hodnota imisního pozadí sledována. Nicméně na základě dostupných podkladů, které jsou uvedené výše v textu lze vyvodit závěr, že jsou tyto mezní hodnoty v daném území plněny.

Samotný záměr bude znamenat pouze velmi malé zvýšení imisních koncentrací všech sledovaných znečišťujících látek a bude mít zanedbatelný vliv na kvalitu ovzduší.

Z výše uvedeného je dále patrné, že navržené mezní hodnoty dle Směrnice EU nejsou plněny pouze u průměrné roční koncentrace $\text{PM}_{2,5}$, jejíž imisní pozadí se pohybuje na úrovni 11,5 až 11,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, tedy mezní hodnotu (budoucí imisní limit) může potenciálně překračovat o 1,5 až 1,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Tento stav je dán existujícím zatížením území, přičemž dále vypočtený příspěvek posuzovaného záměru je řádově nižší ($\leq 0,02 \mu\text{g}/\text{m}^3$) a na neplnění limitu nemá vliv. Současně je nutné zohlednit, že hodnota imisního pozadí vychází z historických víceletých průměrů a nepostihuje plně meziroční variabilitu koncentrací, která je významně ovlivněna meteorologickými podmínkami. Dlouhodobě je přitom na území České republiky i v širším evropském kontextu prokazatelný trend poklesu koncentrací suspendovaných částic, přičemž poslední roky se vyznačují jedněmi z nejnižších hodnot od počátku systematického sledování. Nelze sice v jednotlivých letech vyloučit kolísání koncentrací, nicméně při pokračování realizace opatření ke snižování emisí (zejména v dopravě a energetice), mimo jiné i v důsledku přísnějších výhledových limitů, lze důvodně předpokládat další postupné zlepšování imisní situace v dlouhodobém horizontu. Lze tedy konstatovat, že realizace záměru bude mít na požadové koncentrace zanedbatelný vliv.

Etapu provozu – kumulativní záměry

Na základě výsledků rozptylové studie lze konstatovat, že v širším okolí plánovaného záměru dojde ve výhledovém stavu k navýšení imisí z dopravy, a to v důsledku nárůstu dopravních intenzit, které jsou způsobeny jednak přirozeným nárůstem vyvolaným různými externalitami v širším prostoru, a jednak realizací nejrůznějších záměrů v okolí. Je nutné zdůraznit, že výše uvedené výpočty zohledňují pouze nárůsty intenzit dopravy ve výhledových stavech, nezohledňují případné další změny v širším okolí, které by mohly mít dopad na koncentrace znečišťujících látek do ovzduší (včetně případných pozitivních změn – včetně např. výsadby kompenzační zeleně v rámci Pražské okruhu apod.). Výsledky je nutné tedy brát jako řádové bez širšího komplexního vyhodnocení změn v imisní zátěži na území celého intravilánu Prahy případně v území mnohem širším. Nejzásadnějším z tohoto pohledu je realizace tzv. Pražského okruhu (D0), který do dotčené lokality přivede významné množství dopravy, avšak je nutné ho chápat jako dopravní tepnu, která odlehčí dopravním komunikacím v intravilánu měst a obcí.

Z výsledků vyplývá, že nejvýznamnější příspěvek budou tvořit v obou výhledových letech pevné částice – tedy částice PM_{10} a $\text{PM}_{2,5}$ a dále především benzo(a)pyren. Příspěvek průměrné roční koncentrace PM_{10} k imisnímu pozadí může u sledovaných referenčních bodů umístěných u dotčené obytné zástavby dosahovat úrovně až několika jednotek $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, v případě průměrné roční koncentrace $\text{PM}_{2,5}$ se může jednat až o několik desetin či max. nízké jednotky $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Vzhledem k poměrně nízkým hodnotám koncentrací těchto látek v imisním pozadí by nemělo ve výhledových stavech docházet k překračování platných imisních limitů. Co se týče průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu lze

konstatovat, že příspěvky ve výhledovém stavu (po zprovoznění Pražského okruhu) budou poměrně výrazné (až na úrovni desetin ng.m^{-3} u výpočtového bodu 3 – lokalita Na Padesátníku). Vzhledem k aktuálnímu imisnímu pozadí i tyto příspěvky nebudou znamenat překročení imisního limitu.

V souvislosti s předpokládaným zvýšením emisí především tuhých znečišťujících látek ze stavby, je nutné přijmout opatření ke snižování jejich množství. Obecně vycházejí z dokumentu „Podpůrná opatření k aktualizovaným Programům zlepšování kvality ovzduší pro období 2020+“ (Ministerstvo životního prostředí, 2021).

Dodržování navržených opatření vede k výraznému snížení imisní zátěže tuhými znečišťujícími látkami, jak je zřejmé z dokumentu „Metodika pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM_{10} “ (Technologická agentura České republiky, 2015). Zde je dokladována účinnost jednotlivých opatření ke snížení emisí prachových částic při stavbě. Z nich je možné jako příklad uvést následující:

- zaplachtování vozidel: účinnost 10 %
- čištění komunikací (použití čistících vozidel): účinnost 86 %
- mytí vozidel: účinnost 40 – 70 %
- skrápění při manipulaci se sypkým materiálem: účinnost 70 %
- skrápění odjezdové cesty alespoň 2 x denně: účinnost 55 %
- snížení rychlosti ze 75 km/h na 50 km/h: účinnost 33 %

Je nutné zdůraznit, že navýšení emisí v průběhu provádění stavebních prací bude dočasné a plně reverzibilní a bude se vztahovat na období realizace stavby.

Upozorňujeme na povinnost stavebníka dodržovat opatření při stavbě uvedená v příloze č. 10 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší:

1. Stavební hmoty, u nichž je vysoké riziko prášení, ukládat v uzavíratelných obalech nebo je skladovat v krytých prostorech a v co nejkratším čase je zpracovat. Nepotřebné zbytky stavebních hmot co nejdříve odvézt ze staveniště.
2. Lešení kolem stavebních objektů vybavit protiprašnými sítěmi, zabraňujícími šíření prašnosti do okolí.
3. Při nakládce a vykládce stavebních hmot minimalizovat spádové výšky.
4. Neprovádět odkrývku celého povrchu najednou, není-li to nezbytně nutné.
5. Pravidelně provádět čištění staveništních ploch, staveništních komunikací a vozidel.
6. Používat pouze staveništní techniku splňující následující parametry:
 - a) Stavební stroje se vznětovým motorem splňují alespoň emisní Etapu IIIB. V případě, že nesilniční pojezdový stroj nesplňuje mezní hodnoty emisí odpovídající úrovni Etapy IIIB, musí být dovybaven filtrem pevných částic schváleným technickou zkušebnou Ministerstva dopravy nebo obdobným orgánem oprávněným k provádění této činnosti jiným členským státem Evropské unie.

b) Nákladní vozidla splňují alespoň emisní normu EURO V. V případě, že nákladní vozidlo nesplňuje mezní hodnoty emisí EURO V, musí být dovybaveno filtrem pevných částic schváleným technickou zkušebnou Ministerstva dopravy nebo obdobným orgánem oprávněným k provádění této činnosti jiným členským státem Evropské unie.

c) Zemědělské a lesnické traktory splňují alespoň emisní Etapu IIIB. V případě, že zemědělský a lesnický traktor nesplňuje mezní hodnoty emisí odpovídající úrovni Etapy IIIB, musí být dovybaven alespoň filtrem pevných částic schváleným technickou zkušebnou Ministerstva dopravy nebo obdobným orgánem oprávněným k provádění této činnosti jiným členským státem Evropské unie.

7. Plochy, které jsou určeny k následným vegetačním úpravám, osázet nebo oset co nejdříve po dokončení prací tak, aby nová vegetace byla co nejrychleji půdokryvná, popřípadě aplikovat jiné řešení pro zvýšení soudržnosti povrchu.

Vliv odolnosti záměru vůči klimatickým změnám

Vlivy předmětného záměru z hlediska klimatické změny byly vyhodnoceny v samostatném dokumentu, který je součástí příloh Oznámení. Součástí je posouzení vlivů záměru na klima a ohrožení, resp. odolnosti záměru v důsledku změn klimatu.

Do vyhodnocení rizik vyplývajících pro záměr z hlediska klimatických změn (dle analýzy zranitelnosti) byla zahrnuta klimatická nebezpečí v podobě vydatných srážek a extrémně vysokých teplot. V hodnocení rizik byly jako jevy s vysokým rizikem vyhodnoceny problémy související s extrémně vysokými teplotami. Pro vydatné srážky byla vyhodnocena střední úroveň rizika.

Z hlediska rizika extrémně vysokých teplot jsou v projektu začleněna stavebně-technická opatření (např. výběr vhodných stavebních materiálů odolných vůči vysokým teplotám, opatření proti přehřívání, podpora přirozeného větrání). Dále bude nezbytné věnovat při realizaci náhradních výsadeb pozornost výběru vhodných druhů dle podmínek prostředí a zajistit následnou péči, a to dle pokynů orgánu ochrany přírody. Možný výskyt vydatných srážek a zohledněn v kapacitních a bezpečnostních rezervách odvodňovacího systému.

Z hlediska vlivu na klima je cílem zařadit taková opatření, která přispívají ke zmírnění klimatické změny, a tedy ke snížení emisí CO₂. Záměr sám o sobě neprodukuje přímé emise. Nepřímé emise jsou spojeny zejména s provozem budovy (tzv. scope 2) a s účelem užívání – parkování automobilů (scope 3).

Součástí stavby parkovacího domu je instalace FVE, která může pokrývat až 79 % spotřeby. Dále Letiště Praha nakupuje záruky původu elektřiny vyrobené z obnovitelných zdrojů a realizuje další projekty FVE na výrobu vlastní zelené elektřiny. Součástí nepřímých dekarbonizačních opatření jsou energeticky úsporná řešení budovy (přirozené větrání, LED osvětlení, využití rekuperace), dále úspory zdroje pitné vody v podobě možnosti využívání dešťové vody jako užitkové atd. Další nepřímé emise (scope 3 – emise z IAD) mohou být do určité míry ovlivněny nabídkou infrastruktury pro nabíjení, případně podporou jiných nízkoemisních způsobů dopravy. Projekt obsahuje opatření, resp. přípravu na podporu elektromobility, kdy je v současnosti předpokládána instalace jednoho stání pro

elektromobily. Součástí realizace je stavební připravenost pro zřízení dobíjecích bodů pro 20 % parkovacích míst.

Realizací záměru nebudou dotčena přírodní stanoviště významná z hlediska pohlcování uhlíku. Záměr vyvolá potřebu kácení v místě kolize zeleně se stavbou, u kterého se předpokládá odpovídající náhradní výsadba, kterou stanoví orgán ochrany přírody.

Projekt zahrnuje adaptační i zmírňující opatření k dekarbonizaci provozu. Záměr je v souladu s cíli klimatické neutrality v Unii do roku 2050.

Závěrem lze shrnout, že díky plánovaným stavebním a technickým opatřením v rámci tohoto záměru dojde ke zvýšení odolnosti stavby vůči dlouhodobým klimatickým změnám, tak i vůči extrémním výkyvům počasí těmito změnami způsobenými. Záměr obsahuje zmírňující opatření podporující dekarbonizaci provozu záměru.

D.I.3. VLIVY NA HLUKOVOU SITUACI A EVENT. DALŠÍ FYZIKÁLNÍ A BIOLOGICKÉ CHARAKTERISTIKY

Období výstavby

Z příložené hlukové studie vyplývá, že výstavba posuzovaného záměru (parkovací dům + kolektor) je plánována na období let 2027 – 2029. Akusticky významné práce budou prováděny pouze v denní době v časovém rozmezí v rozsahu 7–21 hodin. Dle výpočtového modelu dosáhne v nejzatíženějším ChVePS průměrná hluková zátěž ze stavební činnosti hodnoty $L_{Aeq,s} = 34,4$ dB (výpočtový bod S2, 2. NP). Hluková zátěž ze stavební činnosti záměru byla dále posouzena v kumulaci s paralelně probíhající výstavbou projektů v rámci lokality, přičemž byla ve stejném výpočtovém bodě zjištěna průměrná hluková zátěž $L_{Aeq,s} = 42,6$ dB (výpočtový bod S2, 2. NP). Obě zjištěné hodnoty jsou hluboko pod hranicí hygienického limitu (65 dB), protihluková opatření nejsou navrhována.

Dále byl proveden orientační výpočet příspěvku hlukové zátěže ze staveništního provozu k celkové hlučnosti automobilového provozu na pozemních komunikacích, a to včetně kumulace s paralelně probíhající výstavbou v rámci prostoru letiště. Hlukový příspěvek byl zjišťován v referenční vzdálenosti na trase staveništní dopravy na ulici Aviatická a dálnici D7 (sčítací úsek 1-0740). Výpočtový model prokázal, že na obou prověřovaných komunikacích bude nárůst hlučnosti nulový (0,0 dB), tedy nezpůsobí žádnou změnu. Z toho důvodu nejsou navrhována žádná protihluková opatření.

Hluková zátěž v období výstavby bude časově omezená a plně reverzibilní.

Období provozu

Pro vyhodnocení vlivu hluku v době provozu byla zpracována Hluková studie, která je součástí přílohy 2. Výpočet akustické zátěže byl prováděn v následujících referenčních výpočtových bodech.

Tab. 22. Umístění výpočtových bodů pro výpočet hluku z automobilového provozu

výpočtový bod	adresa	parcelní číslo	katastrální území	účel užívání dle KN
A1	Ke Kopanině 312, Tuchoměřice	151	Kněžívka	rodinný dům
A2	Ke Kopanině 256, Tuchoměřice	95	Kněžívka	rodinný dům
A3	Do roklí 61, Praha	411	Přední Kopanina	objekt k bydlení
A4*	U letiště 531, Praha	2511	Ruzyně	objekt k bydlení
A5**	Za Teplárnou 843, Praha	2882	Ruzyně	objekt k bydlení
A6	Na Padesátníku I 578	1401	Liboc	rodinný dům
A7	Letecká 663/16, Praha	1404	Ruzyně	rodinný dům
A8	Šmolíkova 899/58, Praha	1308	Ruzyně	bytový dům

*náhrada za nejexponovanější objekt v blízkosti ulice K Letišti na adrese U letiště 527, kde byl dle informací investora odstraněn ChVePS v rámci nedávné rekonstrukce

**dle informací investora je výhledově plánována demolice objektu

Níže v tabulkách jsou uvedeny modelem vypočtená hluková zátěž z automobilového provozu a porovnání výsledků s platnými hygienickými limity.

Tab. 23. Vliv hlukové zátěže z automobilového provozu vyvolaného posuzovaným záměrem

bod výpočtu	podlaží	$L_{Aeq,T}$ rok 2033 se záměrem (dB)		$L_{Aeq,T}$ rok 2033 bez záměru (dB)		hygienický limit (dB)	
		den	noc	den	noc	den	noc
A1	2.NP	57,2	55,4	57,2	55,4	68	58
A2	1.NP	58,1	52,4	58,1	52,5	68	58
A3	2.NP	51,0	48,2	51,0	48,2	68	58
A4	2.NP	59,5	56,2	59,5	56,2	68	58
A5	2.NP	61,6	59,1	61,7	59,1	68	58
A6	2.NP	61,4	58,5	61,4	58,5	68	58
A7	3.NP	64,7	59,3	64,7	59,3	68	58
A8	5.NP	59,2	54,6	59,2	54,6	68	58

Hlučnost ze silniční dopravy byla hodnocena v nejzatíženějších ChVePS v blízkosti silničních komunikací ovlivněných provozem záměru. Na základě dodaných podkladů a intenzit dopravy pro stavby „se záměrem“ a „bez záměru“ (nulová varianta) ve výhledovém roce 2033 byly zjištěny a porovnány ekvivalentní hladiny akustického tlaku v denní a noční době. Z hlukové studie vyplývá, že

vliv záměru na hluk z automobilové dopravy je pro všechny výpočtové body nulový (0,0 dB), tedy nezpůsobí žádnou změnu. Z toho důvodu nejsou navrhována žádná protihluková opatření.

D.I.4. VLIVY NA POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY

Záměr neleží v chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV), v žádném záplavovém území ani ochranném pásmu vodního zdroje (ani v jejich blízkosti). Rovněž nebude dotčen žádný vodní tok ani vodní plocha, ovlivněny odtokových poměrů v území lze vyloučit.

Srážková voda ze střechy bude svedena do nádrže na dešťovou vodu a využívána jako užitková; následně bude odváděna společně s veškerými srážkovými vodami z řešeného, předmětného území areálovou gravitační dešťovou kanalizací, přes navrhované retenční zařízení a regulační šachtu do kanalizace. Z navrženého retenčního zařízení bude odváděn regulovaný odtok srážkových vod 6,8 l/s.

Navržen je ORL (odlučovač ropných látek), do kterého budou samostatnou areálovou stokou přiváděny z objektu vody s možností znečištění ropnými látkami, řešené samostatnou vnitřní kanalizací, která je navržena pro odvádění vod ze všech podlah parkovacích stání, kde může dojít k úkapům ropných látek i z mycího stroje. Areálovou kanalizační stokou nazvanou ropná budou vody přiváděny do ORL. Odtok předčištěných odpadních vod z ORL bude zaústěn do nové splaškové kanalizační stoky.

Vliv na kvantitu podzemních vod je vyloučen.

Vliv na povrchové a podzemní vlivy tak může být spojen s havarijními stavy, a to jak v období výstavby, tak v období provozu záměru. Pro období provozu budou dodržována opatření na ochranu vod a půd (viz část B.I.6). V době provozu je nakládání s vodami řešeno technickými a provozními opatřeními, včetně preventivních opatření.

Negativní vlivy lze tak předpokládat pouze v případě havarijních stavů souvisejících se samotnou stavbou, např. pojezd stavební techniky (únik pohonných látek nebo stavebních materiálů do půdy, resp. podzemní vody apod.). V rámci provozu může dojít rovněž k úniku pohonných látek provozu dopravních prostředků a obslužné techniky. Havarijní odtok závadných látek se nepředpokládá vzhledem k bezpečnostním opatřením uvedeným výše v textu.

D.I.5. VLIVY NA PŮDU

Záměr je situován na pozemcích stávajícího pozemního parkoviště. Pozemky jsou dle katastru nemovitostí vedeny jako ostatní plocha se způsobem ostatní dopravní plocha. Realizací záměru tedy nedojde k záboru pozemků náležejících do zemědělského půdního fondu.

Pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL) dotčeny nebudou. Stavba se nenachází ve vzdálenosti do 30 m od okraje lesa.

V období realizace a samotného provozu nelze vyloučit únik paliva či olejů ze zařízení, dopravních prostředků v případě havárie. V takovémto případě je třeba postupovat dle havarijního plánu, případně podle obecných zásad ochrany podzemních a povrchových vod.

D.I.6. VLIVY NA NEROSTNÉ ZDROJE A GEOLOGICKÉ PROSTŘEDÍ

Předmětný záměr nezasáhne do stanoveného dobývacího prostoru, chráněného ložiskového území či do území bilancovaných výhradních a nevyhrazených ložisek dle zákona č. 44/1988 Sb., horní zákon, v platném znění.

Aktivní či pasivní sesuvy nebo jiné nebezpečné svahové deformace se dle dostupných údajů (geology.cz) v blízkosti stavebního záměru nenacházejí.

S ohledem na výše uvedené nebude mít realizace záměru, dle nám známých skutečností, žádný negativní vliv na horninové prostředí a využívání horninových a nerostných zdrojů v širším okolí zájmové lokality.

D.I.7. VLIV NA BIOLOGICKOU ROZMANITOST (FAUNA, FLÓRA, EKOSYSTÉMY)

Posuzovaný záměr je situován do silně antropogenně ovlivněného prostředí stávajícího zaměstnaneckého parkoviště a navazujících intenzivně udržovaných travnatých ploch v areálu Letiště Praha. Z provedených biologických průzkumů vyplývá, že přímo dotčené území nepředstavuje biotop s vyšší přírodovědnou hodnotou a je osídleno převážně běžnými druhy rostlin a živočichů vázanými na člověkem pozměněné prostředí.

Výstavbou parkovacího domu budou dotčeny pouze běžné druhy rostlin a živočichů. Realizací záměru nebudou dotčeny žádné známé lokality výskytu zvláště chráněných druhů. Příležitostně se zde mohou vyskytovat dělnice čmeláků rodu *Bombus* (O), avšak i jejich dotčení je velmi málo pravděpodobné, protože se v prostoru nenachází vhodný biotop pro sběr potravy ani pro zakládání hnízd. V rámci ozelenění ploch navazujících na novostavbu parkovacího domu jsou současně navrženy výsadby trvalek s druhovou skladbou využitelnou také opylovači. Výsadba dřevin v bezprostředním okolí stavby nebyla možná z důvodu existence husté sítě inženýrských sítí, u nichž je nutné zachovat přístup pro jejich správu, údržbu a případný budoucí rozvoj.

V ploše určené pro náhradní výsadby byly zaznamenány převážně běžné druhy rostlin a živočichů. Vzhledem k tomu, že vlastní výsadby zaujmou pouze omezenou část stávajících travních porostů a navazujících okrajových stanovišť, nelze očekávat významné ovlivnění populací ani biotopů zvláště chráněných či jinak ochranně významných druhů. Naopak lze předpokládat, že nově vytvořené rozhraní travnatých ploch, keřových skupin a stromových výsadeb zvýší stanovištní rozmanitost území a vytvoří vhodné podmínky pro řadu druhů bezobratlých, ptáků i drobných obratlovců. Ve vztahu k aktuálně zjištěným druhům, zejména slavíku obecnému a dalším druhům využívajícím keřové a ekotonové struktury, lze u navržených výsadeb předpokládat lokálně příznivý vliv na diverzitu stanovišť a nabídku vhodných úkrytových a hnízdních příležitostí.

Aktualizovaný biologický průzkum neprokázal v ploše náhradních výsadeb ani v jejím bezprostředním okolí výskyt křečka polního ani jiného zvláště chráněného druhu savce. Přestože některé části travnatých porostů v širším okolí představují potenciálně vhodné prostředí pro výskyt takových druhů, nebyly během aktuálních terénních průzkumů zjištěny žádné známky jejich přítomnosti. S ohledem na princip předběžné opatrnosti budou před realizací náhradních výsadeb

provedena preventivní opatření zaměřená na ověření aktuálního stavu území a vyloučení případného výskytu zvláště chráněných druhů bezprostředně před zahájením prací.

S ohledem na princip předběžné opatrnosti budou před realizací náhradních výsadeb v dotčených částech pozemků parc. č. 2580/21 a 2580/22 v k. ú. Ruzyně přijata následující opatření:

- Na ploše náhradních výsadeb a v jejím bezprostředním okolí (minimálně 30 m po celém nepevněném obvodu plánované výsadby) bude v období od března do srpna prováděna pravidelná intenzivní seč tak, aby výška vegetace nepřesáhla 10 cm.
- Od března roku, ve kterém bude výsadba realizována, bude odborně způsobilou osobou prováděn opakovaný monitoring výskytu křečka polního. V případě zjištění aktivních nor nebo jiných průkazných známek výskytu křečka polního bude další postup stanoven ve spolupráci s příslušnými orgány ochrany přírody a budou zajištěna odpovídající ochranná opatření v souladu s platnou legislativou a případnými správními rozhodnutími.

Nejvýznamnějším zásahem do biologické rozmanitosti bude odstranění části stávajících dřevin a keřových porostů v prostoru budoucí výstavby. V rámci realizace záměru bude odstraněno celkem 40 stromů a 236 m² keřových porostů, přičemž část kácení je společná se souběžně připravovanou dostavbou Terminálu 2. Případné kácení související s budoucí vrátnicí 19 není v současné době specifikováno a předpokládá se maximálně v rozsahu několika kusů dřevin.

Tento zásah představuje lokální snížení zastoupení zeleně a omezení stanovišť běžných druhů živočichů využívajících stromořadí a keřové skupiny. Vzhledem k charakteru dotčených ploch, jejich izolovanosti v rámci intenzivně využívaného letištního areálu a absenci významných biotopů však nelze očekávat významné narušení ekologických funkcí území ani významné ovlivnění druhové rozmanitosti v širším okolí. Současné budou zachovány a chráněny všechny dřeviny mimo vlastní stavební zóny, u nichž jsou navržena odpovídající ochranná opatření během výstavby.

V blízkosti stavebních zásahů bude zachováno celkem 16 stromů, u nichž budou před zahájením stavebních prací realizována ochranná opatření v souladu s arboristickými standardy. Ochrana bude zahrnovat zejména mechanické zabezpečení kmenů, vymezení a ochranu kořenových zón, omezení pohybu stavební techniky a skladování materiálů v jejich blízkosti, provádění ručních výkopů v ochranném prostoru stromů a zajištění odborného arboristického dozoru. Navržená opatření jsou zaměřena na minimalizaci rizika poškození zachovávaných dřevin a zachování jejich vitality po dobu realizace stavby.

Významnou roli při hodnocení biologických vlivů představují navržené kompenzace. Náhradní výsadby budou založeny na pozemcích parc. č. 2580/21, 2580/22 a 2580/5 v k. ú. Ruzyně formou přírodě blízkých porostů technologií obdobnou lesnickým výsadbám. Cílem je vytvoření dlouhodobě stabilního a druhově pestrého společenstva domácích dřevin s vyšším biologickým potenciálem a perspektivou růstu, než jakou umožňují podmínky ve stávající zastavěné části letiště. Pro stromy je navržen kompenzační poměr 1 : 1,5 a pro keřové porosty poměr 1 : 1. V závislosti na pořadí realizace záměrů P-APC a dostavby T2 bude provedena náhradní výsadba 32 až 61 stromů a 189 až 237 m² keřových porostů.

Porosty založené obdobným způsobem jako lesnické výsadby mají lepší šanci na užití a dlouhodobou perspektivu. Principem je výsadba stromů pionýrských, cílových, keřů a následná

probírka. Cílovým stavem je různorodé společenstvo s jádrem cílových dřevin doplněné keřovými porosty a bohatým okrajovým pásem s bohatou skladbou dřevin. Následná péče bude prováděna po dobu 5-ti let. Zapěstování do cílového stavu bude probíhat po dobu 15 – 20 let.

Tento způsob náhrady kácených dřevin z prostoru zastavěné části letiště je hodnocen jako akceptovatelný a vhodný, jelikož vysazované dřeviny v zástavbě letiště mají malou perspektivu díky vysokému podílu zastavěných ploch a extrémním stanovištním podmínkám. Do prostoru letiště rovněž není vhodné umísťovat dřeviny, které by mohly sloužit pro hnízdění a úkryt ptáků z důvodu zajištění bezpečnosti provozu. Lokalita pro náhradní výsadbu se nachází cca 1 km východně o lokality kácení. Navíc se jedná o prostor, kde budou mít dřeviny významně větší perspektivu oproti stávajícímu prostoru.

Náhradní výsadby tak sice budou realizovány mimo vlastní plochu stavby, zároveň však v lokalitě s vyšším biologickým potenciálem a budou založeny formou přírodě blízkých porostů s využitím domácích druhů stromů a keřů. Klasické výsadby městské zeleně jsou na daném pozemku a v daném rozsahu v podstatě nemožné z hlediska velikosti plochy porostu a nemožnosti intenzivní péče o klasické školkařské výpěstky. Oproti stávajícím výsadbám v zastavěné části letiště zde lze předpokládat výrazně příznivější podmínky pro jejich dlouhodobý růst a ekologické uplatnění. V dlouhodobém horizontu mohou nové porosty zvýšit stanovištní pestrost území, rozšířit nabídku potravních, úkrytových a hnízdních příležitostí a přispět ke zvýšení biologické rozmanitosti širšího okolí. Pozitivní efekt lze očekávat zejména u druhů vázaných na ekotony, keřové porosty a mozaiku travinných a dřevinných stanovišť, včetně některých druhů ptáků a opylovačů.

Navržené kompenzační opatření za kácené dřeviny tak lze považovat za adekvátní a dostatečné.

Celkově lze vlivy záměru na biologickou rozmanitost hodnotit jako lokální, převážně mírně nepříznivé, dlouhodobé a částečně trvalé v prostoru vlastního stavebního záboru, avšak nevýznamné z hlediska ochrany přírody a biologické rozmanitosti širšího území. Vzhledem k charakteru dotčených biotopů, absenci významných přírodních hodnot v prostoru stavby, navržené ochraně zachovávaných dřevin a rozsahu kompenzačních opatření ve formě náhradních výsadeb lze považovat vliv záměru za akceptovatelný. V dlouhodobém horizontu nelze vyloučit ani částečnou kompenzaci dotčených ekologických funkcí a lokální zvýšení biologické rozmanitosti v prostoru náhradních výsadeb.

D.I.8. VLIV NA KRAJINU A JEJÍ EKOLOGICKÉ FUNKCE

Vliv na VKP

Předmětný záměr přímo nezasáhne do žádných významných krajinných prvků (jak registrovaných, tak ze zákona (vodní tok, údolní niva, les). S ohledem na uvedené není očekáváno negativní ovlivnění VKP.

Územní systémy ekologické stability (ÚSES)

Dle územního plánu Hlavního města Prahy není záměr v přímé kolizi s žádnými skladebnými částmi ÚSES. Nejbližší prvek ÚSES se nachází cca ve vzdálenosti 2,3 km podél Šáreckého potoka. Vzhledem k uvedenému lze tedy negativní ovlivnění skladebných částí ÚSES vyloučit.

Vliv na lokality soustavy Natura 2000

Záměr přímo nekoliduje s žádným chráněným územím soustavy NATURA 2000 (přímo dotčeny nebudou evropsky významné lokality (EVL) ani ptačí oblasti (PO)). Cca 4,3 km severozápadním směrem od dotčeného území se nachází EVL Zákolanský potok (CZ0213016).

Ke stavbě „Úprava zaměstnaneckého parkoviště s PD APC“ (dále jen „záměr“) se vyjádřil příslušný úřad orgán ochrany přírody a krajiny (Magistrát hlavního města Prahy) dne 3.3.2026 (č. j. MHMP 187646/2026) dle ustanovení § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů vydáno stanovisko, že uvedený záměr nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (příloha 9).

Vliv na zvláště chráněná území

V blízkosti stavebního záměru se nenacházejí žádná zvláště chráněná území, jejich negativní ovlivnění tak lze vyloučit.

Vliv na památné stromy

Památné stromy nejsou v místě stavby evidovány.

Vliv na estetickou hodnotu krajiny

Estetická hodnota krajiny je vyjádřením přírodních a kulturních hodnot, harmonického měřítka a vztahů v krajině; předpokladem vzniku estetické hodnoty jsou subjektivní vlastnosti pozorovatele, objektivní okolnosti pozorování a objektivní vlastnosti krajiny (skladba a formy prostorů, konfigurace prvků, struktura složek). Je označována jako klíčový pojem v hodnocení kvalit krajiny, krajinářské kompozice a tvorby. Popsání a vyhodnocení znaků a hodnot, které utvářejí charakteristický ráz krajiny, umožňuje popsat a chránit krajinný ráz.

Ten je dle zákona č. 114/1992 Sb. definován takto: „*Krajinný ráz, kterým je zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti, je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umísťování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonické měřítka a vztahy v krajině.*“

Dle § 12 odst. 4 zákona č. 114/1992 Sb., se krajinný ráz se neposuzuje v zastavěném území a v zastavitelných plochách, pro které je územním plánem nebo regulačním plánem stanoveno plošné a prostorové uspořádání a podmínky ochrany krajinného rázu dohodnuté s orgánem ochrany přírody.

Záměr je situován ve středu Pražské plošiny. Základ reliéfu tvoří tabule, protnutá úzkým a hlubokým údolím řeky Vltavy. Okrajové části se naopak vyznačují nízkou členitostí (Demek et Mackovčin 2006). Nadmořská výška předmětného území je 350 m n.m. Krajina v okolí záměru je charakteristická především technickými stavbami, liniovými stavbami, zemědělsky obhospodařovanou krajinou a travními porosty. Území jde považovat za urbanizovanou krajinu bez vylišeného reliéfu. Výškově jsou budovy zasazeny mezi stávající objekty v areálu letiště. Výška posuzovaného záměru nebude přesahovat výšku stávajících objektů.

Vzhledem k výše uvedenému je možné konstatovat, že navrhovaný záměr nepředstavuje rušivý zásah do zákonných kritérií a znaků jednotlivých charakteristik krajinného rázu podle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

D.I.9. VLIVY NA HMOTNÝ MAJETEK A KULTURNÍ DĚDICTVÍ VČETNĚ ARCHITEKTONICKÝCH A ARCHEOLOGICKÝCH ASPEKTŮ

Záměr nekoliduje s žádnou kulturní památkou typu světového kulturního dědictví, nemovitou kulturní památkou, ani nejsou v jeho trase evidovány městské či vesnice památkové zóny nebo rezervace, krajinné památkové zóny či archeologické památkové rezervace. Celá zájmová lokalita je na území s předpokladem archeologických nálezů ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb. Investor je povinen v době přípravy stavby oznámit stavební záměr AV ČR a umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu.

Paleontologické nálezy (dle zákona č. 114/92 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v aktuálním znění) v zájmovém území nepředpokládáme.

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem nelze předpokládat významný negativní vliv záměru na nemovité kulturní památky, archeologické památky a naleziště.

D.I.10. OSTATNÍ VLIVY

Dle odvozené mapy radonového rizika ČR (zdroj: Česká geologická služba, www.geology.cz) se záměr nachází na území s nízkým radonovým rizikem.

Jiné ekologické vlivy (např. ionizující nebo elektromagnetické záření) nebyly v rámci zpracovávání oznámení prokázány.

D.I.11. VLIV PRODUKCE ODPADŮ

Původce odpadů bude, v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., v platném znění, nakládat s odpady podle jejich skutečných vlastností. Bude je shromažďovat a třídit podle druhu a kategorií a zabezpečí je před nežádoucím únikem do životního prostředí. Odstranění všech odpadů bude zajištěno subdodavatelsky oprávněnou společností vlastníci příslušná oprávnění pro nakládání s odpady.

V rámci fáze provozu bude produkce odpadů minimální.

Pokud bude s odpadem vznikajícím při realizaci a provozu záměru nakládáno v souladu s doporučeními uvedenými v tomto dokumentu, a tedy v souladu platnou legislativou na úseku nakládání s odpady a ochrany veřejného zdraví, nelze předpokládat negativní vliv záměru vlivem produkce odpadů na životní prostředí nebo veřejné zdraví.

D.II. ROZSAH VLIVŮ VZHLEDEM K ZASAŽENÉMU ÚZEMÍ A POPULACI

Významnější vlivy záměru lze předpokládat především v prostoru jeho realizace a v bezprostředně navazující části areálu letiště. Půjde zejména o dočasné vlivy stavebních prací, jako jsou hluk, prašnost, emise ze stavebních mechanismů a nákladní dopravy, zásahy do stávajících dřevin a biologicky aktivních ploch a rizika spojená s pohybem techniky a nakládáním se závadnými látkami. Tyto vlivy budou časově omezené na období výstavby a jejich prostorový dosah se bude soustředit převážně na staveniště, příjezdové komunikace a jejich nejbližší okolí. V okolí staveniště se obytná zástavba nevyskytuje.

V období provozu bude územní dosah vlivů záměru omezen zejména na vlastní areál letiště a bezprostředně navazující dopravní síť. V širším okolí lze předpokládat pouze velmi nízké příspěvky k imisní a hlukové zátěži. Z výsledků rozptylové a hlukové studie vyplývá, že provoz záměru nezpůsobí významné zhoršení kvality ovzduší ani prokazatelné zvýšení hlukové zátěže v dotčené obytné zástavbě. Významné ovlivnění obyvatel okolních sídel ani citlivých skupin populace se proto nepředpokládá.

Přímé vlivy na přírodní složky budou omezeny na plochu záměru a plochy souvisejících stavebních zásahů, zejména na místa kácení dřevin a na pozemky určené pro náhradní výsadby. Vlivy na vodní režim budou omezeny na změnu nakládání se srážkovými a provozními vodami v prostoru záměru. Vzhledem k navržené akumulaci a regulovanému odvádění srážkových vod, oddělenému odvádění vod s možností znečištění ropnými látkami přes odlučovač ropných látek a hloubce hladiny podzemní vody se významnější ovlivnění povrchových ani podzemních vod mimo vlastní území záměru nepředpokládá.

Vlivy na krajinný ráz, zvláště chráněná území, územní systém ekologické stability, památné stromy, vodní zdroje, nerostné zdroje a kulturní památky nebudou mít vzhledem k umístění záměru a charakteru dotčeného území významnější prostorový dosah. Záměr je umístěn v urbanizovaném areálu letiště mezi stávajícími technickými objekty a jeho výška nepřesáhne výšku okolní zástavby.

Celkově lze území s možným významnějším ovlivněním vymezit převážně plochou záměru, souvisejícími plochami zařízení staveniště, příjezdovými trasami stavební dopravy a bezprostředně navazující částí letištního areálu. Mimo tento prostor se budou projevovat pouze nízké nebo obtížně rozlišitelné příspěvky záměru, které nezakládají předpoklad významného ovlivnění životního prostředí nebo veřejného zdraví.

D.III. ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVECH PŘESAHUJÍCÍCH STÁTNÍ HRANICE

Nejsou předpokládány žádné nepříznivé vlivy přesahující hranice ČR.

D.IV. CHARAKTERISTIKA OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ A SNÍŽENÍ VŠECH VÝZNAMNÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A POPIS KOMPENZACÍ, POKUD JE TO VZHLEDEM K ZÁMĚRU MOŽNÉ

Záměr nebude mít významné nepříznivé vlivy na životní prostředí, proto nejsou žádná speciální opatření k prevenci, vyloučení nebo snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí navrhována a ani nejsou navrhovány žádné kompenzace, mimo již zapracovaných přímo v návrhu záměru a zohledněných v rámci hodnocení.

Pro minimalizaci vlivů záměru na životní prostředí v etapě realizace stavby bylo navrženo několik technických podmínek, které jsou zmíněny v kapitole B.1.6 a které budou zohledněny v projektové dokumentaci (zejména v části Plán organizace výstavby, havarijní plán atd.).

Při přípravě, povolování, realizaci a následném provozu záměru budou důsledně dodržovány veškeré povinnosti vyplývající z obecně závazných právních předpisů, navazujících správních rozhodnutí, závazných stanovisek, povolení a dalších opatření vydaných příslušnými orgány veřejné správy.

Letiště Praha disponuje zavedeným systémem řízení dokumentace a navazujících interních předpisů, zahrnujícím technické a environmentální standardy, provozní řády, havarijní a pohotovostní plány, metodické postupy a další závazné řídicí dokumenty. Tento systém stanovuje požadavky na přípravu, realizaci a provoz staveb a technologií a zajišťuje systematickou prevenci, vyloučení, minimalizaci a řízení potenciálních nepříznivých vlivů na životní prostředí, zdraví osob a bezpečnost provozu v souladu s právními předpisy a vydanými správními akty.

Vzhledem k charakteru stavby a výše uvedenému nejsou navrhována žádná další opatření.

D.V. CHARAKTERISTIKA POUŽITÝCH METOD PROGNÓZOVÁNÍ A VÝCHOZÍCH PŘEDPOKLADŮ A DŮKAZŮ PRO ZJIŠTĚNÍ A HODNOCENÍ VÝZNAMNÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Při zpracování oznámení jsme vycházeli z platné legislativy a souvisejících právních předpisů. Přehled výchozích materiálů je uveden v seznamu použité literatury a podkladových materiálů.

Pro zpracování byla použita metoda přímého hodnocení výsledků získaných z podkladových materiálů, terénních průzkumů a výsledků získaných modelovým zpracováním dílčích otázek. Prognózní zhodnocení vlivu stavby na životní prostředí je následně provedeno na základě znalosti stávajících podmínek a znalosti vývoje dané lokality, který je dán realizací záměru. Kromě využití modelů (hluková studie, rozptylová studie) byl použit i expertní odhad vycházející z našich zkušeností s obdobným typem záměrů.

Nejistoty použitých výpočtových metod, měření a modelových predikcí, včetně souvisejících omezení a předpokladů, jsou specifikovány v jednotlivých odborných studiích. Další omezení a podmínky použití vyplývají z metodik, technické dokumentace a uživatelských manuálů použitých softwarových nástrojů.

V rámci hlukové studie byl pro výpočet akustické zátěže použit výpočtový program CadnaA, verze 2023 MR2 (build 201.5366).

Výpočet imisní situace byl proveden pomocí programu SYMOS '97 verze 2013 (verze 7.0.5942.21245). Pro výpočet emisí z liniových zdrojů byl použit software MEFA 13 (verze 1.0.7), pro výpočet emisí z resuspenze pocházející ze silniční dopravy byl využit model Emise resuspenze z dopravy (verze 1.0 od společnosti ATEM).

Pro geografickou analýzu vlivů záměru na chráněné části přírody a přírodní poměry byl využit portál MapoMat+ ve verzi 2.0. Pro vyhodnocení vlivu na zvláště chráněná území ochrany přírody a památné stromy byla využita digitální data Ústředního seznamu ochrany přírody v prostředí databázového portálu DRUSOP (AOPK ČR 2012–2023) a mapová aplikace portálu DRUSOP. Pro geografické analýzy vlivu na faunu a flóru byl využit portál NDOP (AOPK ČR 2012–2023). Georeferencovaná data jsou v tomto portálu neustále aktualizována a doplňována, takže data použitá pro prostorové analýzy byla aktuální v době zpracování oznámení.

Mapové výstupy byly zpracovány geografickou aplikací ESRI ArcGIS (ArcMap 10.2.1.). Základní podkladová data pro geografické analýzy poskytl informační systém ZABAGED (ČÚZK 2014–2023). Pro analýzu prostorových dat, týkajících se vodních toků, byla využita data projektu referenční geografické digitální báze vodohospodářských dat DIBAVOD (VÚV TGM 2006–2023) a portálu Vodní hospodářství a ochrana vod informačního systému HEIS (VÚV TGM 2002–2023). Pro geografické analýzy vlivu na půdy byl využit Geoportál SOWAC-GIS Výzkumného ústavu meliorací a ochrany půdy, v.v.i. Pro geografické analýzy vlivu na významné archeologické lokality a území archeologických nálezů byl využit informační portál prostorově orientovaných dat ISAD (Národní památkový ústav 2014–2023). Pro analýzy vlivu na národní kulturní památky byl využit informační portál Památkový katalog (Národní památkový ústav 2014–2023) a informační portál prostorově orientovaných dat MonumNet (Národní památkový ústav 2014–2023).

D.VI. CHARAKTERISTIKA VŠECH OBTÍŽÍ (TECHNICKÝCH NEDOSTATKŮ A NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH), KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI ZPRACOVÁNÍ OZNÁMENÍ, A HLAVNÍCH NEJISTOT Z NICH PLYNOUCÍCH

Odchyly od provedeného hodnocení jednotlivých vlivů mohou vzniknout v průběhu zpracování dalšího stupně projektové dokumentace v důsledku upřesnění, případně změn v technickém řešení.

Určité nedostatky s sebou vždy nese modelové zpracování (hluková studie, rozptylová studie apod.). Tyto nedostatky jsou dány přesností vstupních údajů, zatížením výpočtů chybou spojenou s vlastní výpočtovou metodou atd. Pokud to bylo možné a účelné, snažili jsme se nepřesnosti v rámci modelového zpracování eliminovat. Nejistoty rozptylové studie je možno považovat za standardní, závislé především na parametrech metodiky SYMOS'97 a výpočetního hlukového programu CadnaA. Mapové podklady byly analyzovány v prostředí ArcGIS při pohledech v relevantním měřítku, vztahují se tedy přesně k řešenému území. Přesnost mapových podkladů ovšem odpovídá měřítku mapy, nad

kterou byly vytvářeny. Při tvorbě map jejich tvůrci vždy provádějí jejich generalizaci, tj. zobecnění a tím vzniká určitá míra nepřesnosti ve vztahu k řešené lokalitě.

Při zpracování oznámení se nevyskytly takové nedostatky ve znalostech, které by znemožňovaly jednoznačné vyhodnocení významných vlivů na životní prostředí.

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Předkládané oznámení dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb. popisuje a hodnotí jednu variantu předkládaného záměru. Srovnání s nulovou variantou (nerealizace záměru) je provedeno v předchozích kapitolách.

F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

F. I. MAPOVÁ A JINÁ DOKUMENTACE TÝKAJÍCÍ SE ÚDAJŮ V OZNÁMENÍ

Mapová a jiná dokumentace je buď obsahem či součástí příloh tohoto oznámení, nebo byla zařazena přímo do příslušných kapitol textu oznámení.

F. II. DALŠÍ PODSTATNÉ INFORMACE OZNAMOVATELE

Vypořádání připomínek a vyjádření dotčených úřadů, které byly osloveny v rámci předběžného projednání:

Oznámení bylo projednáno dle §15 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (institut předběžného projednání), a to s následujícími institucemi:

- Hygienická stanice Hlavního města Prahy
- Magistrát Hlavního města Prahy
- Městská část Praha 6

Následující tabulka obsahuje stručné vypořádání připomínek vzešlých z předběžného projednání.

Tab. 24. Stručné vypořádání připomínek vzešlých z předběžného projednání

Městská část Praha 6, Úřad městské části, Odbor dopravy a životního prostředí, vyjádření ze dne 21. 8. 2026, č. j. MCP6 0575786/2026:

Stručný předmět připomínky	Vypořádání připomínky
Doložit aktuální výskyt zvláště chráněných živočichů, vyhodnotit vlivy záměru a navrhnout ochranná opatření.	Problematika byla doplněna v kapitolách C.I.12 Flóra a fauna a D.I.7 Vliv na biologickou rozmanitost. Oznámení shrnuje výsledky biologického průzkumu z let 2020 až 2021 a jeho aktualizace z let 2025 až 2026. Aktuální průzkum neprokázal výskyt křečka polního na ploše parkovacího domu ani na ploše náhradních výsadeb. Dřívější výskyt byl zaznamenán přibližně 300 m západně od navržených výsadeb. Významné ovlivnění místní populace se proto nepředpokládá. Současně byla do kapitol B.I.6 a D.I.7 doplněna preventivní opatření zahrnující pravidelnou seč vegetace do výšky 10 cm na ploše výsadeb a nejméně 30 m po jejím nebezpečném obvodu a opakovaný monitoring křečka polního od března roku realizace výsadeb. Při zjištění jeho výskytu bude další postup stanoven ve spolupráci s příslušným orgánem ochrany přírody.
Odůvodnit kácení náhradních výsadeb, prokázat závažné	Problematika byla podrobně rozpracována v kapitolách B.I.3, B.I.6, C.I.12 a D.I.7. Kácení je vyvoláno přímou prostorovou kolizí se stavbou parkovacího

důvody ke kácení a navrhnout dlouhodobě zachovatelnou kompenzaci.	domu, kolektoru, souvisejících sítí a dalších objektů. Celkem bude odstraněno 40 stromů a 237 m ² keřových porostů. V oznámení je výslovně uvedeno, že všechny dotčené stromy a keřové porosty podléhají povolení ke kácení. Náhradní výsadby jsou navrženy na pozemcích oznamovatele parc. č. 2580/21, 2580/22 a 2580/5 v k. ú. Ruzyně, přibližně 1 km východně od místa kácení. Umístění stromů a keřů přímo v prostoru parkovacího domu není možné vzhledem k úplnému zastavění plochy budovou a zpevněnými povrchy a přítomnosti inženýrských sítí. Výsadby uvnitř intenzivně zastavěné části letiště mají rovněž omezenou perspektivu vzhledem k extrémním stanovištním podmínkám. V provozním prostoru letiště navíc není vhodné ve větším rozsahu vytvářet dřevinné porosty podporující hnízdění a úkryt ptáků, které by mohly zvyšovat rizika pro bezpečnost leteckého provozu. Pro stromy je navržen kompenzační poměr 1 : 1,5 a pro keřové porosty poměr 1 : 1. V závislosti na pořadí realizace P-APC a dostavby Terminálu 2 bude vysazeno 32 až 61 stromů a 189 až 237 m ² keřových porostů. Dlouhodobá udržitelnost výsadeb je podpořena jejich umístěním na pozemcích ve vlastnictví oznamovatele mimo intenzivně zastavěnou část letiště. Následná péče bude zajištěna po dobu pěti let a zapěstování porostů do cílového stavu bude probíhat 15 až 20 let. Odůvodnění kácení a konečný rozsah náhradní výsadby posoudí příslušný orgán ochrany přírody v navazujícím povolovacím postupu. Původní vypořádání výslovně poukazuje na prostorovou nemožnost výsadby v místě záměru, nízkou perspektivu dřevin v zastavěné části letiště a bezpečnostní omezení související s výskytem ptáků.
Zajistit, aby dočasné stavby nevyvolaly kácení stromů ve veřejně přístupných prostorech.	Umístění provizorní komunikace je popsáno v kapitolách B.I.3 a B.I.6. Komunikace je navržena na pozemku parc. č. 2570/1 v k. ú. Ruzyně. Její podrobné řešení a uspořádání zařízení staveniště budou v navazující projektové dokumentaci zpracovány tak, aby nevyvolaly kácení stromů ve veřejně přístupných prostorech.
Přehodnotit přínos záměru k dekarbonizaci a podporu nízkoe emisní a bezemisní mobility.	Vyhodnocení bylo upřesněno v kapitolách B.II.4 Energetické zdroje a D.I.2 Vlivy na ovzduší a klima, v příloze č. 4 Posouzení vlivu na klima a v příloze č. 7 Přehled aktivit Letiště Praha v oblasti životního prostředí a udržitelnosti. Záměr sám o sobě nepředstavuje přímé opatření na podporu nízkoe emisní a bezemisní mobility. Jeho zmírňující opatření zahrnují zejména fotovoltaickou elektrárnu o výkonu 190 kWp s předpokládanou roční výrobou 0,404 GWh, odpovídající přibližně 79 % roční spotřeby objektu, využívání další elektřiny z obnovitelných zdrojů s garantovaným původem, tepelné čerpadlo, omezení rozsahu vytápěných a nuceně větraných prostor, přirozené větrání nadzemních parkovacích podlaží, energeticky úsporné LED osvětlení s pohybovými čidly, využití přirozeného osvětlení a využití srážkové vody jako užitkové. Příloha č. 7 zasazuje řešení záměru do širšího kontextu systémových aktivit Letiště Praha v oblasti dekarbonizace provozu, energetické efektivity, využívání obnovitelných zdrojů a udržitelné mobility. Uvádí zejména postupné zvyšování podílu bezemisních a nízkoe emisních vozidel ve vlastní flotile, elektrifikaci vybraných kategorií letištních autobusů a obslužné techniky, podporu hromadné dopravy a přípravu kolejového

	napojení letiště. V kapitole B.I.6 a v klimatickém hodnocení je uvedeno jedno stání vybavené dobíjecím bodem a stavební připravenost pro budoucí instalaci dobíjecích bodů pro každé páté parkovací místo, tedy pro 20 % stání. Na záměr se podle vyjádření právního oddělení vztahuje přechodné ustanovení vyhlášky č. 97/2026 Sb., na jehož základě se uplatní požadavky § 61 vyhlášky č. 146/2024 Sb. ve znění účinném před 1. 7. 2026. Projekt tyto požadavky splňuje. V přízemí je navrženo jedno dobíjecí místo vybavené wallboxem, objekt je vybaven kabelovody pro budoucí instalaci dobíjecích bodů a obě trafokobky mají prostorovou rezervu pro instalaci větších transformátorů. V rozvodně je rovněž ponechán prostor pro další technické vybavení. Rozsah dobíjecí infrastruktury tak odpovídá právním požadavkům použitelným pro přípravu záměru a umožňuje její budoucí rozšíření.
Prověřit možnosti omezení imisního příspěvku záměru a stanovit opatření proti prašnosti při výstavbě.	Samostatné a kumulativní vlivy záměru jsou vyhodnoceny v kapitolách B.III.1 Znečištění ovzduší, půdy a půdního podloží a D.I.2 Vlivy na ovzduší a klima a v příloze č. 3 Rozptylová studie. Provoz záměru vyvolá pouze velmi nízké imisní příspěvky, které se na kvalitě ovzduší prakticky neprojeví. Příspěvek k výhledové roční koncentraci $PM_{2,5}$ nepřesahuje $0,02 \mu g/m^3$. V kapitolách B.I.6 a D.I.2 byl doplněn soubor opatření pro období výstavby, zejména skrápění a čištění staveniště a komunikací, mytí vozidel, zaplachtování přepravovaných materiálů, omezení spádových výšek, zakrývání prašných materiálů, včasné ozelenění odkrytých ploch a požadavky na emisní úroveň stavební techniky a nákladních vozidel. Při realizaci budou současně respektována opatření ke snižování emisí ze stavební činnosti podle přílohy č. 10 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. Tento požadavek byl uveden také v původním vypořádání.
Doplnit opatření proti úniku závadných látek.	Technická a organizační opatření byla doplněna v kapitolách B.I.6, B.III.2 Odpadní vody, B.III.5 Rizika havárií, D.I.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody a D.I.5 Vlivy na půdu. Vody z parkovacích ploch a mycího stroje budou odváděny oddělenou kanalizací přes odlučovač ropných látek. Dieselové čerpadlo SHZ bude zabezpečeno proti úniku nafty na odvodňované plochy. Stavební mechanismy budou pravidelně kontrolovány, manipulace s pohonnými hmotami a mazivy bude omezena a staveniště bude vybaveno sanačními a sorpčními prostředky. Dlouhodobě odstavené mechanismy budou podle potřeby zabezpečeny záchytnými vanami. Při havárii budou neprodleně zahájeny sanační práce a případně kontaminovaná zemina bude odtěžena a předána k odpovídajícímu způsobu nakládání.
Upřesnit nakládání s odpady během výstavby a provozu.	Problematika je řešena v kapitolách B.III.3 Odpady a D.I.11 Vliv produkce odpadů. Oznámení obsahuje přehled předpokládaných odpadů vznikajících při výstavbě a provozu, včetně katalogových čísel, kategorií a předpokládaného způsobu nakládání. Odpady budou tříděny podle druhu, kategorie a skutečných vlastností, zabezpečeny proti smísení a úniku a do předání oprávněným osobám budou shromažďovány v areálu oznamovatele. Nebezpečné odpady budou ukládány odděleně v označených nepropustných nádobách chráněných proti povětrnostním vlivům. Podrobné množství jednotlivých odpadů bude stanoveno v navazující projektové

	dokumentaci podle konečného technického řešení a výkazu výměr.
Zpřesnit harmonogram souvisejících staveb pro posouzení kumulativních vlivů.	Přehled souvisejících záměrů, dostupných harmonogramů a jejich možných kumulací je uveden v kapitole B.I.4 Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry. Pro posouzení nejvýznamnější kumulace v období výstavby byly zohledněny záměry APN D2, novostavba železniční stanice Praha-Letiště Václava Havla a úprava přednádraží ABSP. V hlukové a rozptylové studii byl modelován rok 2027 jako období s nejvyšším předpokládaným rozsahem prašných stavebních činností. Oznámení současně uvádí, že přesný souběh jednotlivých staveb nelze vzhledem k nejistotám jejich přípravy jednoznačně stanovit. Harmonogram bude dále koordinován a zpřesňován v navazující projektové přípravě.

Hygienická stanice hlavního města Prahy, vyjádření ze dne 27. 8. 2026, č. j. HSHMP 41034/2026:

Stručný předmět připomínky	Vypořádání připomínky
Bez připomínek a požadavků na doplnění oznámení.	Hygienická stanice neuplatnila požadavek na doplnění nebo změnu záměru. Problematika veřejného zdraví je zpracována v kapitole D.I.1 Vlivy stavby na obyvatelstvo a veřejné zdraví a v příloze č. 5 Posouzení vlivu na veřejné zdraví. Oznámení vychází z výsledků hlukové a rozptylové studie a hodnotí také možné kumulativní působení dalších záměrů.

Hlavní město Praha, Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí, vyjádření ze dne 9. 9. 2026, č. j. MHMP 882429/2026:

Stručný předmět připomínky	Vypořádání připomínky
Při bourání zabránit promývání případné kontaminace do podloží.	Obecná preventivní opatření k ochraně vod a půdy jsou uvedena v kapitolách B.I.6, B.III.5, D.I.4 a D.I.5. Do navazující projektové dokumentace a zásad organizace výstavby bude dále zahrnut požadavek zabránit při bouracích pracích pronikání srážkových vod a vod používaných ke skrápění do případně kontaminovaných konstrukcí a následnému promývání znečištění do podloží.
Po odstranění rizikových provozů ověřit stav zeminy, případnou kontaminaci odborně posoudit a návrh sanace projednat s Českou inspekcí životního prostředí.	Po odstranění konstrukcí budou v místech, kde bylo nakládáno se závadnými látkami, odebrány vzorky zeminy. Při zjištění znečištění bude odborně způsobilou osobou v oboru sanační geologie zpracováno posouzení jeho rizikovosti ve vztahu k plánovanému využití území. Pokud bude navrženo odstranění znečištění, bude návrh sanačních prací projednán s Českou inspekcí životního prostředí. Požadavky budou zahrnuty do navazující projektové dokumentace a zásad organizace výstavby.
Zabezpečit zařízení obsahující závadné látky proti úniku do vod nebo kanalizace.	Způsob zabezpečení je popsán zejména v kapitolách B.I.6, B.III.2 a D.I.4. Trafostanice s olejovými transformátory, dieselové čerpadlo SHZ, případné hydraulické výtahy a další zařízení obsahující závadné látky budou technicky řešeny tak, aby nemohlo dojít k úniku závadných látek do podzemních nebo povrchových vod ani do kanalizace. Dieselové čerpadlo SHZ bude zabezpečeno proti úniku nafty na odvodňované plochy.

	Podrobnosti budou dále rozpracovány v navazující projektové dokumentaci.
Doplnit druhy, katalogová čísla a množství stavebních a demoličních odpadů.	Požadavek je částečně vypořádán v kapitolách B.III.3 a D.I.11, které obsahují výčet předpokládaných druhů odpadů, jejich katalogová čísla, názvy, kategorie a způsob nakládání. Do projektové dokumentace pro povolení záměru bude podle konečného technického řešení a rozsahu demolic doplněno předpokládané množství jednotlivých odpadů v tunách.
Popsat nakládání s odpady, včetně jejich evidence a předávání oprávněným osobám.	Kapitoly B.III.3 a D.I.11 obsahují základní popis způsobu nakládání s odpady. V navazující projektové dokumentaci bude podrobněji popsáno jejich oddělení, shromažďování, zabezpečení proti smísení a úniku a předávání oprávněným osobám. Při realizaci bude respektována hierarchie odpadového hospodářství a povinnosti původce odpadu podle § 15 zákona č. 541/2020 Sb., včetně vedení průběžné evidence a uchovávání dokladů o předání odpadů po dobu stanovenou právními předpisy.
Zajistit povolení ke kácení a odpovídající náhradní výsadbu.	Problematika je podrobně rozpracována v kapitolách B.I.6, C.I.12 a D.I.7. Oznámení obsahuje bilanci kácení, lokalizaci a rozsah náhradních výsadeb, kompenzační poměry, technologii založení porostů a dva scénáře podle pořadí realizace P-APC a dostavby Terminálu 2. Tyto údaje budou využity jako podklad žádosti o jednotné environmentální stanovisko, včetně návrhu opatření k prevenci, vyloučení a snížení nepříznivých vlivů a popisu navržených kompenzací. Konečný rozsah kácení a náhradní výsadby stanoví příslušný orgán ochrany přírody v navazujícím řízení.
V případě výskytu zvláště chráněných živočichů zajistit příslušnou druhovou výjimku.	Dosavadní výsledky biologických průzkumů jsou uvedeny v kapitolách C.I.12 a D.I.7. Při zjištění zvláště chráněného druhu během další přípravy nebo realizace bude další postup projednán s příslušným orgánem ochrany přírody. Pokud budou naplněny zákonné podmínky, bude před provedením zásahu požádáno o povolení výjimky podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb.

Při realizaci záměru je dále třeba respektovat omezení, daná existujícími limity ochrany území tak, jak jsou výše popsána. Žádné další doplňující údaje nejsou známy.

G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Předkládané oznámení bylo zpracováno v rozsahu a členění přílohy č. 3 ZOPV. Důvodem pro vypracování a předložení oznámení je skutečnost, že stavba „Úprava zaměstnaneckého parkoviště s PD APC“ naplňuje dle údajů projektové dokumentace dikci bodu 109 „Parkoviště nebo garáže s kapacitou od stanoveného limitu parkovacích stání v součtu pro celou stavbu (500 míst)“ uvedeném v příloze č. 1 k ZOPV v kategorii II., a podléhá tedy na základě ustanovení § 4 odst. 1 ZOPV zjišťovacímu řízení. Příslušným úřadem je Magistrát hl. města Prahy.

Předkládaný záměr je vypracován v jedné variantě. Jiná varianta technického nebo technologického řešení záměru není v současnosti investorem zvažována.

Stávající území je využíváno jako pozemní parkoviště. V rámci záměru nedojde k záborům pozemků ZPF ani PUPFL.

Dopady hlukové zátěže prověřila hluková studie, která hodnotila jak etapu výstavby, tak etapu provozu. Z hlukové studie vyplývá, že vliv záměru na hluk z automobilové dopravy je pro všechny výpočtové body nulový (0,0 dB), tedy nezpůsobí žádnou změnu. Z toho důvodu nejsou navrhována žádná protihluková opatření. V etapě výstavby dosáhne v nejzatíženějším ChVePS průměrná hluková zátěž ze stavební činnosti hodnoty $L_{Aeq,s} = 34,4$ dB (výpočtový bod S2, 2. NP). Hluková zátěž ze stavební činnosti záměru byla dále posouzena v kumulaci s paralelně probíhající výstavbou projektů v rámci lokality, přičemž byla ve stejném výpočtovém bodě zjištěna průměrná hluková zátěž $L_{Aeq,s} = 42,6$ dB (výpočtový bod S2, 2. NP). Obě zjištěné hodnoty jsou hluboko pod hranicí hygienického limitu (65 dB), protihluková opatření nejsou navrhována.

Ke znečišťování ovzduší bude docházet zejména v etapě výstavby stavebního záměru, kdy se projeví vliv stavebních prací, a to zejména výkopové práce, skryvka, návoz stavebního materiálu apod. Stavba bude zdrojem zejména tuhých znečišťujících látek (TZL), které jsou v imisním pozadí a imisními limity sledovány zejména s ohledem na přítomnost částic PM_{10} a $PM_{2,5}$. Na základě výsledku rozptylových studií lze konstatovat, že v etapě výstavby ani při započtení kumulativních záměrů nedojde k překročení imisních limitů u nejbližších objektů obytné zástavby.

Co se týká etapy provozu, záměr samotný generuje velmi nízké příspěvky koncentrací jednotlivých znečišťujících látek ke stávajícímu imisnímu pozadí. K překračování stávajících hodnot imisních limitů nebude docházet. Co se týká mezních hodnot, které jsou navrženy směrnici 2008/50/ES (Směrnice Evropského parlamentu a rady o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu), v současnosti dochází v lokalitě k překračování mezní hodnoty průměrné roční koncentrace $PM_{2,5}$, a to přibližně o $2 \mu g.m^{-3}$. Ostatní sledované znečišťující látky navrženou hodnotu imisního limitu splňují. Z provedeného výpočtu je však zřejmé, že příspěvek vyvolaný stavbou k aktuálnímu imisnímu pozadí bude velmi nízký – u nejzatíženějšího bodu se bude pohybovat na úrovni jedné setiny $\mu g.m^{-3}$ a na imisním pozadí se projeví minimálně. Vzhledem k současnému setrvalému trendu každoročního snižování pozadových imisních koncentrací zejména látek PM a NO_2 je možné odhadnout, že ve výhledovém stavu, v roce 2033, může být pozadová imisní koncentrace pod doporučenou hodnotou (tedy $10 \mu g.m^{-3}$). U nově zaváděných sledovaných koncentrací (např. průměrná denní koncentrace

PM_{2,5}, NO₂) není hodnota imisního pozadí sledována. Nicméně na základě dostupných podkladů, které jsou uvedené výše v textu lze vyvodit závěr, že jsou tyto mezní hodnoty v daném území plněny. Samotný záměr bude znamenat pouze velmi malé zvýšení imisních koncentrací všech sledovaných znečišťujících látek a bude mít zanedbatelný vliv na kvalitu ovzduší.

Rozptylová studie hodnotila také imisní příspěvky ve výhledovém stavu po započtení všech dalších staveb, které jsou v okolí záměru uvažovány. Tyto jsou zohledněny v použitém dopravním modelu. Na základě výsledků rozptylové studie lze konstatovat, že v širším okolí plánovaného záměru dojde ve výhledovém stavu k navýšení imisí z dopravy, a to v důsledku nárůstu dopravních intenzit, které jsou způsobeny jednak přirozeným nárůstem vyvolaným různými externalitami v širším prostoru, a jednak realizací nejrozumnějších záměrů v okolí. Z výsledků vyplývá, že nejvýznamnější příspěvek budou tvořit v obou výhledových letech pevné částice – tedy částice PM₁₀ a PM_{2,5} a dále především benzo(a)pyren. Příspěvek průměrné roční koncentrace PM₁₀ k imisnímu pozadí může u sledovaných referenčních bodů umístěných u dotčené obytné zástavby dosahovat úrovně až několika jednotek µg.m⁻³, v případě průměrné roční koncentrace PM_{2,5} se může jednat až o několik desetin či max. nízké jednotky µg.m⁻³. Vzhledem k poměrně nízkým hodnotám koncentrací těchto látek v imisním pozadí by nemělo ve výhledových stavech docházet k překračování platných imisních limitů. Co se týče průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu lze konstatovat, že příspěvky ve výhledovém stavu (po zprovoznění Pražského okruhu) budou poměrně výrazné (až na úrovni desetin ng.m⁻³ u výpočtového bodu 3 – lokalita Na Padesátníku). Vzhledem k aktuálnímu imisnímu pozadí i tyto příspěvky nebudou znamenat překročení imisního limitu.

Odběr vody lze předpokládat ve fázi výstavby. Při výstavbě bude docházet pouze k mírnému navýšení spotřeby vody oproti současnému stavu, a to z důvodu potřeby vody pro samotnou výstavbu a pro potřebu pitné vody pro stavebníky (množství je odhadováno na 5 l na osobu za den). Dále bude voda při výstavbě využívána ke skrápění ploch k eliminaci prašnosti a k úklidu. Pro fázi provozu se s odběrem vody počítá v rámci běžného provozu stavebních objektů (výpravní budovy) a údržby vlakových souprav. Zásobování pitnou vodou parkovacího domu je navrženo prostřednictvím nového vodovodního řadu, ze stávajícího vodovodního řadu 1 - DN 200, který vede ve stávajícím kolektoru. V rámci stavby Parkovacího domu v areálu letiště Praha je řešen také nový kolektor, ve kterém bude, dle doporučení vodohospodáře areálu Letiště Praha, veden nový vodovodní řad i nová přípojka vody, pro přívod pitné vody do navrhovaného parkovacího domu. Nová přípojka vody vede kolmo z nového vodovodního řadu DN 200 do objektu Parkovacího domu.

Odběr elektrické energie bude jak v etapě výstavby, tak v etapě provozu. V období výstavby bude elektrická energie spotřebovávána při provozu zařízení stavenišť. Zařízení stavenišť budou napojena na stávající rozvody. V rámci provozu bude spotřebovávána elektrická energie na osvětlení, CBS, zásuvky, vzduchotechniku, topení, chlazení, výtah, osvětlení atd. Celková spotřeba elektrické energie v etapě provozu se bude pohybovat na úrovni instalovaného příkonu 426,2 kW.

Odpady budou vznikat při realizaci stavby a v minimálním množství i při jejím následném užívání. Odpady, které vzniknou v průběhu stavebních prací, budou odváženy a odstraňovány mimo staveniště. Tato činnost bude zajištěna dodavatelem stavebních prací, popř. odbornou firmou. Pro nakládání s odpady vznikajícími při provozu areálu platí stejné podmínky jako při etapě výstavby. Odstranění nebo využití odpadů bude řešeno předáním odpadů oprávněné osobě. Bude-li s odpady

nakládáno v souladu s platnou legislativou na úseku odpadového hospodářství, nepředpokládáme žádné negativní ovlivnění životního prostředí v důsledku produkce odpadů.

V etapě výstavby bude veškerá staveništní doprava vedena po ulici Aviatická směrem k ulici Lipské. Zde je předpokládáno rozdělení nákladní dopravy v poměru 50 % směrem severním na D7 a 50 % směrem jižním na I/7. V etapě výstavby je uvažován maximální počet na úrovni 32 automobilů/den (tedy max. 64 průjezdů). Denní pracovní doba je uvažována cca 8 hod. Dále se na staveništi budou pohybovat běžné staveništní mechanismy, jako je rypadlo, kolový nakladač, vrtná souprava, autodomíhávač, autojeřáb atd.

Navrhovaná stavba je napojena na stávající dopravní infrastrukturu, uliční síť, a to napojením z ulice Lipské, přes ulici Aviatická a ulici Jana Kašpara. Napojení areálu na dopravní infrastrukturu je funkční, dostatečně. Změny intenzit dopravy na příjezdových komunikacích ve výhledovém stavu pro rok 2033 vycházejí z dopravního modelu (AFRY CZ s.r.o., 2026). Dopravní model zohledňuje realizaci parkovacího domu a rušení stávajících parkovacích míst. Z výpočtů v dopravním modelu (AFRY CZ s.r.o., 2026) vyplývá, že celkový přírůstek (balance) po realizaci parkovacího domu P-APC s kolektorem a vrátnicí 19 je 702 parkovacích míst a přibude 744 vozidel/24 hodin.

V lokalitě nedochází k překračování platných imisních limitů pro sledované znečišťující látky. Koncentrace všech sledovaných znečišťujících látek se nacházejí bezpečně pod úrovní imisních limitů.

Nemovitě kulturní památky, archeologická ani paleontologická naleziště nejsou záměrem dotčeny.

Předmětný záměr nezasahuje do chráněného ložiskového území, dobývacího prostoru, výhradního ložiska nerostů ani poddolovaného území.

Záměr neleží v žádném záplavovém území (nejbližší záplavové území s vazbou na vodní tok Únětický potok je vymezeno cca 1 600 m severovýchodním směrem od předmětného záměru. Chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV) záměrem dotčena nebude, ani není v blízkém ani širším okolí vymezena. V posuzovaném území nejsou vyhlášena ochranná pásma vodních zdrojů, ochranná pásma vodních nádrží ani ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů nebo zdrojů minerálních vod.

Lokalita záměru neleží na území žádného velkoplošného ani maloplošného zvláště chráněného území.

Záměr se nenachází v území žádného vymezeného přírodního parku.

Převládají zde intenzivně sečené trávníky s běžnou vegetací sešlapávaných stanovišť a liniové nebo skupinové výsadby převážně javorů a dalších okrasných dřevin. V širší ploše byli zaznamenáni zejména čmeláci rodu *Bombus*, modrásek černolemý (*Plebejus argus*), dlouhozobka zimolezová (*Hemaris fuciformis*) a koroptev polní (*Perdix perdix*). Ostatní zvláště chráněné druhy byly zjišťovány pouze příležitostně při přeletech nebo sběru potravy bez těsnější vazby na vlastní biotop udržovaných trávníků. Trvalý výskyt zvláště chráněných obojživelníků a plazů zde potvrzen nebyl a je považován za málo pravděpodobný.

Plocha určená pro náhradní výsadby představuje travnaté porosty s převahou kostřavy rákosovité a druhově pestřejším bylinným patrem. Vyskytují se zde zejména kakost luční (*Geranium pratense*), hrachor hlíznatý (*Lathyrus tuberosus*), silenka širolistá (*Silene latifolia*) a lnice květel (*Linaria*

vulgaris), místy doplněné ruderalní vegetací. V rámci biologických průzkumů byly v ploše zaznamenány populace čmeláků rodu *Bombus*, modrásek černolemý (*Plebejus argus*), v návaznosti na sousední prostředí rovněž prskavec větší (*Brachinus crepitans*), dále ještěrka obecná (*Lacerta agilis*) v blízkém okolí plochy, koroptev polní (*Perdix perdix*), slavík obecný (*Luscinia megarhynchos*) a běžné druhy savců kulturní krajiny. V prostoru jižně pod stávající čerpací stanicí Shell byl v letech 2020–2021 zaznamenán také křeček polní (*Cricetus cricetus*), kdy byly nalezeny čtyři nory a jeden uhynulý jedinec po senoseči.

Z dendrologického průzkumu vyplývá, že projekt počítá s odstraněním všech dřevin nacházejících se v prostoru výkopových prací, které zasahují prakticky po hranice dotčených pozemků. Celkem bude odstraněno 40 stromů rostoucích mimo les a 236 m² zapojených keřových porostů. Z toho 21 stromů a 189 m² keřů souvisí přímo s realizací parkovacího domu P-APC, zatímco dalších 19 stromů a 48 m² keřových porostů je sdíleno se samostatným souběžně připravovaným projektem dostavby T2. Veškeré kácené stromy a keřové porosty podléhají povolení ke kácení.

Za odstraněné dřeviny jsou navržena kompenzační opatření formou náhradních výsadeb realizovaných na pozemcích investora v Lokalitě 1 mimo vlastní plochu stavby. V prostoru parkovacího domu nebude možné nové stromy ani keře vysadit, protože území bude zcela zastavěno budovou a souvisejícími zpevněnými plochami. Náhradní výsadby budou proto realizovány na pozemcích parc. č. 2580/21, 2580/22 a 2580/5 v k. ú. Ruzyňě způsobem blízkým lesnickým výsadbám. Pro stromy byl stanoven kompenzační poměr 1 : 1,5 a pro keřové porosty poměr 1 : 1.

Vzhledem k nejistému pořadí realizace projektů P-APC a dostavby T2 jsou navrženy dva scénáře realizace náhradních výsadeb. V případě, že bude stavba P-APC realizována jako první, budou provedeny kompenzace za celý rozsah dotčených dřevin, tedy náhradní výsadba 61 stromů (32 ks za P-APC a 29 ks za sdílené zásahy P-APC + T2) a 237 m² keřových porostů (189 m² za P-APC a 48 m² za sdílené zásahy P-APC + T2). Pokud bude stavba P-APC realizována až po dostavbě T2, budou provedeny náhradní výsadby pouze za vlastní zásahy související s projektem P-APC, tedy 32 stromů a 189 m² keřových porostů.

Převážnou část kácených dřevin tvoří javory mléče, dále například dřevozce trojtrnné, ořešáky královské a další běžné druhy okrasných a doprovodných výsadeb.

Z hlediska migrací živočichů není zasažené území významné.

Záměrem nebude dotčen územní systém ekologické stability (ÚSES).

Záměr přímo nekoliduje s žádným chráněným územím soustavy NATURA 2000 (přímo dotčeny nebudou evropsky významné lokality (EVL) ani ptačí oblasti (PO)). Ke stavbě „Úprava zaměstnaneckého parkoviště s PD APC“ (dále jen „záměr“) se vyjádřil příslušný úřad orgán ochrany přírody a krajiny (Magistrát hlavního města Prahy) dne 3.3.2026 (č. j. MHMP 187646/2026) dle ustanovení § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů vydáno stanovisko, že uvedený záměr nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.

V předmětném území se nenachází významné krajinné prvky. V blízkosti záměru se nenachází památný strom.

Krajina v okolí záměru je charakteristická především technickými stavbami, liniovými stavbami, zemědělsky obhospodařovanou krajinou a travními porosty. Území jde považovat za urbanizovanou krajinu bez vylišeného reliéfu. Výškově je budova zasazena mezi stávající objekty areálu letiště. Výšky nových objektů nebudou přesahovat výšku stávajících objektů.

Na základě **komplexního zhodnocení** všech dostupných údajů vztahujících se k posuzovanému záměru, současnému i výhledovému stavu jednotlivých složek životního prostředí a s přihlédnutím ke všem souvisejícím skutečnostem **lze konstatovat**, že navrhovaný záměr při respektování navržených podmínek **je** v navržené lokalitě **přípustný**.

PŘÍLOHY

Příloha 1	Situace záměru
Příloha 2	Hluková studie
Příloha 3	Rozptylová studie
Příloha 4	Posouzení vlivu na klima
Příloha 5	Posouzení vlivu na veřejné zdraví
Příloha 6	Hydrogeologické posouzení
Příloha 7	Přehled environmentálních aktivit Letiště Praha
Příloha 8	Stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody
Příloha 9	Osvědčení o autorizaci
Příloha 10	Fotodokumentace aktuálního stavu zájmového území

SEZNAM VYBRANÝCH PODKLADOVÝCH MATERIÁLŮ

Všeobecně závazné právní předpisy:

Zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech

Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší

Zákon č. 350/2011 Sb., o chemických látkách a chemických směsích a o změně některých dalších zákonů (chemický zákon)

Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), platnost do 31.12.2023

Zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon, platnost od 29.7.2021, účinnost od 1.1.2024

Zákon č. 477/2001 Sb., o obalech a o změně některých dalších zákonů (zákon o obalech)

Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon)

Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí

Zákon č. 18/1997 Sb., o mírovém využívání jaderné energie a ionizujícího záření (atomový zákon)

Zákon č. 289/1995 Sb., o lesích

Zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu

Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny

Zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči

Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací

Nařízení vlády č. 401/2015 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech

Nařízení vlády č. 262/2012 Sb., o stanovení zranitelných oblastí a akčním programu

Vyhláška č. 8/2021 Sb., o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (Katalog odpadů)

Vyhláška č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona České národní rady č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny

Vyhláška č. 178/2012 Sb., kterou se stanoví seznam významných vodních toků a způsob provádění činností souvisejících se správou vodních toků

Vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území

Literatura:

AFRY CZ s.r.o. (2026): Dopravně inženýrské podklady pro záměr úprava zaměstnaneckého parkoviště s PD APC.

Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky (2017–2026): MapoMat+ [online]. Dostupné z: <<http://mapy.nature.cz/>>.

- Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky (2017–2026): Nálezová databáze ochrany přírody (NDOP) [online]. Dostupné z: <<https://portal.nature.cz/nd/>>.
- Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky (2017–2026): Ústřední seznam ochrany přírody (ÚSOP) [online]. Dostupné z: <<http://drusop.nature.cz/>>.
- ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o. (2023): D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves. Rozptylová studie včetně Studie opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší.
- Český hydrometeorologický ústav (2026): Pětileté průměrné koncentrace 2020 - 2024, podle §11, odst. 5 a 6, zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší.
- Český hydrometeorologický ústav (2026): Znečištění ovzduší a atmosferická depozice v datech, Česká republika. Tabelární ročenky.
- Deltaplan spol. s.r.o. (2023): Soubor staveb ABSP, Letiště Václava Havla Praha. Dokumentace k územnímu rozhodnutí.
- Ecological Consulting a.s. (2023): Novostavba ŽST Praha – Letiště Václava Havla. Akustická studie.
- European Commission Working Group on Dose-Effect Relations (2002): Position paper on dose response relationships between transportation noise and annoyance. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/environment/noise/pdf/noise_expert_network.pdf>
- European Environment Agency (2010). Good practice guide on noise exposure and potential health effects. Luxemburg. Office for Official Publications of the European Union. 2010. ISBN 978-92-9213-140-1. Dostupné z: <<http://www.eea.europa.eu/publications/good-practice-guide-on-noise>>
- World Health Organisation (2018): Environmental noise guidelines for the European Region. WHO Regional Office for Europe 2018. ISBN 978 92 890 5356 3. Dostupné z: <<https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/279952/9789289053563-eng.pdf?sequence=1>>.
- Mapy.com [online]. Dostupné z: <<http://mapy.com/>>.
- Metroprojekt a.s. (2019, aktualizace 2022): APN D2, D3 a související provozní plochy – 1. část – Letiště Praha Ruzyně. Technická zpráva ZOV.
- Metroprojekt a. s. (2020): Novostavba ŽST Praha – Letiště Václava Havla. B08 – Organizace výstavby.
- Ministerstvo životního prostředí (2018): Metodický výklad vybraných bodů přílohy č. 1 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí a související ustanovení
- Ministerstvo životního prostředí (2021): Podpůrná opatření k aktualizovaným Programům zlepšování kvality ovzduší pro období 2020+.
- PRAGOPROJEKT, a.s. – AFRY CZ s.r.o. (2023): D0 Ruzyně – Březiněves. Dokumentace podle § 8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí ve znění pozdějších předpisů.
- Quitt, E. (1971): Klimatické oblasti Československa. 1:500 000. Geografický ústav ČSAV, Brno.
- Tolasz R. et al. (2007): Atlas podnebí Česka. 1. vyd. Praha: Český hydrometeorologický ústav. 255 s. ISBN 978-80-86690-26-1.

VPÚ DECO PRAHA a.s. (2025): Parkovací dům P-APC v areálu Letiště Praha. Dokumentace pro povolení stavby.