

**K + K**  
průzkum  
s.r.o.

**NOVÁKOVÝCH 6. PRAHA 8, 180 00**

tel: 26631 0101; 26631 6273; 28482 1440; 28482 6373

fax: 28482 3774

e-mail: [kral@pruzkum.cz](mailto:kral@pruzkum.cz)

Oznámení záměru dle přílohy č. 3 k zákonu č. 100/2001 Sb.

## Rozvojové území Ruzyně

**Oznamovatel:** D-plus projektová a inženýrská a.s.  
Sokolovská 16/45  
186 00 Praha 8

**Zpracovatel:** Ing. Jan Král a kol.  
K+K průzkum s.r.o  
Novákových 6  
180 00 Praha 8

Praha, duben 2008

© K+K průzkum

1

<b>ÚVOD</b> .....	<b>5</b>
<b>A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI</b> .....	<b>6</b>
A.I. OBCHODNÍ FIRMA .....	6
A.II. IČO .....	6
A.III. SÍDLO .....	6
A.IV. JMÉNO, PŘÍJMENÍ, BYDLIŠTĚ A TELEFON OPRÁVNĚNÉHO ZÁSTUPCE OZNAMOVATELE .....	6
<b>B. ÚDAJE O ZÁMĚRU</b> .....	<b>6</b>
B.I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE .....	6
<i>B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1 .....</i>	<i>6</i>
<i>B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru .....</i>	<i>7</i>
<i>B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území).....</i>	<i>12</i>
<i>B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry .....</i>	<i>12</i>
<i>B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí .....</i>	<i>23</i>
<i>B.I.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru .....</i>	<i>25</i>
<i>B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení .....</i>	<i>41</i>
<i>B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků.....</i>	<i>41</i>
<i>B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat.....</i>	<i>41</i>
<b>B. II. ÚDAJE O VSTUPECH</b> .....	<b>42</b>
<i>B.II.1. Půda.....</i>	<i>42</i>
<i>B.II.2. Voda.....</i>	<i>42</i>
<i>B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje.....</i>	<i>44</i>
<i>B.II.4 Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu .....</i>	<i>45</i>
<i>B.II.5 Ochranná pásma .....</i>	<i>57</i>
<b>B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH</b> .....	<b>58</b>
<i>B.III.1. Ovzduší .....</i>	<i>58</i>
<i>B.III.2. Odpadní vody.....</i>	<i>63</i>
<i>B.III.3. Odpady.....</i>	<i>67</i>
<i>B.III.4. Ostatní: Hluk, vibrace.....</i>	<i>70</i>
<i>B.III.5 Doplnující údaje.....</i>	<i>78</i>
<b>C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ</b> .....	<b>79</b>
C.I. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ .....	79
C.I.1. Ekosystémy.....	79
C.I.2. Územní systém ekologické stability krajiny (ÚSES).....	80
C.I.3. Významné krajinné prvky (VKP).....	80
C.I.4. Zvláště chráněná území (ZCHÚ).....	80

C.I.5. Území přírodních parků (PP) .....	80
C.I.6. Evropsky významné lokality (EVL) a ptačí oblasti (PO) .....	80
C.I.7. Území historického, kulturního nebo archeologického významu .....	81
C.I.8. Území hustě zalidněná .....	82
C.I.9. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení .....	82
C.I.10. Staré ekologické zátěže .....	83
C.I.11. Extrémní poměry v dotčeném území .....	83
<b>C.II. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA STAVU SLOŽEK ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ, KTERÉ BUDOU PRAVDĚPODOBŇNĚ VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY.....</b>	<b>84</b>
C.II.1. Klíma a Ovzduší .....	84
C.II.2. Horninové prostředí a přírodní zdroje .....	85
C.II.3. Hydrogeologie a Hydrologie .....	86
C.II.4. Půda .....	86
C.II.5. Geomorfologie .....	87
C.II.6. Krajina .....	87
C.II.7. Fauna a flóra .....	89
C.II.8. Obyvatelstvo .....	94
C.II.9. Hmotný majetek .....	94
<b>D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....</b>	<b>95</b>
D.I. CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ A ODHAD JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI (Z HLEDISKA PRAVDĚPODOBŇNOSTI, DOBY TRVÁNÍ, FREKVENCE A VRATNOSTI) .....	95
D.I.1. Vlivy na klíma a ovzduší .....	95
D.I.2 Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky .....	96
D.I.3. Vlivy na vodu .....	97
D.I.4. Vlivy na půdu .....	98
D.I.5. Vlivy na horninové prostředí a surovinové zdroje .....	99
D.I.6. Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy .....	99
D.I.7. Vlivy na chráněné přírodní objekty a území .....	100
D.I.8. Vlivy na krajinu a krajinný ráz .....	100
D.I.9. Vlivy na kulturní a historické památky .....	106
D.I.10. Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví .....	106
D.I.11. Vlivy na dopravní situaci .....	107
<b>D.II. ROZSAH VLIVŮ VZHLEDEM K ZASAŽENÉMU ÚZEMÍ A POPULACI .....</b>	<b>109</b>
D.III. ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVECH PŘESAHUJÍCÍCH STÁTNÍ HRANICE .....	109
D.IV. OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ .....	109
D.V. CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH A NEURČITOSTÍ, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI SPECIFIKACI VLIVŮ .....	113
<b>E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU .....</b>	<b>117</b>

<b>F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE .....</b>	<b>118</b>
<b>G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNU TÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU .....</b>	<b>119</b>

## **H. Přílohy**

### **Vyjádření**

Vyjádření č. 1) Soulad s územně plánovací dokumentací

Vyjádření č. 2) Vyjádření k EVL a Ptačím oblastem podle §45i zákona č. 114/1992 Sb.

Vyjádření č. 3) Vyjádření PVS a.s. z hlediska kapacity UČOV Praha a připojení na kanaliz. Síť

Vyjádření č. 4) Stanovisko Hygienické stanice HMP k DUR

Vyjádření č. 5) Čestné prohlášení Českých lupkových závodů a.s. k využití zeminy a ornice

### **Mapová a obrazová dokumentace**

Mapa č. 1) Přehledná situace, M = 1: 15 000

Mapa č. 2) Koordinační situace, M = 1: 2 000

Mapa č. 3) Hranice řešeného území v katastrální mapě, M = 1: 5000

Mapa č. 4) Členění na etapy a vazba na územní plán, M = 1: 5000

Mapa č. 5) Vlastnické vztahy, bez měřítka

Mapa č. 6) Výkresy pro výpočet KZ, M = 1: 5000

Výkres č. 1) Fotodokumentace

Výkres č. 2) Pohledy

Výkres č. 3) Vizualizace

Výkres č. 4) Zákres objektů do fotografií

Výkres č. 5) Dopravní stavby v okolí

Výkres č. 6) Etapizace výstavby

### **Dokumenty**

Dokument č. 1) Seznam parcel, vlastníků, druhů pozemků a BPEJ

Dokument č. 2) Tabulka výpočtu kubatury HTÚ a ornice

### **Specializované studie**

Studie č. 1) Rozptylová studie znečištění ovzduší (ATEM)

Studie č. 2a) Akustická studie – hluk z provozu záměru (EKOLA)

Studie č. 2b) Akustická studie – hluk ze stavební činnosti (EKOLA)

Studie č. 3) Dopravní studie (UDI)

Studie č. 4) Biologický průzkum (K+K průzkum)

Studie č. 5) Dendrologický průzkum (Ing. F.Moravec)

Studie č. 6) Posouzení vlivu navrhované zástavby na krajinný ráz dle z. 114/1992 Sb.(Ing. M. Bittnerová)

## Úvod

V listopadu roku 2006 byla projekční kancelář Planungsgruppe 4 společně s inženýrskou projekční kancelář D plus a.s. pověřena firmou AZA Trade, aby zpracovali masterplan a urbanistickou studii pro území o rozloze cca 21 ha v sousedství areálu Letiště Praha Ruzyně. Management projektu zajišťuje firma Drees & Sommer. Doposud převážně zemědělsky využívané plochy, které se z rozhodující části nachází ve vlastnictví AZA Trade, mají díky své poloze v bezprostřední blízkosti letiště a při dálničním městském okruhu velmi příznivé podmínky pro další rozvoj.

Zájmové území se nachází na severovýchodním okraji Ruzyně (MČ Praha 6) v bezprostřední blízkosti mezinárodního letiště Praha Ruzyně u terminálu Jih. Blízkost letiště Ruzyně spoluurčuje využití zájmového území pro služby, které souvisejí s leteckou dopravou.

V současné době letiště Ruzyně s více než 11 miliony cestujících ročně patří mezi dvacítku nejvýznamnějších letišť v Evropě. Terminál Sever s hlavním provozem odbavování pasažérů a dvěma hotely se nachází zhruba 2 km na severozápad od zájmového území. Na západě sousedí zájmové území přímo s vládním a VIP-Terminálem Jih (1 a 2).

Zájmové území je napojeno ulicí K Letišti na pražský dálniční okruh nájezdem ve vzdálenosti cca. 800m. Okruh spojuje přímé dálniční tahy ve směru na Norimberk, Drážďany, Vídeň nebo Krakov a také historické centrum Prahy.

Zájmové území od východu ohraničuje Pražský okruh (R1), na severu místní komunikace Za Teplárnou a soukromé pozemky, na západě a severozápadě dopravní komunikace K Letišti a na severovýchodě hranice ochranného pásma letiště.

Celé řešené území zaujímá plochu cca. 21 ha, z toho 16 ha připadá na území, které se nachází v majetku investora. Do Oznámení a zpracovaných studií jsou zahrnuty jak plochy v majetku investora (16 ha), tak další plochy (cca 5 ha), které jsou v majetku letištních institucí, města Prahy a jiných soukromých subjektů. Plochy v majetku investora jsou označené jako Etapa 1 a Etapa 2. Pro tyto obě etapy (po ukončení procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí) bude vypracována dokumentace pro územní rozhodnutí. Pozemky v majetku jiných vlastníků jsou v Oznámení označeny jako Etapa 3 a Etapa 4 (viz mapa č. 4 v příloze) Pro plochy etap 3 a 4 je navržena zástavba v souladu s územním plánem, dále je v projektu počítáno s napojením infrastruktury i dopravy. Tyto etapy jsou v Oznámení zahrnuty pro posouzení kapacity a vlivů, především z hlediska dopravy, emisí a hluku. Proto je v dopravní studii, rozptylové studii a hlukové studii počítáno se zástavbou v rozsahu všech čtyř etap.

## **A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI**

### **A.I. Obchodní firma**

D-plus projektová a inženýrská a.s.

### **A.II. IČO**

267 60 312

### **A.III. Sídlo**

Sokolovská 16/45

186 00 Praha 8

### **A.IV. Jméno, příjmení, bydliště a telefon oprávněného zástupce oznamovatele**

Ing. Karel Janoch,

tel: 221 873 111, mail: [karel.janoch@d-plus.cz](mailto:karel.janoch@d-plus.cz)

## **B. ÚDAJE O ZÁMĚRU**

### **B.I. Základní údaje**

#### **B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1**

##### **Rozvojové území Ruzyně**

Navržený záměr spadá dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění do kategorie II (tj. záměry vyžadující zjišťovací řízení), do bodů:

10.6 Skladové nebo obchodní komplexy včetně nákupních středisek, o celkové výměře nad 3000 m<sup>2</sup> zastavěné plochy; parkoviště nebo garáže s kapacitou nad 100 parkovacích stání v součtu pro celou stavbu.

## B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Záměrem je výstavba víceúčelového areálu „Rozvojové území Ruzyně“ s 32 budovami.

Objekty budou sloužit pro:

- Administrativu
- skladování, logistiku a lehký průmysl
- kongresové centrum
- hotel s lázněmi
- sport
- vědecké centrum

Výstavba areálu je uvažována ve 4 etapách. V Oznámení a zpracovaných studiích je řešeno území všech 4 etap. Rozsah a specifikace jednotlivých etap je uveden v následující tabulce.

Etapa	Náplň	Výměra m <sup>2</sup>	Regulativ dle UP	Majetkové vztahy
<b>1 . ETAPA</b>	Výstavba v zoně DL - kanceláře, kongres, hotel	20 350	DL	AZA Trade
<b>2 . ETAPA</b>	Kanceláře, kasino, obchod, restaurace, věda, vývoj, autosalon, logistika, drobná nerušící výroba	126 091	ZVO-E ZP v plovoucím okně	AZA Trade
<b>3 . ETAPA</b>	Logistika, sport,	11 539	ZVO-E	Soukromé osoby
<b>4 . ETAPA</b>	Logistika, drobná nerušící výroba,	27 253	ZVO-E	Soukromé osoby
	Plochy, které nejsou dle UP určeny k výstavbě, zeleň, zelené plochy,	24 112	IZ, DZ, OP, NL	
<b>Celkem území EIA</b>		<b>209 345</b>		

Rozsah jednotlivých etap je znázorněn v Mapě 4 v příloze. Plochy v majetku investora jsou označené jako Etapa 1 a Etapa 2. Pro tyto obě etapy (po ukončení procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí) bude vypracována dokumentace pro územní rozhodnutí. Pozemky v majetku jiných vlastníků jsou v Oznámení označeny jako Etapa 3 a Etapa 4. Pro tyto plochy je navržena zástavba v souladu s územním plánem, dále je v projektu počítáno s napojením infrastruktury i dopravy. Ovšem jedná se spíše o ověření kapacit celého řešeného území z hlediska infrastruktury a dopravy. Tyto etapy jsou v Oznámení zahrnuty pro posouzení kapacity a vlivů především z hlediska dopravy, emisí a hluku. Proto je v dopravní studii, rozptylové studii a hlukové studii počítáno se zástavbou v rozsahu všech čtyř etap.

**Seznam staveb, jejich využití a maximální výška**

označení objektů odpovídá koordinační situaci v příloze – Mapa č. 2

**Stávající objekty v území**

Rodinné domy	max. 2NP
Dezinfekční stanice	max. 2 NP

**V rámci záměru „Rozvojové území v Praze Ruzyni“ budou realizovány následující stavby:**

Objekt 1:	Kongresový sál, Kanceláře	6NP	Novostavba
Objekt 2:	Kanceláře	4NP	Novostavba
Objekt 3:	Kanceláře	5NP	Novostavba
Objekt 4:	Hotel	8NP	Novostavba
Objekt 5:	Kanceláře	5NP	Novostavba
Objekt 6:	Kanceláře	6NP	Novostavba
Objekt 7:	Kanceláře	5NP	Novostavba
Objekt 8:	Kanceláře	6NP	Novostavba
Objekt 9:	Kanceláře, Autosalon	5NP	Novostavba
Objekt 10A:	Věda a vývoj	10NP	Novostavba
Objekt 10C:	Restaurace	2NP	Stávající stavba
Objekt 11:	Zásobování	3NP	Novostavba
Objekt 12:	Zásobování	3NP	Novostavba
Objekt 13:	Kanceláře	5NP	Novostavba
Objekt 14:	Kanceláře	4NP	Novostavba
Objekt 15:	Logistika, zásobování	3NP	Novostavba
Objekt 16:	Kanceláře	4NP	Novostavba
Objekt 17:	Průmysl a zásobování	3NP	Novostavba
Objekt 18.1:	Sport, zásobování	1NP	Novostavba
Objekt 18.3:	Zásobování	1NP	Novostavba
Objekt 19:	Logistika, průmysl, zásobování	1NP	Novostavba
Objekt 21:	Sport	1NP	Novostavba
Objekt 20-22 :	Logistika, průmysl, zásobování	1NP	Novostavba
Objekt 23-26:	Logistika, průmysl, zásobování	1NP	Novostavba
Objekt 27-32:	Logistika, průmysl, zásobování	1NP	Novostavba



**Využití území – současný stav**

V současné době je převážná část území zemědělsky obdělávána. Jedná se o pole, pouze v severovýchodním rohu jsou zelinářské zahrádky. V jihozápadním rohu území je objekt ve kterém dezinfikují kabiny letadel. Současné využití území uvádí následující tabulka:

	<b>Etapa 1</b>	<b>Etapa 2</b>	<b>Etapa 3</b>	<b>Etapa 4</b>	<b>IZ,DZ,OP, NL</b>	<b>Celkem</b>
<i>povrch</i>	<i>plocha (m2)</i>	<i>plocha (m2)</i>	<i>plocha (m2)</i>	<i>plocha (m2)</i>	<i>plocha (m2)</i>	<i>m2</i>
zastavěné plochy	120	203	0	540		<b>863</b>
Zeleň (tráva, stromy)	18 735	9 247	558	24 997	2 636	<b>56 173</b>
Pole	0	112 073	10 981	0	21 476	<b>144 530</b>
zpevněné plochy (asfalt, chodníky)	1495	4 568	0	1 716		<b>7 779</b>
<b>Plocha etapy</b>	<b>20 350</b>	<b>126 091</b>	<b>11 539</b>	<b>27 253</b>	<b>24 112</b>	<b>209 345</b>

**Využití území – po realizaci záměru**

Po realizaci záměru dojde k navýšení zastavěných a zpevněných ploch:

	<b>Etapa 1</b>	<b>Etapa 2</b>	<b>Etapa 3</b>	<b>Etapa 4</b>	<b>IZ,DZ,OP, NL</b>	<b>Celkem</b>
<i>Povrch</i>	<i>Plocha (m<sup>2</sup>)</i>	<i>Plocha (m<sup>2</sup>)</i>	<i>Plocha (m<sup>2</sup>)</i>	<i>Plocha (m<sup>2</sup>)</i>	<i>Plocha (m<sup>2</sup>)</i>	<i>m<sup>2</sup></i>
Zastavěné plochy	9 122	42 507	1 766	3 070	0	<b>56 465</b>
Zeleň na rostlém terénu *	4427	39 564	4 801	14 491	24 112	<b>87 395</b>
Pole	0	0	0	0	0	<b>0</b>
Zpevněné plochy (asfalt, chodníky)	6 801	44 020	4 972	9 692	0	<b>65 485</b>
<b>Plocha etapy</b>	<b>20 350</b>	<b>126 091</b>	<b>11 539</b>	<b>27 253</b>	<b>24 112</b>	<b>209 345</b>

\* Pozn: Toto číslo se liší od výpočtové zeleně. Ve výpočtové zeleni jsou započteny zatravněné plochy, zelené střechy a zeleň nad podzemními garážemi a stromy ve zpevněných plochách s příslušnými koeficienty a naopak není započten park.

## Velikost ploch jednotlivých areálů

Č.	Účel budovy	Zastavěná plocha	Zpevněná plocha (asfalt)	Zpevněná pl. (zámkovka)	Zeleň	Zelené střechy (ze zastav. ploch)
		m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>
<b>1. Etapa ( zona DL)</b>						
1	Administrativa	4 046	542	722	1 323	3 613
4	Hotel	3 985	165	727	1 877	2 776
7	Administrativa	1 091	258	698	559	750
	Veřejné plochy ( komunikace, zeleň)		2 470	1 219	668	
	<b>Součet pro 1. etapu</b>	<b>9 122</b>	<b>3 435</b>	<b>3 366</b>	<b>4 427</b>	<b>7 139</b>
<b>2. Etapa ( zona ZVO-E)</b>						
2	Administrativa	2 622	1 392	103	2 829	2 392
3	Administrativa	2 842	696	63	2 904	2 562
5	Administrativa	4 611	1 275	382	1 056	3 387
6	Administrativa	3 033	957	1 005	614	1 471
8	Administrativa	5 792	2 358	1 199	4 385	4 693
9	Autosalon / Administrativa	3 136	600	140	550	3 202
10A	Věda, vývoj	2 364	180	180	1 551	2 364
10C	Restaurace	287				
11	Zásobování	520	775	50	382	
12	Zásobování	2 056	2 327	100	1 149	
13	Administrativa, restaurace	3 289	1 666	100	1 731	2 788
14	Administrativa	1 374	465	50	701	1 024
15	Logistika, zásobování, nerušící výroba	2 930	1 587	50	845	2 660
16	Administrativa	1 687	465	50	701	1 050
17	Logistika, zásobování, nerušící výroba.	2 406	1 587	50	945	2 201
20	Logistika, zásobování, nerušící výroba	500	396	50	884	
21	Sport	500	400	50	1 408	
22	Logistika, zásobování, nerušící výroba	600	400	50	1 074	
23/24	Logistika, zásobování, nerušící výroba	600	965	50	1 439	
25	Logistika, zásobování, nerušící výroba	600	212	25	580	
26	Logistika, zásobování, nerušící výroba	600	212	25	580	
	Technické budovy ( VDJ, ČS, TR)	158				
	Veřejné plochy ( komunikace, zeleň)		16 970	4 363	7 150	
	Park				6 488	
	<b>Součet pro 2. etapu</b>	<b>42 507</b>	<b>35 885</b>	<b>8 135</b>	<b>39 564</b>	<b>29 794</b>

Č.	Účel budovy	Zastavěná plocha	Zpevněná plocha (asfalt)	Zpevněná pl. (zámkovka)	Zeleň	Zelené střechy (ze zastav. ploch)
<b>3. Etapa (zóna ZVO-E)</b>						
18.1	Sport	1 016	749	0	781	
18.3	Logistika, zásobování, nerušící výroba	450	666	50	659	
19	Logistika, zásobování, nerušící výroba	300	691	50	958	
	Veřejné plochy (komunikace, zeleň)		797	1969	2403	
	<b>Součet pro 3. etapu</b>	<b>1 766</b>	<b>2 903</b>	<b>2 069</b>	<b>4 801</b>	<b>0</b>
<b>4. Etapa (zóna ZVO-E, OB)</b>						
27	Logistika, zásobování, nerušící výroba	300	445	50	551	
28	Logistika, zásobování, nerušící výroba	300	398	50	415	
29	Logistika, zásobování, nerušící výroba	630	1046	50	1413	
30	Logistika, zásobování, nerušící výroba	700	1881	50	981	
31	Logistika, zásobování, nerušící výroba	300	338	50	470	
32	Logistika, zásobování, nerušící výroba	300	511	50	644	
	Stávající objekty v zóně OB/ZVO-E	540			9804	
	Veřejné plochy (komunikace, zeleň)		3044	1729	213	
	<b>Součet pro 4. etapu</b>	<b>3 070</b>	<b>7 663</b>	<b>2 029</b>	<b>14 491</b>	
	<b>Celkem</b>	<b>56 465</b>	<b>49 886</b>	<b>15 599</b>	<b>63 283</b>	<b>36 933</b>

**Počet zaměstnanců je uvažován pro jednotlivé etapy takto:**

	1. Etapa	2. Etapa	3. Etapa	4. Etapa	Celkem
<b>Počet zaměstnanců</b>	1 038	3 697	39	113	<b>4 887</b>

**Intenzita dopravy vyvolaná posuzovaným záměrem (rok 2010) v maximální variantě**

	OA a dodávky /den	NA nad 3,5 t /den
Vyvolaná doprava (pro všechny 4 etapy)	4 137	60

### **Parkoviště**

Součástí výstavby budou podzemní garáže umístěné do 1 a 2 PP pod budovami a parkoviště na povrchu. Jejich počet uvádí následující tabulka:

Počet parkovacích stání	podzemní garáže	stání na povrchu	Celkem
1. Etapa	360	38	398
2. Etapa	1332	284	1616
3. Etapa	0	18	18
4. Etapa	0	29	29
<b>Celkem</b>	<b>1692</b>	<b>369</b>	<b>2061</b>

## Seznam pozemků

Seznam pozemků, jejich výměra, zařazení a případně BPEJ u pozemků vedených v ZPF je uveden v Dokumentu č. 1 v příloze .

### B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)

kraj: Hlavní město Praha  
město: Praha  
katastrální území: Ruzyně, Praha 6

### B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

#### B.I.4.a. Charakter záměru

Záměrem je realizace víceúčelového areálu „Rozvojové území Ruzyně“, ve kterém bude 32 budov s následujícím využitím:

- Hotel (objekt č. 4)
- Administrativní objekty (č. 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 13, 14, 16)
- Věda a vývoj (č. 10A)
- Restaurace (č. 10C)
- Logistika, skladování nebo nerušící výroba (č. 12, 15, 17, 18.3, 19, 20, 22, 23/24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32)
- Zásobování (č. 11)
- Sport (č. 18.1, 21 )
- Autosalon a administrativa (č. 9)

Počet podlaží pro jednotlivé budovy je v koordinační situaci vyznačen římskou číslicí, obecně lze říci, že:

- ú v severní a východní části území budou jednopodlažní a dvoupodlažní budovy (kvůli letovému koridoru). Zde budou převážně skladové a logistické haly.
- ú v centrální a západní části území budou čtyřpodlažní a pětipodlažní budovy s dvěma dominantami a to desetipodlažním objektem vědeckého centra (č. 10A) a osmipatrovým objektem hotelu (č. 4). V této části území budou především administrativní objekty.

U administrativních budov, hotelu a autosalonu je uvažováno se 2 podzemními podlažními pro garáže a technické zázemí.

Střechy jsou v maximální míře řešeny jako zelené z důvodů estetických, fyzikálně-technických a z důvodu snížení odtoku srážkových vod ze střech ( tl. vegetačního souvrství 0,3 m).

### Rozčlenění projektu na etapy

Celé řešené území zaujímá plochu cca. 21 ha, z toho 16 ha připadá na území, které se nachází v majetku investora. Do Oznámení a zpracovaných studií jsou zahrnuty plochy v majetku investora (16 ha) a další plochy (cca 5 ha), které jsou v majetku letištních institucí, města Prahy a jiných soukromých subjektů. Plochy v majetku investora jsou označeny jako Etapa 1 a Etapa 2. Pro tyto obě etapy (po ukončení procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí) bude vypracována dokumentace pro územní rozhodnutí. Pozemky v majetku jiných vlastníků jsou v Oznámení označeny jako Etapa 3 a Etapa 4 (viz mapa č. 4 v příloze) Pro plochy etap 3 a 4 je navržena zástavba v souladu s územním plánem, dále je v projektu počítáno s napojením infrastruktury i dopravy. Tyto etapy jsou v Oznámení zahrnuty pro posouzení kapacity a vlivů především z hlediska dopravy, emisí a hluku. Proto je v dopravní studii, rozptylové studii a hlukové studii počítáno se zástavbou v rozsahu všech čtyř etap.

	<b>Etapa 1</b>	<b>Etapa 2</b>	<b>Etapa 3</b>	<b>Etapa 4</b>
<b>povrch</b>	<i>plocha (m<sup>2</sup>)</i>	<i>plocha (m<sup>2</sup>)</i>	<i>plocha (m<sup>2</sup>)</i>	<i>plocha (m<sup>2</sup>)</i>
zastavěné plochy	9 122	42 507	1 766	3 070
zeleň	4 427	40 168	4 801	14 491
pole	0	0	0	0
zpevněné plochy (asfalt, chodníky)	6 801	43 416	4972	9 692
<b>Plocha etapy</b>	<b>20 350</b>	<b>126 091</b>	<b>11 539</b>	<b>27 253</b>

### Rozvojová koncepce využití zájmového území a vývoj jednotlivých variant

K ověření různých způsobů dopravního napojení, struktury zástavby a využití ploch byly nejprve vytvořeny alternativní návrhy, které poukázaly na možnosti budoucího rozvoje území. Pro další postup byla z návrhů vybrána jedna upřednostněná varianta, která slouží jako podklad pro urbanistický model a samotný „Masterplan“. Hlavní rysy jednotlivých variant jsou v několika bodech shrnuty v následujícím textu.

**Varianta 1**

Rozdělení zájmového území na dvě hlavní plochy určené pro zástavbu pomocí centrální komunikační osy. Využití ploch v západní části území je zaměřeno na kanceláře, vyšší odborné školství, hotel, využití východní části území pro oblast logistiky / průmyslu / vědeckotechnické centrum. Formulování centrální osy mezi terminálem Jih (Staré letiště) a budoucím středem území pomocí jednotné linie zástavby, široké aleje se stromovím a hmotovým zvýrazněním vstupních bodů včetně dominantního zakončení centrální osy.

Oddělené dopravní napojení formou přístupové komunikace, zamezení vstupu těžké nákladní dopravy do ostatních částí území. Umístění tramvajového tělesa do středu ulice.

Integrace stávajícího kanalizačního vedení letiště do tělesa veřejné dopravní komunikace.

Integrace stávající zeleně v prostoru území jako součásti prostorového členění území, „pás zeleně“ na západě ve směru k terminálu Jih.

Centrální osa zeleně a zvýrazněné zakončení hlavní východozápadní osy.

**Varianta 2**

Rozdělení zájmového území na dvě hlavní plochy určené pro zástavbu pomocí plochy centrálního náměstí, zachování stávající komunikace ve formě pěší a cyklistické cesty.

Využití ploch v západní části území je zaměřeno na kanceláře, vyšší odborné školství, hotel, využití východní části území na oblast logistiky / lehký průmysl / vědeckotechnické centrum.

Formulování centrální osy mezi terminálem Jih (Staré letiště) a budoucím centrem území pomocí jednotné linie zástavby, široké aleje se stromovím, rozšířením ve formě náměstí a hmotovým zvýrazněním vstupních bodů a zakončení osy.

Integrace stávajících budov, využití pro gastronomii/ kulturní akce.

Samostatné vedení tramvajové trati jižní částí území a její napojení na ulici v severní části.

Integrace stávajícího kanalizačního vedení letiště do tělesa veřejné dopravní komunikace

Oddělené dopravní napojení formou přístupové komunikace, zamezení vstupu těžké nákladní dopravy do ostatních částí území. Možné prodloužení ulice severním směrem.

Zachování značné části stávajících stromů jako součásti prostorového členění území ve východní části území.

**Varianta 3**

Rozdělení zájmového území na tři hlavní plochy určené pro zástavbu: kancelářské budovy na západě ve formě otevřené blokové zástavby a hotel ve východní části území. Centrální osa mezi terminálem Jih (Staré letiště) a budoucím vědeckotechnickým centrem jako dominantním bodem na východě území; jednotné linie zástavby, aleje se stromovím, zvýrazněním vstupních bodů a zakončením osy budovou vědeckotechnického centra. Flexibilní, z velké části uzavřený systém dopravních komunikací bez zvláštního systému pro těžkou nákladní dopravu.

Důsledně samostatné propojení celého území systémem pěších a cyklistických cest sbíhajících se k terminálu Jih.

Umístění tramvajového tělesa do středu ulice.

Integrace stávajícího kanalizačního vedení letiště do tělesa veřejné dopravní komunikace popř. soukromého parkoviště. Začlenění stávající zeleně do prostoru území jako součásti členění území, rozšíření středového prostoru se zelení a umístění gastronomie, upuštění skupiny stromů na jihu území.

#### **Varianta 4 (upřednostněná)**

Ve čtvrté variantě byly některé prvky z předchozích variant spojeny a dále rozvinuty do konečného návrhu. Varianta 4 vznikla spojením nejvhodnějších řešení, jakými bylo kvalifikované dopravní napojení, atraktivní systém zeleně a čitelná urbanistická struktura území. Varianta nejlépe zohledňuje blízkost letiště včetně právních požadavků a limitů vyplývajících ze situace v daném území. Varianta 4 je podkladem pro model využití území. Její výpovědi jsou dále upřesněny v masterplanu. Ve srovnání s předchozími variantami 1-3 jsou do zájmového území zahrnuty plochy na severu, které umožňují provozně optimalizovat umístění tramvajové smyčky a zároveň otevírají možnosti využití dalších ploch. Následující body shrnují vlastnosti této varianty:

Rozdělení zájmového území na dvě hlavní plochy určené pro zástavbu podél ulice Za Teplárnou (cesta pro pěší).

Využití ploch v západní části území je zaměřeno na terciérní sektor: kanceláře, kongresové centrum, hotel využití východní části území pro oblast logistiky / lehký průmysl / vědeckotechnické centrum / autoprodejna.

Formulování centrální osy je mezi letištěm a budoucím centrem území pomocí jednotné linie zástavby, široké aleje se stromovým a hmotovým zvýrazněním vstupních bodů a zakončení osy.

Integrace stávajících budov, jejich využití jako restaurace.

Oddělené dopravní napojení formou přístupové komunikace za účelem zamezení vstupu těžké nákladní dopravy do ostatních částí území.

Umístění tramvajového tělesa do středu ulice, smyčka na soukromém pozemku.

Integrace stávajícího kanalizačního vedení letiště do tělesa veřejné dopravní komunikace (pod zemí).

Integrace stávající zeleně jako součásti prostorového členění území, doplnění výsadbou stromů. Centrální parková plocha v prostoru pro zakončení východozápadní osy.

'Pás zeleně' v západní části území směrem k terminálu Jih.

### **Urbanistický model území**

Zásady budoucího rozvoje území, tak jak byly vyvinuty v předchozích koncepčních fázích, jsou shrnuty v urbanistickém modelu území a tvoří ve schematickém vyjádření podklad pro „Masterplan“. Výsledky nasměrování rozvoje území formulované v rámci modelu lze shrnout do následujících bodů:

- diferenciací využití plochy: težiště kacetářského využití na západě a logistika, skladování, lehký průmysl na východě území
- formulace centrální osy mezi terminálem Jih a centrem budoucího areálu; zvýraznění centra urbanistickou dominantou na jejím východním konci, kompozice městské aleje s odpovídající modelací zástavby
- velkoryse koncipované plochy náměstí situované v rámci hlavní osy v prostoru vstupu do území a v jeho středu
- oddělené dopravní napojení východní a západní části stavební plochy; zamezení vstupu těžké nákladní dopravy do západního prostoru areálu
- zachování ulice Za Teplárnou jako původní prostorový a komunikační prvek (pěší a cyklistická stezka)
- zachování a doplnění stávající struktury stromoví
- rozsáhlá plocha zeleně v centru území, propojení zelených ploch v území pomocí koridorů (stromoví) a soukromé zeleně
- osa zeleně mezi novým centrálním parkem a zelení před terminálem Jih
- vedení tramvajového tělesa uličním prostorem hlavní osy, tramvajová smyčka s využitím vnitřního prostoru pro zástavbu
- zohlednění varianty trasy metra na letiště se stanicí u terminálu Jih v západní části zájmového území (návrh).
- zohlednění trasy rychlodráhy podél východního okraje území

### **Rozdělení stavebních ploch a jejich využití**

Masterplan předpokládá rozdělení území do dvou stavebních ploch, vybavených oddělenými přístupovými komunikacemi a funkčně odlišených rozdílným využitím. Další dělení ploch vzniká mimo jiné na základě systému zeleně.

Západní oblast předpokládá možné využití administrativními komplexy, které mohou dále obsahovat hotel, kongresové zázemí, kasino, zdravotnická zařízení a wellness provozy, dále autosalon nebo vědeckotechnické centrum (možnosti).

Východně od ulice Za Teplárnou navazuje průmyslově orientovaná oblast, kterou je možno v dalších stavebních fázích rozšířit i o území přiléhající na severu k hranici nezastavitelné oblasti letiště. Především stavební pozemky v severní části území vytvářejí na základě



polohy a omezené výšky zastavitelnosti možnost pro využití orientovaného na provoz letiště (letecká technika, odklízecí služby apod.).

Zakončení ve směru k městskému silničnímu okruhu tvoří široký, nezastavitelný koridor, který je určen k využití pro dopravu v klidu a pro skladovací provozy. Prostor je vhodný i pro plošně náročnou logistiku.

### **Struktura zástavby**

Mezi letištěm a budoucím centrem území je vytvořena centrální osa upravená jako alej se sedmipodlažní zástavbou, jejíž zakončení tvoří až desetipodlažní solitér (vědeckotechnické centrum). Začátek této osy vytváří současně hlavní vstupní situaci do území. Osa je podtržena desetipodlažní zástavbou ("brána") a rozšířením prostoru do náměstí.

Prostor západní části území je utvářen většinou pěti až sedmipodlažní zástavbou, která se otevírá do soukromých dvorů, částečně osázených zelení. Ve středu území je vytvořen přechod mezi administrativně využívanou západní a průmyslově využívanou východní částí území pomocí netradičních architektonických forem. Na východě umožňují struktury rozměrnějšího halového typu průmyslové využití kombinovatelné s trojposchodovými správními objekty.

Zakončení prostoru na severu tvoří stavební plochy pro průmyslové využití s jedno až dvoupodlažní zástavbou.

Ve vnitřním prostoru budoucí tramvajové smyčky je koncipována dvoupodlažní budova, kterou lze využívat např. pro oblast sportu nebo fitness.

Dva stávající objekty budou zachovány jako autentické historické stopy v území, případně rozšířeny vhodnou přístavbou a využity jako kavárna nebo restaurace se zahrádkou. Podobně budou historické prostorové vztahy uchovány částečným zakomponováním stávajícího stromoví dnešní ulice Za Teplárnou do budoucího systému zeleně.

Výška budov respektuje výšková omezení v prostoru a stoupá směrem od severu k jihu. Významné prostory (vstupy, osy, nároží) jsou urbanisticky a výškově podtrženy.

*Záměr vyvolá navýšení osobní i nákladní dopravy, bude zdrojem hluku a emisí z vytápění a dopravy. V současné době je většina území zemědělsky využívána. Záměr v rozsahu všech čtyř etap vyvolá trvalý zábor půdy vedené v ZPF o celkové rozloze 15 ha. Výstavbou areálů dojde k navýšení odběru vody a energií, produkce splaškových vod a odpadů. Srážkové vody budou vsakovány do hromadného prostředí. Míru ovlivnění životního prostředí způsobenou výstavbou a realizací záměru hodnotí toto Oznámení.*

### **B.I.4.b. Možnost kumulace s jinými záměry**

Záměr je umístěn v těsné blízkosti terminálu Jih Letiště Ruzyně. Území je na východní straně vymezené Evropskou (R7), jihovýchodní okraj je tvořen ulicí Za teplárnou, jižní hranici tvoří objekt pro dezinfekci kabin letadel, západní hranici tvoří ulice K letišti. Severní okraj je vymezen hranicí parcely.

Z hlediska možnosti kumulace vlivů je nejpravděpodobnější vliv na dopravu, hluk a emise. V informačním systému EIA (<http://eia.cenia.cz/eia/index.php>) je evidováno 17 záznamů o záměrech na katastrálním území Ruzyně, z čehož 3 záměry mohou mít kumulativní vliv, především z důvodu dopravní obslužnosti (přes křižovatku Evropská/Drnovská/Pražský okruh), vlivů na emise a hlukové poměry:

PHA064 [Multifunkční centrum Dlouhá míle, Praha 6 - Ruzyně](#), Zařazení: II/10.6 Změněno: 26.11.2003 15:14 Stav: Nepodléhá dalšímu posuzování

PHA393 [ABS Jets CENTRUM - LKPR, Letiště Praha - Ruzyně, Praha 6](#), Zařazení: II/10.15 Změněno: 12.09.2007 15:49 Stav: Nepodléhá dalšímu posuzování

MZP090 [Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně](#), Zařazení: I/9.2 Změněno: 18.03.2008 13:31 Stav: Dokumentace byla vrácena k dopracování

#### **Multifunkční centrum Dlouhá míle**

Navrhovaná stavba multifunkčního centra pro obchod, služby a volný čas bude umístěna v prostoru jižně od areálu letiště Praha – Ruzyně, v jihozápadním segmentu křižovatky Pražského okruhu úsek Řepy – Ruzyně.

Objekt je navržen jako dvoupodlažní s umístěním parkovacích stání na střeše objektu. Zastavěná plocha objektu bude 21.555 m<sup>2</sup>. V 2.PP Multifunkčního centra bude umístěno 9 335 m<sup>2</sup> ploch pro maloobchodní prodej, služby, veřejné stravování a kulturní, zábavní a sportovní zařízení, velkoplošná obchodní jednotka o ploše 13 415 m<sup>2</sup> (včetně vloženého mezipatra). V 1.PP bude umístěno 9 780 m<sup>2</sup> ploch pro maloobchodní prodej, služby, veřejné stravování a kulturní, zábavní a sportovní zařízení.

K zásobování areálu MCDM bude třeba 100 automobilů denně – z toho 30 % kamióny, 35 % středně těžké nákladní automobily a 35 % lehké dodávky. Zásobování bude prováděno ze 70 % v noční době. Předpokládaná frekvence pohybu zákazníků je 5 234 osobních vozidel za den, tj. 10 468 jízd/den. Z toho ve dne mezi 6<sup>00</sup> až 22<sup>00</sup> - 4 710, v noci 22<sup>00</sup> až 6<sup>00</sup> - 524 vozidel. Dále je navrženo zřízení autobusového spoje od konečné tramvajových linek v Liboci do MCDM.

**ABS Jets centrum**

Záměr ABS Jets CENTRUM v prostoru letiště Praha – Ruzyně, je umístěn v areálu jih. Součástí objektu bude hangárová hala, přístavek s prostorami provozně administrativními, handlingovými, dílenskými, skladovacími a technickými, nezbytné letištní, komunikační a parkovací plochy. Záměrem společnosti ABS Jets a.s., je přesun z pronajímaného Aviation Servis v Areálu JIH, kde provozuje letadla kategorie Business Jets, do vlastních prostor. Nový hangár bude tedy sloužit především pro přemístění existujících aktivit ABS jets do nových odpovídajících prostor. Rozšíření aktivit bude především v oblasti obchodní, kdy ABS Jets bude nabízet větší komfort posádkám a letadlům, které přiletí do Prahy a dnes parkují pod otevřeným nebem a nemají kvalitní zázemí pro drobnou údržbu letadel, jejich přípravu k letu a vhodné zázemí pro přípravu posádek na let. Nový areál ABS Jets bude sloužit pro Správu a provoz letadel, Obchodní leteckou dopravu za úplatu, Zprostředkování letecké dopravy, Údržbu letadel, Dílenské činnosti, Skladování, Handlingové služby, hangárování a parkování letadel, Administrativní činnosti. Zahájení provozu je předpokládáno v květnu 2009.

Zdrojem tepla bude nová plynová kotelna na zemní plyn II. kategorie navržená na tepelnou bilanci budovy o výkonu cca 1200 kW. Vyvolaná doprava je přepokládána v počtu 153 pohybů vozidel za den. Realizací stavby se některé činnosti přenesou do nové lokality v areálu JIH. Z hlediska dopadů hluku na nejbližší okolí stavby a přilehlé letištní objekty je podle zpracovatele Oznámení (Get s.r.o. 2007) celkový dopad záměru na hlukové poměry v okolí budou zanedbatelné, z hlediska imisí se zpracovatel odvolává na závěry Oznámení Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně (Bajer 2005).

**Paralelní RWY 06R/24L (Rozšíření Letiště Praha Ruzyně)**

Dokumentace EIA pro tento záměr byla dne 13.3.2008 vrácena k doplnění. Doplnění je požadováno především u jednoznačného stanovení maximální kapacity záměru, maximální únosnosti území a vyhodnocení kumulativního vlivu dopravy.

V roce 2007 bylo na letišti Ruzyně odbaveno 12,1 mil. cestujících, v roce 2012 je předpoklad odbavení 15,4 mil. Cestujících, v roce 2020 je předpokládáno 21,2 mil. cestujících. Z důvodu předpokládané zvýšení kapacity chce letiště vybudovat novou paralelní vzletovou a přistávací dráhu RWY 06R/24L, včetně potřebných pojezdových drah pro spojení se severním a jižním odbavovacím areálem. Součástí stavby je i potřebné vybavení dráhy, zásobování energií, potřebné přeložky sítí a komunikací a řešení styku nové dráhy s plánovanými stavbami v okolí letiště. Dále potřebný rozvoj odbavovacích a parkovacích kapacit v severním odbavovacím areálu.

Z hlediska kumulace vlivů je nejvýznamnější vliv dopravy, hluku a emisí. V dopravní studii UDI je počítáno s vyvolanou dopravou záměry Multifunkční centrum Dlouhá míle i ABS Jets centrum a výhledovou dopravou na Letiště Ruzyně v roce 2010. Do rozptylové studie a hlukové studie jsou převzaty dopravní data ze studie UDI a tedy i s kumulativním vlivem všech tří záměrů a záměru Rozvojové území Ruzyně pro tento rok. Je však nutné konstatovat že rozšíření Letiště o paralelní dráhu a následné zvýšení kapacity letiště ovlivní hluk, emise a silniční dopravu v okolí letiště. Stav ve vzdálenějším časovém horizontu proto bude výrazně ovlivněn schválenou kapacitou rozšíření letiště Ruzyně.

### **Funční regulativy**

Převážná část pozemků se nachází ve funkční ploše ZVO-E (Území pro areály a komplexy specifických funkcí), pozemek přiléhající k ulici K Letišti je v zóně DL (doprava letiště), v severní části je část pozemku OP/NL (orná půda/louky a pastviny), pozemky přilehlé k Pražskému Okruhu jsou zařazeny jako plochy s funkcí DZ (doprava-železniční tratě), DH (doprava – zařízení k hromadné dopravě osob) DH (dálnice, rychlostní komunikace) a IZ (izolační zeleň).

Výstavba je navržena ve funkčních plochách ZVO-E, DL a ZVO-E/OB. Plocha DL je bez regulace, regulativy pro plochu ZVO-E jsou uvedeny v následující tabulce:

Kod míry využití území	KPP	KZ	podlažnost	KZP	Poznámka
E	1,1	0,15	<=2	0,55	stavby pro podnikání
		0,35	3	0,37	čínžovní vily, (viladomy)
		0,45	4	0,28	čínžovní vily, rozvolněná zástavba městského typu
		0,5	5+	0,22	čínžovní vily, rozvolněná zástavba městského typu

*Vysvětlivky: KPP max. – koeficient podlažních ploch, KZ min. – koeficient zeleně, KZP – koeficient zastavěné plochy*

V území je plovoucí okno ZP, z čehož vyplývá požadavek, že při celkové ploše ZVO-E větší než 12 ha musí být 6 400 m<sup>2</sup> převedeno na park a již se s touto plochou nebude dále uvažovat ve výpočtech kapacity funkční plochy.

Další funkční plochy v území mají následující vliv na zastavovací plán:

Funkční plocha	Vyplyvající omezení
ZH	v zastavovacím plánu musí být uvažováno s možností prodloužení trasy tramvají z ul. Evropská
DZ	v území musí být uvažováno s výstavbou kolejové dráhy
SD	v zastavovacím plánu a s technickým řešením budov musí být uvažováno s rychlostní komunikací ( Pražský okruh)

### Struktura hrubé podlahové plochy ( m2)

	Administrativa	Hotel	Prodej	Logistika	Sport	Věda- vývoj	Obytná - původní	Technické objekty	Celkem
<b>1. ETAPA ( DL)</b>	22 967	17 170							40 137
<b>2. ETAPA ( ZVO-E)</b>	80 794	381	12 870	21 084	500	14 393		158	130 180
<b>3. ETAPA ( ZVO-E)</b>				750	1 016				1 766
<b>4. ETAPA ( ZVO-E, OB)</b>				2 530			1 080		3 610
<b>CELKEM</b>	103 761	17 551	12 870	24 364	1 516	14 393	1 080	158	175 693

### Tabulka výpočtu KPP a KZ

Etapa	Regulativ dle UP	Výměra pozemků	Odpočet plochy parku	Výpočtová výměra pozemků	Maximální kapacita hrubé podlahové plochy		Hrubá podlahová plocha skutečná	Hodnocení
					KPP			
		m2					m2	
1 ETAPA	DL	20 350		20 350	-	není stanov.	40 137	Vyhovuje
2 ETAPA	ZVO-E	126 091	6 400	119 691	1,1	131 660	130 180	Vyhovuje
3 ETAPA	ZVO-E	11 539		11 539	1,1	12 693	1 766	Vyhovuje
4 ETAPA	ZVO-E	27 253		27 253	1,1	29 978	3 610	Vyhovuje
	IZ,DZ, P,NL	24 112		-	-	-	-	-
<b>Součty</b>		<b>209 345</b>		<b>178 833</b>			<b>175 693</b>	

## Tabulka výpočtu KPP a KZ pokračování

Etapa	Zastavěné plochy budovami	Zpevněné plochy komunikace	Zpevněné plochy chodníky	Zeleň výpočtová	Max zastavěnost objekty požadovaná/skutečná		Minimální zelené plochy	Skutečné zelené plochy
	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	KZP %		KZ %	
1 ETAPA	9 122	3 435	3 366	6 205	není stanov.	44,80%	-	30,50
2 ETAPA	42 507	35 281	8 135	45 042	37%	33,70%	35%	37,82
3 ETAPA	1 766	2 903	2 069	5 426	37%	15,30%	35%	47,02
4 ETAPA	3 070	7 663	2029	14 816	37%	11,30%	35%	54,36
IZ, DZ, OP/NL	0	0	0		není stanov		-	
<b>Součty</b>	<b>56 465</b>	<b>49 282</b>	<b>15 599</b>	<b>* 71 489</b>		<b>27,00%</b>		

\* Ve výpočtové zeleni není zahrnuta plocha parku 6400 m<sup>2</sup> a plocha IZ, DZ OP/NL 24 112 m<sup>2</sup>

## Výpočty koeficientů KZ pro jednotlivé plochy ( výpočtová zeleň / výpočtová výměra )

	Podlažnost	Požadovaný koeficient zeleně KZ	Návrh dle projektu	Hodnocení
1. Etapa ( zona DL)	4,40	Není stanov.	-	Vyhovuje
2. Etapa ( zona ZVO – E)	3,06	0,35	0,3782	Vyhovuje
3. Etapa ( zona ZVO – E)	1	0,35	0,4702	Vyhovuje
4. Etapa ( zona ZVO – E/OB)	1,2	0,35	0,5436	Vyhovuje

## Porovnání požadované zeleně a navržené zeleně dle projektu

Kritérium	Požadavek		Návrh	Hodnocení
	m <sup>2</sup>		m <sup>2</sup>	
Zeleň na rostlém terénu – 1. Etapa	Není stanov.		4 927	Vyhovuje
Zeleň na rostlém terénu – 2. Etapa	31 419	<	36 939	Vyhovuje
Zeleň na rostlém terénu – 3. Etapa	3 029	<	5 426	Vyhovuje
Zeleň na rostlém terénu – 4. Etapa	7 154	<	14 816	Vyhovuje
Zeleň celkem – 1. Etapa	Není stanov		6 205	Vyhovuje
Zeleň celkem – 2. Etapa	41 892	<	45 042	Vyhovuje
Zeleň celkem – 3. Etapa	4 039	<	5 426	Vyhovuje
Zeleň celkem – 4. Etapa	9 538	<	14 816	Vyhovuje

V souladu s ÚP HMP je 6400 m<sup>2</sup> převedeno na park.

## **B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí**

### ***B.I.5.a. Zdůvodnění potřeby záměru a umístění***

#### **Zdůvodnění potřeby záměru**

Zájmové území tvoří nepravidelný trojúhelník sevřený mezi objekty patřící Letišti Ruzyně a Pražský okruh (R1). V současné době je území zemědělsky obdělávané, převážně jako pole, částečně jako zelinářské zahrady. Připravovaný víceúčelový areál v Rozvojovém území Ruzyně bude zahrnovat prostory pro administrativu, sklady a logistiku a jako doplňkové funkce zde bude hotel, vědecké a konferenční centrum a sportovní areál. Vzhledem k blízkosti letiště investor předpokládá že objekty pronajme nebo prodá firmám, jejichž provoz souvisí s letištěm. Připravované rozšíření letiště Ruzyně (záměr Paralelní RWY 06/24L) vyvolá požadavky na prostory pro firmy, jejichž provoz s letištěm souvisí (administrativa, logistika, sklady, catering a další). Z hlediska dopravní obslužnosti je zájmové území vhodné pro navržený záměr, protože je dobře dostupné z terminálu Jih i terminálů Sever. Rozšíření provozů souvisejících s letištěm na jih, sever a západ není možné nebo vhodné (špatná dopravní obslužnost nebo blízkost obytné zástavby). Z toho vyplývá jediná možnost rozšiřování směrem na východ. Doprava z víceúčelového areálu na letiště může být vedena přes Pražský okruh (R1), nebo ulicí K Letišti, v obou případech vedou trasy mimo obytnou zástavbu.

#### **Umístění záměru**

Záměr se nachází v Praze 6 – Ruzyni. Území je na východní straně vymezené Pražským okruhem (R1), jihovýchodní okraj je tvořen ulicí Za teplárnou, jižní hranici tvoří objekty ubytovny zaměstnanců letiště, západní hranici tvoří ulice K letišti. Severní okraj je vymezen hranicí parcely.

### ***B.I.5.b. Přehled zvažovaných variant***

V souladu s § 7 odst. 5) zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na ŽP by bylo možno pro navrhovaný záměr uvažovat následující varianty řešení, jejichž stručný popis uvádím dále:

- A. Nulová varianta – zachování stávajícího stavu, tj. pole a zeleninové zahrady
- B. Navržená varianta stavby – aktivní varianta, realizace víceúčelového areálu v Rozvojovém území Ruzyně
- C. Aktivní nulová varianta – jiné využití území

### **Varianta B – aktivní varianta, realizace záměru víceúčelového areálu v Rozvojovém území Ruzyně**

Aktivní variantou je výstavba objektů pro administrativu, sklady a logistiku, hotelu, lázní, vědeckého a konferenčního centra a sportovního areálu. Součástí výstavby objektů budou garáže ve 2 podzemních podlažích a parkovací místa na povrchu terénu. Dále bude v centrální části realizován park o ploše cca 6 500 m<sup>2</sup>. Součástí výstavby budou obslužné komunikace a řešení odvodu srážek do vsakovacích objektů.

Podle územního plánu je převážná část pozemků ve funkční ploše ZVO (Území pro areály a komplexy specifických funkcí) s koeficientem E. Pozemek přiléhající k ulici K Letišti je v zóně DL (doprava letiště), další menší části území jsou ve funkční ploše OP/NL (orná půda/louky a pastviny), DZ (doprava-železniční tratě), DH (doprava – zařízení k hromadné dopravě osob) DH (dálnice, rychlostní komunikace) a IZ (izolační zeleň).

Projekt se vyvíjí od roku 2006, jednotlivé varianty vývoje jsou popsány v kapitole B.1.4.a. Oznámení je zpracováno pro vybranou variantu projektu, proto je Oznámení předkládáno v jedné variantě, která vychází z dokumentace pro ÚR, kterou zpracovala projekční kancelář D-plus projektová a inženýrská a.s.

Popis aktivní varianty je uveden v příslušných kapitolách části B, vliv aktivní varianty je popsán v části D tohoto Oznámení.

### **REFERENČNÍ VARIANTY**

#### **Varianta A – nulová varianta, zachování stávajícího stavu**

Na pozemku nebude realizována žádná nová stavba. V současné době je převážná část území zemědělsky obhospodařována. Nebude-li záměr uskutečněn, bude území nadále využíváno pro zemědělskou výrobu. Z dlouhodobého hlediska je tato varianta velmi málo pravděpodobná.

Podle územního plánu má plocha, kde je uvažována výstavba, funkce ZVO-E a DL.

Popis stávajícího stavu je uveden v příslušných kapitolách části B, porovnání nulové varianty s aktivní variantou je popsáno v části D tohoto Oznámení.



### Varianta C – jiné využití území

Větší část pozemků je v majetku investora, který neuvažuje o jiném využití než pro projekt Rozvojového území Ruzyně. Protože pro tuto variantu neexistuje konkrétní záměr, není možné ji posoudit.

Protože pro variantu C neexistují žádné údaje, byl záměr Rozvojové území Ruzyně posuzován jednovariantně.

## B.I.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru

Zájmové území se nachází na Praze 6 Ruzyni. Území je na východní straně vymezené Pražským okruhem (R1), jihovýchodní okraj je tvořen ulicí Za teplárnou, jižní hranici tvoří objekty ubytovny zaměstnanců letiště, západní hranici tvoří ulice K letišti. Severní okraj je vymezen hranicí parcely.

Vlastníkem pozemků jsou: firma AZA trading s.r.o., Letiště Ruzyň s.p. a soukromé osoby. Vlastnické vztahy jsou patrné z Mapy č. 5 v příloze.

### a) Stav bez realizace záměru

Zájmové území je v současné době zemědělsky využíváno, převážná část jako pole, menší část na východní straně jako zelinářská zahrada. V jižním okraji je budova technického zázemí pro dezinfekci leteckých kabin, sloužící letišti Ruzyně.

### Tabulka ploch – stávající využití ploch

Plochy - stávající	m <sup>2</sup>
zastavěné plochy	863
Zeleň (tráva, stromy)	56 173
Pole	144 530
zpevněné plochy (asfalt)	7 779
<b>Celkem</b>	<b>209 345</b>

### b) Stav po realizaci záměru

Záměrem je realizace víceúčelového areálu „Rozvojové území Ruzyně“, ve kterém bude 32 budov s následujícím využitím:

- Hotel (objekt č. 4)
- Administrativní objekty (č. 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 13, 14, 16)

- Věda a vývoj (č. 10A)
- Restaurace (č. 10C)
- Logistika, skladování nebo nerušící výroba (č. 12, 15, 17, 18.3, 19, 20, 22, 23/24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32)
- Zásobování (č. 11)
- Sport (č. 18.1, 21 )
- Autosalon a administrativa (č. 9)

Umístění jednotlivých objektů je patrné z koordinační situace, která je přiložena jako Mapa č. 2. Počet podlaží pro jednotlivé budovy je v zastavovacím plánu vyznačen římskou číslicí, obecně lze říci, že:

- ú v severní a východní části území budou jedno a dvoupodlažní budovy (kvůli letovému koridoru). Zde budou převážně skladové a logistické haly.
- ú v centrální a západní části území budou čtyř a pětipodlažní budovy se dvěmi dominantami a to desetipodlažním objektem vědeckého centra (č. 10) a osmipatrovým objektem hotelu (č. 4). V této části území budou především administrativní objekty.

U administrativních budov, hotelu, budovy pro zábavu a autosalonu je uvažováno se 2 podzemními podlažími pro garáže a technické zázemí.

## Tabulka ploch

### Využití území – po realizaci záměru

Po realizaci záměru dojde k navýšení zastavěných a zpevněných ploch:

Plochy - po realizaci	Etapa 1	Etapa 2	Etapa 3	Etapa 4	IZ,DZ,OP, NL	Celkem všechny etapy
<i>Povrch</i>	<i>Plocha (m<sup>2</sup>)</i>	<i>Plocha (m<sup>2</sup>)</i>	<i>Plocha (m<sup>2</sup>)</i>	<i>Plocha (m<sup>2</sup>)</i>	<i>Plocha (m<sup>2</sup>)</i>	<i>m<sup>2</sup></i>
Zastavěné plochy	9 122	42 507	1 766	3 070	0	<b>56 465</b>
Zeleň na rostlém terénu	4427	39 564	4 801	14 491	24 112	<b>87 395</b>
Pole	0	0	0	0	0	<b>0</b>
Zpevněné plochy	6 801	44 020	4 972	9 692	0	<b>65 485</b>
<b><i>Plocha etapy</i></b>	<b>20 350</b>	<b>126 091</b>	<b>11 539</b>	<b>27 253</b>	<b>24 112</b>	<b>209 345</b>

**Tabulka – porovnání ploch**

<b>Plochy - po realizaci záměru</b>			
<b>Povrch</b>	<b>Stávající (m<sup>2</sup>)</b>	<b>Po realizaci (m<sup>2</sup>)</b>	<b>Rozdíl (m<sup>2</sup>)</b>
Zastavěné plochy	863	56 465	55 602
Zeleň	176 591	56 883	-119 708
Park	0	6400	6 400
Komunikace - asfalt	7 779	49 886	42 107
Chodníky - dlažba	0	15 599	15 599
Plochy IZ, DL, OP/NL	24 112	24 112	-
<b>SUMA</b>	<b>209 345</b>	<b>209 345</b>	-

**Urbanistické a architektonické řešení**

Urbanistická a provozní koncepce víceúčelového areálu v Rozvojovém území Ruzyně vychází ze 4. varianty projektové dokumentace, a je ovlivněna především možnostmi dopravního napojení. Základní zásadou urbanistického řešení je naplnění záměrů ÚP HMP. Postupný vývoj a obsahové řešení jednotlivých variant projektu je uveden v kapitole B.I.4.a na straně 13 Oznámení.

**FUNKČNÍ CELKY**

Z hlediska využití bude areál rozčleněn na několik funkčních celků:

A.) Administrativa – zde budou objekty č 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 13, 14, 16, V administrativě bude celkem 103 761 m<sup>2</sup> (hrubé podlahové plochy) a cca 3 535 zaměstnanců. U administrativních objektů předpokládá investor pronájem jednotlivých kanceláří nebo i celých budov. Zákazníky budou především firmy, které budou potřebovat administrativní zázemí pro služby související s rozšířením Ruzyňského letiště.

B.) Sklady, logistika, lehký průmysl – využití se předpokládá výlučně pro skladování a logistiku. Funkce průmysl vychází pouze z funkčního zařazení plochy v územním plánu, s průmyslovým využitím investor nepočítá. Sklady budou nabízeny k prodeji i k pronájmu. Předpokládaný zájem bude opět od firem provozujících leteckou přepravu zboží a potom firem, které zajišťují catering pro letecké společnosti. Bude se tedy jednat o přípravu hotových či balených jídel. Skladové plochy celkem (hrubá podlahová plocha) : 24 364 m<sup>2</sup>

C.) Hotel – investor připravuje výstavbu hotelu pro mezinárodní hotelový řetězec, který bude provozovat hotel u letiště. Součástí hotelového komplexu by měly být i lázně. Hrubá podlahová plocha je 17 170 m<sup>2</sup> s cca 354 osobami.

D.) Autosalon - je zde uvažováno s prodejem osobních automobilů na prodejní ploše 12 870 m<sup>2</sup> v kombinaci s administrativou a autoservisem.

E.) Věda a vývoj – Pro vědu a vývoj je vyčleněna budova o kapacitě hrubé podlahové plochy 14 393 m<sup>2</sup> a je uvažováno s 440 pracovními místy

F.) Sport - je uvažováno s jednou tělocvičnou o podlahové ploše 1 016 m<sup>2</sup>

G.) Restaurace – Předpokládá se rekonstrukce stávajícího RD na restauraci ( objekt 10 C). Stravovací provozy budou i v jednotlivých administrativních budovách.

H.) Technické objekty – Součástí výstavby areálu budou 4 trafostanice, čerpací stanice splaškových vod, vodojem 1000 m<sup>3</sup> s čerpací stanicí, objekty pro hospodaření s dešťovou vodou, regulační stanice plynu.

I) Stávající rodinné domky – Některé budou zachovány, pouze budou nově napojeny na nové rozvody vody, elektřiny, plynu a na systém komunikací.

### **Stavební řešení objektů:**

#### **Administrativní budovy, hotel, autosalon, věda a vývoj.**

##### **Dispoziční řešení:**

Rozmístění, tvar a počet nadzemních podlaží je patrný z koordinační situace (Mapa č. 2). Počet nadzemních podlaží je po každou část budovy vyznačen římskou číslicí. U těchto budov je uvažováno se 2 podzemními podlažími, kde budou umístěna s podzemní parkoviště a technické vybavení. V parterech budov podél hlavní třídy je uvažováno občanskou vybaveností – s drobnými prodejny a kanceláři servisních organizací.

##### **Konstrukční řešení:**

Předpokládá se, že budovy budou tvořeny železobetonovým monolitickým skeletem, a budou založeny na železobetonových deskách, které budou tvořit s železobetonovými obvodovými stěnami železobetonové vany. Úroveň základové spáry je položena do skalního podkladu – opuk. Ustálená hladina podzemní vody je hloubce cca 18 m pod terénem, hladina se však může vystavit v důsledku řízeného zasakování dešťové vody. Proto je nezbytné veškeré izolace a prostupy řešit odolné vůči podzemní tlakové vodě. Nadzemní obvodový plášť bude tvořen kombinací skla, zdiva a tepelných izolací, popřípadě kompletizovaných dílů. Musí splňovat požadavky pro osvětlení, tepelnou ochranu a ochranu před hlukem – viz hluková studie. Střechy jsou navrženy zelené s tloušťkou vegetačního souvrství 0,3 m.

Objekty budou napojeny na veřejné rozvody vody, plynu, elektřiny a slaboproudých vedení. Splaškové vody jsou napojeny na veřejnou splaškovou kanalizaci,

Odvádění dešťových vod je řešeno zásakem na vlastních pozemcích s přepadem do veřejné dešťové kanalizace.

V objektech je uvažováno s klimatizací a nuceným větráním s rekuperací.

Pro chodníky je uvažována dlažba – buďto přírodní kámen nebo ušlechtilé betony. Zelené plochy budou mít parkovou úpravu

### **Sklady a Logistika**

#### **Dispoziční řešení:**

Navrhované objekty Skladů a logistiky budou tvořeny jednopodlažními halami, s maximální výškou 8 m. Haly budou doplněny provozně-administrativními vestavbami, popř. technickou přístavbou, kdy budou umístěny kanceláře a sociální zázemí pro zaměstnance i návštěvy (šatny, umývárny, WC)

#### **Konstrukční řešení:**

Haly budou navrženy jako železobetonové montované skelety (popřípadě ocelové), založené na pilotách, bez podsklepení.

Obvodový plášť se předpokládá z kompletizovaných dílů s odpovídající tepelnou ochranou případně prosvětlením. Střešní plášť budou tvořit trapézové plechy na betonových ( resp. ocelových vaznicích s izolací z minerální plsti a krytinou na bázi bitumenů nebo plastových folií. Osvětlení hal je jednak přirozené denní pomocí střešních pásových světlíků, které tvoří cca 4 - 5% výměry podlahové plochy. Umělé osvětlení je řešeno výbojkovými světly.

Vyznačené skladové haly budou opatřeny konstrukcí pro uchycení popínavé zeleně.

Na stavební objekty budou přímo navazovat vnější zpevněné plochy, tvořené jednak zásobovacími dvory pro skladovací části a jednak odstavnými plochami pro části administrativní. Zásobovací dvory určené k manipulaci nákladních automobilů jsou navrženy snížené vzhledem k podlaze 1. NP o výšku nakládacích doků (1,2 m).

Parkoviště návštěvníků a zaměstnanců jsou řešeny ve vnitřních plochách jednotlivých areálů. Skladové areály budou samostatně oploceny a komunikačně napojeny na páteřní komunikace. Zelené plochy budou mít parkovou úpravu

### **Komunikace**

Nové komunikace (páteřní a areálové) jsou navrženy jako jednoproudové pro oba směry, s krajnicemi po obou stranách. U páteřní komunikace je navržen povrch živičný, u areálové komunikace podle zatížení – živičné nebo zámková dlažba do betonového lože. Podél

komunikací jsou navrženy souběžné zatravněné plochy a chodníky pro pěší s povrchem z dlažby. Pátevní komunikace je navržena tak, aby splňovala technické podmínky pro komunikaci II. tř. Na tyto komunikace bude dále navazovat na obou stranách průběžný zelený pás. V souladu s územním plánem je vytvořena rezerva pro tramvajové těleso.

### **Vnitroareálové plochy**

Na administrativní prostory přímo navazují venkovní zpevněné plochy odstavných parkovišť, jak pro zaměstnance tak návštěvníky. Na skladovací prostory přímo navazují venkovní zpevněné plochy zásobovacích dvorů. Ty jsou navrženy pro pohyb nákladních automobilů a pro manipulaci zboží. Parkovací místa dopravy v klidu budou ze zámkové dlažby vsazené do betonového lože či štěrku. Zbytek plochy tvoří upravená areálová zeleň. Jednotlivé areály budou oploceny, vjezdy do areálů jsou navrženy z pátevní komunikace.

### **Vytápění, příprava TUV**

Jako zdroj tepla pro jednotlivé objekty je uvažováno s instalací vlastní teplovodní plynové kotelny o výkonu zajišťujícím potřebu tepla pro vytápění, vzduchotechniku (klimatizaci) a ohřev teplé vody užitkové. Plynové kotelny lze situovat jak do podzemních podlaží jednotlivých objektů, tak i jako střešní plynové kotelny.

V každém objektu je uvažováno s vlastním řešením způsobu ohřevu teplé vody užitkové. Pro administrativní objekty v kancelářských částech je uvažováno s lokálním ohřevem teplé vody užitkové pomocí malých elektrických zásobníkových ohřivačů instalovaných přímo u jednotlivých výtoků (umyvadel) a s centrálním ohřevem v plynové kotelně se zásobníkem pro potřeby kuchyní. V průmyslových skladech, objektech pro zásobování a skladech je uvažováno s akumulacím zásobníkovým ohřevem, resp. s instalací přímotopných plynových zásobníků pro poměrně malou sociální potřebu. Každý zdroj spalin bude mít vlastní komín, kterým budou odcházet spaliny do ovzduší.

### **Vzduchotechnika, klimatizace**

V každém objektu je počítáno s instalací vlastních strojoven vzduchotechniky zabezpečujících nezávislý provoz každého samostatného objektu. Strojní vybavení strojoven vzduchotechniky bude v nutném rozsahu hygienických požadavků a norem a v rozsahu zajišťujícím stanovený komfort pro mikroklima tepelné pohody vnitřních prostor. Strojovny budou řešeny dispozičně dle charakteru jednotlivých provozů a celkového dispozičního řešení stavebně-architektonické části objektu.

Další částí vzduchotechnických zařízení uvažovaných do výpočtů koeficientů spotřeby energií jsou zařízení pro odvod tepla a kouře ze shromažďovacích prostor, klimatizace

kuchyní a jídelen, větrání garáží, skladů, ostatních technologických prostor a v neposlední řadě zařízení pro požární větrání.

Všechna uvažovaná vzduchotechnická zařízení jsou vybavena zpětným získáváním tepla (deskovými nebo rotačními rekuperačními výměníky) z důvodů snížení energetické náročnosti těchto zařízení a tím docílení úspory spotřeb energií.

Každý objekt bude instalován s vlastním zdrojem chladu pro potřeby klimatizace případně i zdrojem technologického chlazení pro celoroční provoz. Výpočet ukazatelů pro potřeby chlazení vycházel jednak z uvedených předpokladů pro vnitřní tepelné zátěže a jednak z předpokladů ekonomického provedení fasádního pláště a tím i stanovení předpokladu vnějších tepelných zátěží. Zdrojem chladu mohou být buď blokované chladicí jednotky se vzduchem chlazenými kondenzátory umístěné na střeše každého objektu, nebo kompresorové chladicí jednotky vodou chlazené s otevřenými nebo uzavřenými chladicími věžemi (v tomto případě lze instalovat kompresorové jednotky do podzemních podlaží a chladicí věže na střechu objektu).

### **Sadové úpravy**

Projekt sadových úprav počítá se samostatným systémem zeleně a veřejných ploch, který do značné míry respektuje stávající zeleň v území. Propojení území na základě komplexní sítě zelených ploch má funkci estetickou, prostorově území člení a slouží zároveň jako prostor pro oddech. Společně s tramvajovým tělesem vedeným v zeleni a s hustým uličním stromořadím přispěje k velkoryse pojatému zazelenění veřejných ploch v území.

Zakončení hlavní osy západ-východ mezi terminálem Jih a budoucím vědeckotechnickým centrem popř. hotelem tvoří veřejný prostor náměstí s parkovou úpravou. V tomto významném komunikačním a funkčním uzlu, se kterým sousedí plochy různého využití, mohou vzniknout kvalitní oddechové zóny.

Centrální parková plocha na východě zájmového území bude propojena „zeleným pásem“ (veřejná zeleň) s parkovou zelení před terminálem Jih. Tímto způsobem vznikne atraktivní spojnice pro pěší a cyklisty, která navíc umožní propojení soukromých ploch v okolí kancelářských budov. Stávající charakteristické skupiny stromů na východě území budou zachovány a integrovány do nové prostorové koncepce a na severu doplněny o další pás zeleně. Celkem vzniknou tři lineární struktury zeleně ve směru východ-západ, které přispějí ke členění území a poskytnou atraktivní komunikační osy. Zakončením zástavby v území vznikne podél východní hranice projektu v nezastavitelném území široký pás zeleně, který bude území oddělovat od rychlostní komunikace a v budoucnosti může plnit i úlohu nadmístního zeleného koridoru pro faunu a flóru. V prostoru nezastavitelného území mohou být navíc realizovány projekty aktivní hlukové ochrany stejně jako stavba rychlodráhy (v plánu). Díky zachování části ulice Za Teplárnou a jejího využití jako pěší a cyklistické stezky

bude možné zachovat značnou část oboustranné vzrostlé zeleně, především v prostoru centrálního parku. Všechny plochy přiléhající k jednotlivým budovám, pokud nebudou využity pro dopravu v klidu, budou osázeny zelení a zapojeny do místního systému pěších cest.

Vodní plochy v zeleni ve veřejném prostoru neslouží jen optickému zpestření, ale jsou zároveň součástí managementu povrchové vody.

### **Technologie výstavby**

Technologie výstavby a rozčlenění výstavby na jednotlivé etapy vychází z údajů zpracovaných firmou Ekola group s.r.o. v Hlukové studii pro období stavby (příloha č. 3b). Stavba je na základě zkušeností a odborného odhadu rozdělena na 4 etapy. Jednotlivé etapy jsou patrné z výkresu č. 6 „Etapizace výstavby“. Je předpokládán následující postup:

V **1. etapě** se postaví administrativní objekty a hotel v jihozápadní části řešeného území. Tyto objekty mohou sloužit při další výstavbě jako částečná protihluková clona mezi stávajícími administrativními objekty letiště a nově stavěnými objekty.

**2. etapa** bude rozdělena na dvě části. První část 2. etapy zahrnuje objekty na jihu a západu řešeného území, druhá část 2. etapy zahrnuje objekty v severní části řešeného území.

V **3. etapě** se postaví objekty situovány uprostřed řešeného území.

Ve **4. etapě** se postaví zbývající skladové objekty.

Každá etapa výstavby bude rozčleněna na 5 fází:

- v **1. fázi** proběhnou přípravné práce s využitím těžkých strojů pro zpracování zeminy.
- v **2. fázi** proběhne zajištění stavební jámy, výkopu stavební jámy, pilotové zakládání a založení základových desek. Nadále jsou používány těžké stroje pro zpracování zeminy a zdvihací zařízení.
- v následné **3. fázi** se zrealizuje spodní stavba, nosné konstrukce objektů a inženýrské sítě s použitím těžkých strojů, věžových jeřábů a malé mechanizace.
- v **4. fázi** bude provedena vrchní stavba, obvodový a střešní plášť. Nadále budou využívány věžové jeřáby, těžkou techniku nahradí lehčí stroje a malá mechanizace.
- v poslední **5. fázi** dojde k dokončení vnitřní a venkovní stavby s veškerými dokončovacími pracemi. Zde se v malé míře využijí lehké stroje, malá mechanizace a ruční stroje.



Stavební stroje používané v jednotlivých fázích výstavby jsou uvedeny v následující tabulce:

<b>Etapa výstavby</b>	<b>1.</b>	<b>2.</b>	<b>3.</b>	<b>4.</b>	<b>5.</b>
<b>Název stroje</b>	<b>Počet strojů</b>				
rypadlo - nakladač	1	2	2	0	0
rypadlo + přídatné zařízení	0	1	1	0	0
kolový nakladač (bobcat apod.)	1	1	2	1	0
vrtná souprava	0	1	0	0	0
vrtná pilotovací souprava	0	1	0	0	0
souprava na kotvení	1	0	0	0	0
souprava na kotvení zápor – pažení	0	1	0	0	0
autojeřáb	1	1	1	0	0
věžový jeřáb	0	0	8	8	0
čerpadlo betonové směsi	0	0	2	1	0
stavební výtah	0	0	0	4	4
kompresor	0	0	1	1	1
sbíjecí kladivo	0	0	1	1	1
cirkulárka (motorová pila)	0	0	1	1	1
svařovací trafo	0	0	1	1	4
malá mechanizace	0	0	1	1	1
válec	0	0	0	0	2
vibrační válec	0	0	0	0	2

### **Hrubé terénní úpravy**

V rámci HTÚ pro stavební objekty jsou předpokládány výkopy v objemu 422 502 m<sup>3</sup>, zpětné zásypy v objemu 23 716 m<sup>3</sup>, takže HTÚ pro stavební objekty počítají s přebytkem zeminy o objemu 398 789 m<sup>3</sup>. Tabulky s výpočty kubatur jsou uvedeny v Dokumentu č. 2 v příloze.

### **Doprava – MHD**

#### **a) Stávající stav**

Z hlediska MHD je v současné době zájmové území obsluhováno pouze autobusovou dopravou. Jedná se o linky č. 100, 119, 179, 225, příměstská linka č. 319 a noční autobus 510. V území jsou dvě zastávky autobusu – K Letišti a Terminál 3.

<b>Autobusová linka</b>	<b>Trasa</b>
100	Zličín – Letiště Ruzyně
119	Dejvická – Letiště Ruzyně
179	Nové Butovice – Letiště Ruzyně
225	Nové Butovice – Letiště Ruzyně

Autobusová linka	Trasa
319	Jeneč, vysílací středisko – Terminál 3
510	Terminál 1 – Sídliště Stodůlky

### b) Stav po realizaci záměru

Z hlediska obsluhy zájmového území městskou hromadnou dopravou jsou, podle územního plánu, v těsné blízkosti vedeny trasy metra, tramvaje a rychlodráhy.

#### **Rychlodráha**

Podle dostupných informací má být do roku 2013 zprovozněna rychlodráha Praha - Kladno, se zastávkami na Dlouhé míli a Terminálu sever. Pro obsluhu Rozvojového území Ruzyně by byla zřízena kyvadlová autobusová doprava mezi těmito zastávkami, která by zajistila zlepšení obslužnosti zájmového území hromadnou dopravou.

#### **Autobusy**

Zlepšení autobusové dopravy do zájmového území by bylo možné posílením novými autobusovými linkami z Nových Butovic nebo Zličína. Zvýšení počtu autobusových linek z Dejvické není reálné z důvodu přetížení Vítězného náměstí.

#### **Tramvaj**

V souladu s územním plánem je v projektu zakreslena trasa tramvaje. Jedná se o prodloužení tramvajové trati ze zastávky Divoká Šárka. Do zájmového území vstupuje na jihu a končí smyčkou přibližně v centrální části území. Podle dostupných informací se s prodloužením tramvajové trati v nejbližší době nepočítá.

#### **Metro**

Z hlediska záměru jsou důležité dvě stanice připravovaného prodloužení trasy metra A v jeho těsné blízkosti, a to:

**Stanice Staré letiště** - základní vedení trasy je v úseku mezi stanicemi Letiště Ruzyně a Dlouhá Míle směrově korigováno tak, aby zde bylo možné realizovat nově vloženou stanici Staré letiště. Stanice Staré letiště představuje potenciální možnost obsluhy dotčeného zájmového území, kde je kromě přímé obsluhy jeho stávajícího funkčního vybavení (zejména pracovní příležitosti) možné reagovat na nový rozvojový potenciál, který je zde výhledově předpokládán. Stanice Staré letiště je uvažována s přímou vazbou do území ve vztahu na funkční ukončení veřejné části ulice K Letišti v podobě okružní křižovatky.

**Stanice Dlouhá Míle** je podobně jako stanice Letiště Ruzyně z hlediska své polohy stabilizována v přímé vazbě na řešení zastávky železničního spojení letiště s centrem města v tomto území. V této souvislosti je navržena tak, aby byla schopna reagovat jak na vlastní podobu železniční zastávky, tak

na celkové uspořádání parteru. Hlavní význam této stanice spočívá obecně v možnosti **vytvoření kvalitního dopravního terminálu** zejména pro přestup z návazné dálkové a regionální autobusové dopravy bez nutnosti dalšího průniku většiny autobusových linek do rostlé městské struktury městské části Praha 6. Výhledově je zde v intencích platného Územního plánu hl. m. Prahy uvažováno i s možností zavedení tramvajové trati. Její existence a celková oprávněnost z pohledu přepravních zátěží je však ve vztahu k novému návrhu vedení trasy metra diskutabilní. Součástí uzlu je rovněž **kapacitní parkoviště systému P+R**, které je umístěno v těsné vazbě na stanici metra a železnice na její východní straně. Návrh umožňuje jednak přestupní vztah mezi metrem a železnicí, ale rovněž vazbu k parteru zájmového území stanice. Ta je zajištěna přímým propojením ostrovního nástupiště stanice metra s oběma nástupními hranami zastávky železnice, které zároveň slouží jako nástupní hrany návazné autobusové dopravy. Tak je zároveň potvrzen systém „průpletové stanice“, kdy přímo na výstup z autobusů navazuje na opačné hraně téhož nástupiště odjezd vlaků metra směrem do centra a obráceně. Vazba do území je pak již shodná jako v případě železniční stanice prostřednictvím hlavní příčné pěší osy spojující přilehlý prostor uvažovaný k urbanizaci a parkoviště systému P+R. V jižní části stanice je dále navržen přímý výstup ze stanice metra na povrch systémem výtahů vyústěných do prostoru parkoviště P+R. Další výtahy pak zajišťují nezbytnou bezbariérovost celého systému stanice.

V současné době probíhá **proces pořízení změny územního plánu a zpracování projektové dokumentace** na stavbu „Prodloužení trasy A metra v Praze ze stanice Dejvická“ firmou Metroprojekt Praha, a. s. Navržená varianta řešení pak pracuje s vedením trasy v relaci **Dejvická - Červený Vrch - Veleslavín - Petřiny - Motol - Bílá Hora - Dědina - Dlouhá Míle - Letiště Ruzyně** s možností větvení za stanicí Bílá Hora do směru Řepy - Zličín s vazbou na depo Zličín trasy B metra.

### Údaje k modelovému dopravnímu zatížení sítě veřejné dopravy

Kartogramy zatížení modelu hromadné dopravy osob v souvislosti s prodloužením metra pro **horizont r. 2020** (předp. konečný výhled letiště Praha Ruzyně) pro předmětný sektor Prahy ukazují, že **hlavními dopady prodloužení trasy „A“ metra v síti HD osob z hlediska zátěží bude (dle modelu):**

- významný pokles zátěží na tramvajových radiálních trasách (Evropská -70%, Na Petřinách -70%, Plzeňská -22%)
- útlum významu autobusové dopravy PID v severozápadním segmentu Prahy (území dotčeném změnou) na úroveň místní návazné obsluhy (ul. Evropská v úseku Červený Vrch-Dejvická -95% zátěží; pokles zátěží v Patočkově ul. cca o 40%)
- útlum regionální a dálkové autobusové dopravy v souvislosti s vybudováním přestupního terminálu na Dlouhé Míli ve vazbě na dosažení tohoto bodu kolejovým systémem hromadné dopravy osob v rámci PID
- možnost ukončení části linek městské a příměstské autobusové dopravy v terminálu Veleslavín (zřejmě již první provozní etapa), která umožní redukcii počtu autobusových spojů projíždějících Vítězným náměstím o cca 50% (absolutně pokles z cca 2250 na 1130 spojů/den – bude záviset na konkrétním linkování)
- nárůst přepravních zátěží na autobusové tangentě ve vazbě na stanici metra Motol (ul. Kukulova +43%, spádová území Řepy a Jihozápadní město)

Ve variantě, kdy by ruzyňské letiště bylo obslouženo dvěma kolejovými systémy hromadné dopravy osob (metro+železnice), se ukazuje, že se přepravní zátěže **přirozeně dělí** mezi oba systémy podle

atraktivitu užitého prostředku ve vztahu k modelovému pohybu (zdrojům a cílům) cestujících. Poprvé byl takový model zpracován v tzv. aktualizaci Studie obsluhy hl. m. Prahy a okolí hromadnou dopravou osob (pracovní fáze B). Systémově je souběh obou systémů v koncovém úseku trasy vzhledem k poptávce málo efektivní. Předjímat, který ze systémů kolejové dopravy se na letiště v Praze-Ruzyni dostane dříve, není v tuto chvíli seriózně možné. Obě investiční akce čeká proces zpracování dokumentací pro územní a stavební řízení, v obou případech však ještě předtím i uzavření procesu pořízení změn ÚP, dále vlastní správní řízení, nemluvě o výběru zhotovitele a dalších krocích. Investorem prodloužení trasy metra je HMP resp. Dopravní podnik; železniční trať Praha – Kladno s odbočkou na letiště připravuje Správa železniční dopravní cesty, s. o. Pravděpodobná je realizace trasy „A“ metra po etapách: první provozní úsek, který lze očekávat v horizontu tří-čtyř let po zahájení stavby, je Dejvická-Petřiny nebo Mořol. Z tohoto pohledu má železnice šanci – pokud se vypořádá s existujícími problémy ve vztahu k ÚP i územním dopadům – obsloužit letiště v čase jako první, zvláště pak pokud získá finanční prostředky ze strukturálních fondů EU.

## Doprava – silniční

### Napojení na okolní komunikace

#### a) Stav v současnosti

Stávající doprava je do zájmového území vedena přes mimoúrovňovou křižovatku Evropská/Drnovská/Pražský okruh, příjezd do území je zajištěn přes komunikace K letišti a Za teplárnou.

V období výstavby bude příjezd na stavbu zajištěn stejným způsobem jako v současnosti, tj. přes MUK na komunikace K letišti a Za teplárnou. Na tyto dvě komunikace budou navazovat staveništní komunikace.

#### b) Stav po realizaci záměru

Dopravní napojení bude stejné jako v současné době, tj. přes MUK Evropská/Drnovská/Pražský okruh, a dále přes ulici K Letišti a Za teplárnou. Výhledově (po realizaci Pražského okruhu – stavby 518, 519 a 520) bude propojena ulice Za teplárnou s ulicí Do Horoměřic pomocí nadjezdu nad Pražským okruhem. Tím dojde k odklonění části dopravy do ulice Do Horoměřic a snížení dopravní zátěže na MUK Evropská/Drnovská/Pražský okruh a Evropské ulici.

V dopravní studii je uvažováno s dvěmi variantami dopravního řešení širšího území, Jednotlivé varianty jsou označeny jako **stav 2** a **stav 3**. Pro **stav 2** byly ve výpočtovém modelu zahrnuty tyto dopravní stavby:

- Pražský okruh (vyjma staveb 518, 519 a 520, tj. úsek Ruzyně - Březiněves - Satalice),
- Městský okruh,
- přeložka silnice I/12,
- Radlická radiála,
- Vysočanská radiála mezi Pražským okruhem a komunikací Kbelská.

Ve **stavu 3** byla oproti stavu 2 doplněny stavby:

- Břevnovská radiála
- Stavby 518, 519 a 520 Pražského okruhu (tj. úsek Ruzyně - Březiněves - Satalice)

Z hlediska náplně území a dalších dopravních staveb vycházel UDI z ÚPn pro návrhové období 2010.

### Parkování a garáže

#### a) Stav bez realizace záměru

V současné době jsou parkovací stání na povrchu před jednotlivými rodinnými domy, případně parkují osobní automobily podél komunikací. Jedná se cca o 20 parkovacích stání.

V období výstavby v území nebudou parkovací stání

#### b) Stav po realizaci záměru

Parking u budov s vyšším počtem podlaží je uvažován v 1.PP a 2.PP. Zbývající požadovaný počet stání bude zajišťován na povrchu. Výpočet požadovaných parkovacích míst je v následující tabulce. V návrhu je uvažováno s 2 061 parkovacími místy.

Počet parkovacích stání	podzemní garáže	stání na povrchu	Celkem
1. Etapa	360	38	398
2. Etapa	1332	284	1616
3. Etapa	0	18	18
4. Etapa	0	29	29
<b>Celkem</b>	<b>1692</b>	<b>369</b>	<b>2061</b>

### Vyvolaná doprava

#### a) Stav bez realizace záměru

V současné době zájmové území generuje dopravu v úrovni do 100 jízd denně, a to převážně osobních automobilů. Vyšší intenzita dopravy je pouze v období zemědělských prací, zejména sklizně.

#### V období výstavby

Doba výstavby se odhaduje na 96 měsíců (8 let). Stavba má být zahájena rokem 2009 a její dokončení je plánováno na rok 2017. Průběh výstavby bude rozdělen na 4 etapy.

V **1. etapě** se postaví administrativní objekty a hotel v jihozápadní části řešeného území. Tyto objekty mohou sloužit při další výstavbě jako částečná protihluková clona mezi stávajícími administrativními objekty letiště a nově stavěnými objekty.

**2. etapa** bude rozdělena na dvě části. První část 2. etapy zahrnuje objekty na jihu a západu řešeného území, druhá část 2. etapy zahrnuje objekty v severní části řešeného území.

V **3. etapě** se postaví objekty situovány uprostřed řešeného území.

Ve **4. etapě** se postaví zbývající skladové objekty.

Přebytek zeminy z HTÚ bude použit k rekultivaci povrchových lomů Rynholec a Nové Strašecí II ve Středočeském kraji. Nejbližší betonárka je Skanska Transbeton s.r.o. Ruzyně v ulici U Prioru. Nejbližší obalovna je ve Středoklukách, firma PSVS a.s.

Předpokládané hlavní dopravní trasy na stavbu budou:

*Trasa k obalovně:* staveniště – K Letišti – Pražský okruh/R7 – Kladenská (Středokluky) - obalovna.

*Dovoz betonu:* staveniště – K letišti – Drnovská – U Prioru. – betonárna.

*Odvoz zeminy:* staveniště – K letišti – Pražský okruh – Na Hůrce – E48 (Karlovarská) – Hostivice – Jeneč – Pavlov – E48/R6 – III/236 – III/606 – Rynholec.

Pozn: Přepravní trasy mohou být upraveny zhotovitelem stavby po definitivním stanovení zdrojových a cílových míst)

b) Stav po realizaci záměru

Údaje o dopravě zpracovala UDI Praha v červenci 2007 v dopravní studii. Tato dopravní studie je přiložena jako Studie č. 3.

Dopravní studie je řešena dvouvariantně. Pro stav 2 byly ve výpočtovém modelu zahrnuty tyto dopravní stavby:

- ✓ Pražský okruh (vyjma staveb 518, 519 a 520, tj. úsek Ruzyně – Březiněves – Satalice)
- ✓ Městský okruh
- ✓ Přeložka silnice I/12
- ✓ Radlická radiála
- ✓ Vysočanská radiála mezi Pražským okruhem a komunikací Kbelská

Ve stavu 3 byly oproti stavu 2 doplněny stavby:

- ✓ Břevnovská radiála, stavby 518, 519 a 520 Pražského okruhu.

Na základě údajů poskytnutých objednatelem vypracoval UDI údaje o intenzitě zdrojové a cílové dopravy vyvolané provozem objektů v řešeném území. Takto získaný objem dopravy byl doplněn do celkové matice jízd v dopravním modelu (totožně pro oba prognózované stavy), který následně přidělil intenzity automobilové dopravy na vybranou komunikační síť.

Vzhledem k náplním jednotlivých objektů, velikosti ploch jednotlivých funkcí a s ohledem na polohu objektů ve městě lze očekávat, že objekty se stanou zdrojem a cílem (za 24 hodin průměrného pracovního dne) 4137 osobních a dodávkových vozidel. Zásobování objektů

bylo, vzhledem k poloze a funkční náplni, uvažováno cca 60 vozidly nad 3,5t celkové hmotnosti. Celková generovaná doprava z objektů byla vyčíslena na 4197 vozidel v každém směru.

**Intenzita dopravy vyvolaná posuzovaným záměrem (rok 2010) v maximální variantě**

	OA a dodávky /den	NA nad 3,5 t /den
Vyvolaná doprava pro všechny etapy	4 137	60

Z hlediska kumulace vlivů jsou dostupné informace o vyvolané dopravě sousedících záměrů:

- Multifunkční centrum Dlouhá míle – 5234 osobních automobilů za den a 100 nákladních automobilů za den (z toho 70% v noci)
- ABS Jets Centrum – 153 osobních automobilů za den

Tyto údaje byly součástí vstupních dat dopravní studie UDI, stejně jako další rozvojové plochy v okolí zájmového území (například parkoviště systému P+R Dlouhá míle).

**Napojení na inženýrské sítě**

Splašková kanalizace

a) Stávající stav

V současné době je pozemek nezastavěný, povrch území tvoří pole. Napříč pozemkem je uložena splašková kanalizační stoka DN 300, která odvádí splaškové odpadní vody ze stávající zástavby umístěné mimo řešený pozemek. Zaústění této stoky je provedeno do stávající ČOV, která je ve vlastnictví Letiště Praha. V současné době je prováděna intenzifikace ČOV až na konečných 10 000 EO. Současná produkce znečištění kolísá v rozmezí 50 až 75% cílového stavu.

b) Návrh napojení

Odvod splašků je řešen kanalizační sítí do ČS 1, umístěné v nejnižším místě lokality a přečerpáváním do městské kanalizační sítě. Stoky splaškové kanalizace budou uloženy do veřejných komunikací. Všechny stoky jsou navrženy v profilu DN 300, z obetonovaného kameninového potrubí. Z čerpací stanice ČS 1 budou splašky čerpány výtlačným řadem DN 150.

Návrh projektu počítá s 2 podvariantami řešení. V první podvariantě budou splaškové vody z ČS 1 vedeny do městské kanalizační sítě, konkrétně do stoky vedoucí podél Evropské ulice. Konečným recipientem by byla ÚČOV Praha. Podle vyjádření PVS a.s. je toto řešení možné (viz příloha Vyjádření č. 3). V druhé podvariantě by z ČS 1 byly splašky čerpány do intenzifikované ČOV ve vlastnictví Letiště Praha.

### Dešťová kanalizace

Návrh dešťové kanalizace a likvidace dešťových vod je zpracován na základě provedeného hydrogeologického průzkumu a je navrženo zasakování srážkových vod do horninového prostředí, a to jak na soukromých, tak i na veřejných pozemcích.

V rámci každého objektu budou v maximálně možné míře likvidovány dešťové vody na pozemku patřícím k objektu. Na pozemku bude zřízena akumuláční nádrž na dešťové vody. Kubatura nádrže bude navržena v závislosti na výpočtu odtoku dešťových vod z pozemku. Dešťové vody zachycené v jímce budou používány na zalévání zeleně. Jímka bude opatřena dvěma bezpečnostními přelivy. Přes nižší přeliv bude voda odtékat do zasakovacího žebra. V případě dešťů extrémních intenzit či délek trvání bude voda odtékat vyšším přelivem do veřejné dešťové kanalizace.

Na veřejných pozemcích bude prováděn zásak dešťových vod z veřejných komunikací a ostatních veřejných ploch. V případě extrémních dešťů a jimi vyvolaných nátoků z přelivů soukromých akumuláčních nádrží, budou tímto způsobem likvidovány i tyto dešťové vody.

Vsakovací systém bude dosahovat na úroveň rozpukaného skalního podkladu (opuk). Tím bude zajištěno vsakování srážek v první i druhé vrstvě a zároveň bude možné využít puklinovou propustnost opuk. Na základě výsledků vsakovacích zkoušek navrhujeme použít vsakovací žebra . Šířka (dna) vsakovacího žebra je navržena na 2 m. Vsakovací žebra je možné vyplnit hrubým štěrkem, případně kombinací štěrk a plastový vsakovací systém. Pro tento systém je rovněž navržen bezpečnostní přeliv do suchého poldru.

### Vodovod

Napříč pozemkem jsou uloženy vodovodní řady, které zásobují Letiště pitnou vodou. Na základě jednání s budoucím provozovatelem vodovodních řadů, není možné uvažovat s napojením na tyto řady, které jsou v majetku Letiště Praha. Proto bude zdrojem pitné vody přivaděč DN 1200, vedoucí po pravé straně komunikace Pražský okruh. Návrh zásobování lokality pitnou vodou uvažuje se zřízením vodojemu o jmenovitém objemu 1000 m<sup>3</sup> a AT stanicí s distribučními rozvody z tvárné litiny. Podmínkou pro realizaci celého záměru zástavby je přeložka vodovodního řadu zásobujícího Letiště Praha. Celková délka řadu, který nahradí řad stávající je 767 m v profilu DN 400 a 594 m v profilu DN 200.

### Plynovod

Plynofikace areálu Ruzyně bude zajištěna napojením na stávající VTL plynovod DN 300 vedený podél navrhovaného areálu. Ochranné pásmo VTL plynovodu je 40 m. Napojení bude provedeno přes VTL přípojku plynu. VTL přípojka plynu bude zavedena do VTL/STL regulační stanice o kapacitě 2 000 Nm<sup>3</sup>. Za výstupem z regulační stanice bude proveden STL rozvod plynu v budoucích komunikacích k jednotlivým místům spotřeb zemního plynu. U každého místa spotřeby plynu bude osazen STL regulátor plynu.



### Vzduchotechnika a klimatizace

Každý objekt bude instalován s vlastním zdrojem chladu pro potřeby klimatizace případně i zdrojem technologického chlazení pro celoroční provoz. V každém objektu je počítáno s instalací vlastních strojoven vzduchotechniky zabezpečujících nezávislý provoz každého samostatného objektu.

### Elektrická energie

V řešené lokalitě bude vybudována nová rozpínací stanice (22 kV, majetek PREdi) zapojená mezi RS „Zličín“ a RS „Červený vrch“. Pro zajištění dodávky výše uvedeného příkonu se předpokládá nutnost posílení kabelového vedení z RS „Červený vrch“. Z nové rozpínací stanice budou vedeny distribuční rozvody 22 kV pro napájení velkoodběratelských a distribučních trafostanic.

## **B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení**

Termín zahájení: 2009

Termín dokončení: 2017

## **B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků**

Záměr bude realizován v k.ú. Ruzyně, provozem bude dotčena m.č. Praha 6

Magistrát: Hlavní město Praha

Městská část: Praha 6

Katastrální území: Ruzyně

Dotčené obce v období výstavby záměru:

Krajský úřad: Středočeský krajský úřad

Obce: Hostivice, Středokluky, Jeneč

## **B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat**

Územní řízení – rozhodnutí o umístění stavby (dle § 32 zákona č. 50/1976 Sb., v platném znění) – vydává Úřad MČ Praha 6, odbor územního rozvoje.

Stavební řízení – stavební povolení (dle § 66 - § 70 zákona č. 50/1976 Sb., v platném znění) – vydává Úřad MČ Praha 6, odbor výstavby.

## **B. II. ÚDAJE O VSTUPECH**

### **B.II.1. Půda**

V řešeném území se nachází zemědělská půda vedená v ZPF, podle výpisu z KN se jedná o trvalý travní porost, ornou půdu a zahradu. Dále jsou v zájmovém území pozemky které nejsou vedené v ZPF – ostatní plocha, zastavěná plocha a nádvoří.

- V území 1. etapy jsou parcely o ploše 47 307, plocha 1. etapy je 20 350 m<sup>2</sup>. V další fázi PD bude vypracován odělovací geometrický plán.
- Velikost ploch 2. etapy je 126 091 m<sup>2</sup>. Podle výpisu z KN mají parcely v území 2. etapy 142 330 m<sup>2</sup>, z toho je 82 615 m<sup>2</sup> půdy vedené v ZPF s BPEJ 2.10.00. Jedná se o půdu v I. třídě ochrany. Dále je zde 89 715 m<sup>2</sup> plochy, která není vedena v ZPF.
- Velikost ploch 3. etapy je 11 539 m<sup>2</sup>, podle výpisu z KN mají parcely 38 033 m<sup>2</sup>. Z toho je 12 686 m<sup>2</sup> půdy vedené v ZPF s BPEJ 2.10.00 a 25 165 m<sup>2</sup> plochy která není vedena v ZPF.
- V území etapy 4 je plocha celkem 27 253 m<sup>2</sup>. Velikost parcel dle výpisu z KN je 61 950 m<sup>2</sup>, z toho půda vedené v ZPF (opět s BPEJ 2.10.00) má plochu 54 620 m<sup>2</sup> a půda která není vedena v ZPF má 7 330 m<sup>2</sup>.

V současné době není vypracován odělovací geometrický plán, ten bude zpracován až pro další fázi projektové dokumentace. Velikost ploch orné půdy vedené v ZPF je proto jenom odhadnut – bude to cca 105 000 m<sup>2</sup> půdy vedené v I. třídě ochrany ZPF s BPEJ 2.10.00.

Seznam parcel, vlastníků, druhů pozemků a BPEJ u parcel vedených v ZPF je uveden v příloze jako Dokument č. 1. Všechny pozemky jsou v katastrálním území 729 710 Ruzyně.

### **B.II.2. Voda**

#### a) Odběr vody bez realizace záměru

Odhadovaný odběr pitné vody v současnosti pro rodinné domy, které jsou v území, uvádí následující tabulka:

<b>STÁVAJÍCÍ ZÁSTAVBA</b>	<b>Q<sub>h</sub></b>	<b>ROČNÍ SPOTŘEBA</b>
33 a	0,10	420
33 b	0,10	320
33 c	0,10	360
33 d	0,10	840
<b>SOUČET</b>	<b>0,40</b>	<b>1 940</b>

Odběr vody v době výstavby

Napojení stavby bude provedeno dle jednání na řad PVK a posléze na nově vybudovanou vodovodní síť.

b) Odběr vody po realizaci záměru

Průměrná potřeba vody pro cca 5 000 zaměstnanců v administrativě, skladech, hotelu a dalších provozech, byla vypočtena na následující množství:

BUDOVA	PITNÁ VODA	
	Qh	ROČNÍ SPOTŘEBA
	l/s	m3/rok
<b>Objekt</b>		
1	1,79	14 840
2	0,89	7 350
3	0,99	8 170
4	8,23	68 680
5	7,83	65 320
6	0,87	7 150
7	0,39	3 220
8	2,24	18 600
9	1,22	10 120
10A	1,37	11 315
10B	0,08	595
11	0,09	720
12	0,24	1 925
13	1,14	9 415
14	0,37	3 050
15	0,42	2 615
16	0,46	3 795
17	0,37	2 200
18.1	0,55	4 065
18.3	0,10	205
19	0,10	135
20	0,10	225
21	0,10	225
22	0,10	270
23	0,10	135
24	0,10	135
25	0,10	270
26	0,10	270
27	0,10	135
28	0,10	135

BUDOVA	PITNÁ VODA	
	Q <sub>h</sub>	ROČNÍ SPOTŘEBA
29	0,10	285
30	0,10	315
31	0,10	135
32	0,10	135
<b>SOUČET</b>	<b>31,04</b>	<b>246 155</b>

To znamená roční spotřebu vody v objemu 246 155 m<sup>3</sup>/rok

#### Napojení na vodovod

Napříč pozemkem jsou uloženy vodovodní řady, které zásobují Letiště Ruzyně pitnou vodou. Na základě jednání s budoucím provozovatelem vodovodních řadů, není možné uvažovat s napojením na tyto řady, které jsou v majetku Letiště Praha. Proto bude zdrojem pitné vody přivaděč DN 1200, vedoucí po pravé straně komunikace Pražský okruh. Návrh zásobování lokality pitnou vodou uvažuje se zřízením vodojemu o jmenovitém objemu 1000 m<sup>3</sup> a AT stanicí s distribučními rozvody z tvárné litiny. Podmínkou pro realizaci celého záměru zástavby je přeložka vodovodního řadu zásobujícího Letiště Praha. Celková délka řadu, který nahradí řad stávající je 767 m v profilu DN 400 a 594 m v profilu DN 200.

### **B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje**

#### ***B.II.3.a Elektrická energie***

##### a) Odběr elektrické energie bez realizace záměru

V současné době je elektrická energie odebírána pro rodinné domy. Jedná se o příkon cca 80 kW.

##### Odběr elektrické energie v době výstavby

Spotřeba elektrické energie se bude odvíjet od způsobu a intenzity osvětlení staveniště, jinak budou při výstavbě hlavním zdrojem energie pohonné hmoty stavebních strojů. Jejich přesná kvantifikace není v současném stavu projektové připravenosti známa. Předpokládaný příkon pro stavbu je 9 000 kW.

##### b) Odběr elektrické energie po realizaci záměru

Kapacitu příkonu pro napájení elektrickou energií a roční spotřebu uvádí následující tabulka:

Soudobý příkon -	Ps= 10 886 kW
Roční spotřeba -	25 528 MWh/rok

Napojení:

V řešené lokalitě bude vybudována nová rozpínací stanice (22 kV, majetek PREdi) zapojená mezi RS „Zličín“ a RS „Červený vrch“. Pro zajištění dodávky výše uvedeného příkonu se předpokládá nutnost posílení kabelového vedení z RS „Červený vrch“. Z nové rozpínací stanice budou vedeny distribuční rozvody 22 kV pro napájení velkoodběratelských a distribučních trafostanic.

**B.II.3.b Zemní plyn**a) Odběr plynu bez realizace záměru

V současné době je zemní plyn odebírán pro vytápění rodinných domů:

Hodinová spotřeba - 14 m<sup>3</sup>/hod

Roční spotřeba - 22 800 m<sup>3</sup>/rok

Odběr plynu v době výstavby

V době výstavby nebude zemní plyn odebírán.

b) Odběr plynu po realizaci záměru

Odběr zemního plynu pro vytápění víceúčelového areálu je odhadován takto:

Hodinová spotřeba - 1 570 m<sup>3</sup>/hod

Roční spotřeba - 2 198 380 m<sup>3</sup>/rok

Napojení:

Plynofikace areálu Ruzyně bude zajištěna napojením na stávající VTL plynovod DN 300 vedený podél navrhovaného areálu. Ochranné pásmo VTL plynovodu je 40 m. Napojení bude provedeno přes VTL přípojku plynu. VTL přípojka plynu bude zavedena do VTL/STL regulační stanice o kapacitě 2 000 Nm<sup>3</sup>. Za výstupem z regulační stanice bude proveden STL rozvod plynu v budoucích komunikacích k jednotlivým místům spotřeb zemního plynu. U každého místa spotřeby plynu bude osazen STL regulátor plynu.

**B.II.4 Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu****Koncepce dopravní obslužnosti území**

Jádro dopravní koncepce tvoří dvě na sobě nezávislé hlavní ulice, které vždy dvěma dopravními uzly navazují na stávající uliční síť. Dopravní napojení stavebních ploch v západní části území určeného především pro výstavbu kancelářských budov, probíhá přes velkoryse koncipovanou alej, vedenou s jedním ohybem skrze území. Oblast s využitím pro logistiku ve východní části území bude mít vlastní dopravní napojení. Připojení na budoucí

nadřazenou komunikaci Za Teplárnou a oddělené vedení dopravy má za cíl minimalizaci nákladní dopravy v severní části ulice K Letišti i ve zbylých částech zájmového území. Mimo území projektu bude ulice prodloužena směrem na sever k napojení na ulici K Letišti. Pokud by k realizaci tohoto napojení nedošlo, je možné ulici ukončit zamýšleným obratištěm o průměru 25 m.

V návaznosti na veřejné komunikace nabízí soukromé přístupové komunikace v západní části území bezkonfliktní obsluhu kancelářského areálu a jeho vybavení parkovacími místy. Se stejným cílem je centrální severojižní osa, situovaná nad kanalizačním systémem letiště, prodloužena na severu k napojení na ulici K Letišti.

V nově vzniklém napojení na ulici K Letišti před terminálem Jih I vytváří plocha připomínající náměstí centrální vstupní prostor do území. Novým řešením křižovatky s ulicí K Letišti v návaznosti na příjezdovou komunikaci k terminálu Jih I do osy nové aleje je možné upravit prostor před budovami letiště.

Napojení území na veřejnou dopravu je v současné době zajištěno několika autobusovými linkami. Dostupnost území se v budoucnosti výrazně zlepší plánovaným prodloužením trasy metra A, rychlodráhou Praha-Kladno a výstavbou tramvajové trati k terminálu Jih. Území by tak bylo optimálně napojeno na letiště i na oblast města MHD.

Trasa tramvaje je vedena územím projektu v zazeleněném kolejišti ve středu uličního prostoru. Zastávka na křižovatce K Letišti a další zastávka ve střední části území zajišťuje optimální dopravní obslužnost projektu. S cílem minimalizace dopravních konfliktů je tramvajová smyčka realizována odchylně od územního plánu mimo ulici K Letišti.

Pro plánovanou trasu metra je předpokládána stanice ve vstupním prostoru do zájmového území, která v pěší dostupnosti obsluží terminál Jih i zájmové území.

Přímé napojení na terminál Sever pro autobusovou dopravu a letištní shuttle bude zajištěno po plánované přestavbě severní části ulice K Letišti.

Trasa možné budoucí rychlodráhy bude vedena podél rychlostní komunikace podél východní hranice území a musí být doplněna o zastávku východně od ulice Za Teplárnou. Při realizaci této stavby jsou k propojení se zastávkou v území projektu k dispozici atraktivní přístupové cesty v koridorech zeleně.

Jako samostatné propojení pro pěší a cyklisty mezi novou centrální plochou se zelení a zastávkou v severní části zájmového území bude zachována a do nové zastávky včleněna část stávající ulice Za Teplárnou. Cesta zároveň odděluje funkční využití pozemků kancelářských budov a průmyslového areálu na západní a východní straně a přispívá k prostorově funkčnímu členění území.

Stezkou pro pěší a cyklisty ve směru západ-východ vznikne v budoucnosti atraktivní komunikace mezi terminálem Jih a středem území projektu. Ve vstupní části a v okolí budoucího vědeckotechnického centra vzniknou v rozsáhlé veřejné plochy.

Budoucí dopravní zatížení bude vyčísleno v návazném průběhu přípravy dokumentace na základě dopravní prognózy. Podobně bude hlukovou studií zjištěn způsob ochrany proti hluku aktivními popř. pasivními opatřeními s ohledem na autodopravu a provoz letiště. Systém dopravních komunikací zahrnutý v masterplanu bude na základě dopravní studie obsahově upřesněn.

### **Městská hromadná doprava**

Z hlediska obsluhy zájmového území městskou hromadnou dopravou jsou, podle územního plánu, v těsné blízkosti vedeny trasy metra, tramvaje a rychlodráhy.

#### ***Autobusy***

Z hlediska MHD je v současné době zájmové území obsluhováno pouze autobusovou dopravou. Jedná se o linky č. 100, 119, 179, 225, příměstská linka č. 319 a noční autobus 510. V území jsou dvě zastávky autobusu – K Letišti a Terminál 3. Dále by bylo možné posílení novými autobusovými linkami z Nových Butovic nebo Zličína. Zvýšení počtu autobusových linek z Dejvické není reálné z důvodu přetížení Vítězného náměstí.

#### ***Rychlodráha***

Podle dostupných informací má být do roku 2013 zprovozněna rychlodráha Praha - Kladno, se zastávkami na Dlouhé míli a Terminálu sever. Pro obsluhu Rozvojového území Ruzyně by byla zřízena kyvadlová autobusová doprava mezi těmito zastávkami, která by zajistila zlepšení obslužnosti zájmového území hromadnou dopravou.

#### ***Tramvaj***

V souladu s územním plánem je v projektu zakreslena trasa tramvaje. Jedná se o prodloužení tramvajové trati ze zastávky Divoká Šárka. Do zájmového území vstupuje na jihu a končí smyčkou přibližně v centrální části území. Podle dostupných informací se s prodloužením tramvajové trati v nejbližší době nepočítá.

#### ***Metro***

Z hlediska záměru jsou důležité dvě stanice trasy metra A v jeho těsné blízkosti, a to:

**Stanice Staré letiště** - základní vedení trasy je v úseku mezi stanicemi Letiště Ruzyně a Dlouhá Míle směrově korigováno tak, aby zde bylo možné realizovat nově vloženou stanici Staré letiště. Stanice Staré letiště představuje potenciální možnost obsluhy dotčeného zájmového území, kde je kromě přímé obsluhy jeho stávajícího funkčního vybavení (zejména pracovní příležitosti) možné reagovat na nový rozvojový potenciál, který je zde výhledově předpokládán. Stanice Staré letiště je uvažována s přímou vazbou do území ve vztahu na funkční ukončení veřejné části ulice K Letišti v podobě okružní křižovatky.

**Stanice Dlouhá Míle** je podobně jako stanice Letiště Ruzyně z hlediska své polohy stabilizována v přímé vazbě na řešení zastávky železničního spojení letiště s centrem města v tomto území. V této souvislosti je navržena tak, aby byla schopna reagovat jak na vlastní podobu železniční zastávky, tak na celkové uspořádání parteru. Hlavní význam této stanice spočívá obecně v možnosti **vytvoření kvalitního dopravního terminálu** zejména pro přestup z návazné dálkové a regionální autobusové dopravy bez nutnosti dalšího průniku většiny autobusových linek do rostlé městské struktury městské části Praha 6. Výhledově je zde v intencích platného Územního plánu hl. m. Prahy uvažováno i s možností zavedení tramvajové trati. Její existence a celková oprávněnost z pohledu přepravních zátěží je však ve vztahu k novému návrhu vedení trasy metra diskutabilní. Součástí uzlu je rovněž **kapacitní parkoviště systému P+R**, které je umístěno v těsné vazbě na stanici metra a železnice na její východní straně. Návrh umožňuje jednak přestupní vztah mezi metrem a železnicí, ale rovněž vazbu k parteru zájmového území stanice. Ta je zajištěna přímým propojením ostrovního nástupiště stanice metra s oběma nástupními hranami zastávky železnice, které zároveň slouží jako nástupní hrany návazné autobusové dopravy. Tak je zároveň potvrzen systém „průpletové stanice“, kdy přímo na výstup z autobusů navazuje na opačné hraně téhož nástupiště odjezd vlaků metra směrem do centra a obráceně. Vazba do území je pak již shodná jako v případě železniční stanice prostřednictvím hlavní příčné pěší osy spojující přilehlý prostor uvažovaný k urbanizaci a parkoviště systému P+R. V jižní části stanice je dále navržen přímý výstup ze stanice metra na povrch systémem výtahů vyústěných do prostoru parkoviště P+R. Další výtahy pak zajišťují nezbytnou bezbariérovost celého systému stanice.

V současné době probíhá **proces pořízení změny územního plánu a zpracování projektové dokumentace** na stavbu „Prodloužení trasy A metra v Praze ze stanice Dejvická“ firmou Metroprojekt Praha, a. s. Navržená varianta řešení pak pracuje s vedením trasy v relaci **Dejvická - Červený Vrch - Veleslavín - Petřiny - Motol - Bílá Hora - Dědina - Dlouhá Míle - Letiště Ruzyně** s možností větvení za stanicí Bílá Hora do směru Řepy - Zličín s vazbou na depo Zličín trasy B metra.

### Údaje k modelovému dopravnímu zatížení sítě veřejné dopravy

Kartogramy zatížení modelu hromadné dopravy osob v souvislosti s prodloužením metra pro **horizont r. 2020** (předp. konečný výhled letiště Praha Ruzyně) pro předmětný sektor Prahy ukazují, že **hlavními dopady prodloužení trasy „A“ metra v síti HD osob z hlediska zátěží bude (dle modelu):**

- významný pokles zátěží na tramvajových radiálních trasách (Evropská -70%, Na Petřinách -70%, Plzeňská -22%)
- útlum významu autobusové dopravy PID v severozápadním segmentu Prahy (území dotčeném změnou) na úroveň místní návazné obsluhy (ul. Evropská v úseku Červený Vrch-Dejvická -95% zátěží; pokles zátěží v Patočkově ul. cca o 40%)
- útlum regionální a dálkové autobusové dopravy v souvislosti s vybudováním přestupního terminálu na Dlouhé Míli ve vazbě na dosažení tohoto bodu kolejovým systémem hromadné dopravy osob v rámci PID
- možnost ukončení části linek městské a příměstské autobusové dopravy v terminálu Veleslavín (zřejmě již první provozní etapa), která umožní redukci počtu autobusových spojů projíždějících Vítězným náměstím o cca 50% (absolutně pokles z cca 2250 na 1130 spojů/den – bude záviset na konkrétním linkování)



- nárůst přepravních zátěží na autobusové tangentě ve vazbě na stanici metra Motol (ul. Kukulova +43%, spádová území Řepy a Jihozápadní město)

Ve variantě, kdy by ruzyňské letiště bylo obslouženo dvěma kolejovými systémy hromadné dopravy osob (metro+železnice), se ukazuje, že se přepravní zátěže **přirozeně dělí** mezi oba systémy podle atraktivity užitého prostředku ve vztahu k modelovému pohybu (zdrojům a cílům) cestujících. Poprvé byl takový model zpracován v tzv. aktualizaci Studie obsluhy hl. m. Prahy a okolí hromadnou dopravou osob (pracovní fáze B). Systémově je souběh obou systémů v koncovém úseku trasy vzhledem k poptávce málo efektivní. Předjímat, který ze systémů kolejové dopravy se na letiště v Praze-Ruzyni dostane dříve, není v tuto chvíli seriózně možné. Obě investiční akce čeká proces zpracování dokumentací pro územní a stavební řízení, v obou případech však ještě předtím i uzavření procesu pořízení změn ÚP, dále vlastní správní řízení, nemluvě o výběru zhotovitele a dalších krocích. Investorem prodloužení trasy metra je HMP resp. Dopravní podnik; železniční trať Praha – Kladno s odbočkou na letiště připravuje Správa železniční dopravní cesty, s. o. Pravděpodobná je realizace trasy „A“ metra po etapách: první provozní úsek, který lze očekávat v horizontu tří-čtyř let po zahájení stavby, je Dejvická-Petřiny nebo Motol. Z tohoto pohledu má železnice šanci – pokud se vypořádá s existujícími problémy ve vztahu k ÚP i územním dopadům – obsloužit letiště v čase jako první, zvláště pak pokud získá finanční prostředky ze strukturálních fondů EU.

(zdroj [http://magistrat.praha-mesto.cz/73148\\_Prodlouzeni-trasy-A-metra-ze-stanice-Dejvicka](http://magistrat.praha-mesto.cz/73148_Prodlouzeni-trasy-A-metra-ze-stanice-Dejvicka))

## **Silniční doprava**

### **Dopravní řešení a intenzity dopravy**

Údaje o silniční dopravě, uvedené v tomto Oznámení, jsou převzaty z dopravní studie UDI Praha, která je v příloze jako Studie č. 3. Areál bude přístupný ulicí „K Letišti“. Po dokončení pražského Okruhu bude areál ještě přístupný Ulicí „Za Teplárnou“ – napojené přemostěním Pražského Okruhu do ulice Do Horoměřic. V rámci studie byla posouzena kapacita komunikací a křižovatek. Výsledkem posouzení UDI je, že navržené komunikační řešení vyhovuje ve všech parametrech.

### **Stávající stav širšího zájmového území**

V současné době je území využíváno jako pole, menší část jako zelinářské zahrádky. Dále je v území několik rodinných domů podél ulice Za teplárnou. Doprava generovaná v území v současné době je zcela minimální. Přístup do území je zajištěn přes ulice K letišti a Za teplárnou, přes mimoúrovňovou křižovatku Evropská/Drnovská/Pražský okruh.

Dopravní intenzity na vybraných komunikacích podle sčítání UDI z roku 2006 uvádí následující tabulka:

2006 sčítání UDI - stav 1		Vozidla		
Komunikace	Úsek	Všechna	Pomalá	Těžká
R7 Pražský okruh	Radotín - 7 Evropská	50300	6260	3800
R7 Pražský okruh	sjezd 7 Evropská - Do Horoměřic	69200	5270	2940
R7 Pražský okruh	Do Horoměřic - Lipanská	65770	5740	3330
K Letišti	R7 Pražský okruh - Fajtlova	12700	640	220
Fajtlova	parkoviště - K Letišti	4600	100	40

2006 sčítání UDI - stav 1		Vozidla		
Komunikace	Úsek	Všechna	Pomalá	Těžká
K Letišti	Fajtlova - okružní křižovatka	5200	680	140
Za Teplárnou	K Letišti - R7 Pražský okruh	0	0	0
K Letišti	okružní křižovatka - U Letišť	5200	580	160
Drnovská	Dědinská - 7 Evropská	7200	770	240
7 Evropská	Libocká - Drnovská	39300	1590	540
Do Horoměřic	Na Padesátníku V. - R7 Pražský okruh	5200	1030	510

#### Výhledový stav širšího zájmového území

Dopravní model pro návrhové období 2010 byl vypracován na základě vyhodnocení řady speciálních dopravních a dopravně-sociologických průzkumů provedených v letech 1995 - 2007, a se zapracováním vstupních demografických údajů jako je rozmístění obyvatel, pracovních příležitostí a dalších aktivit jako jsou obchody, úřady, kulturní a sportovní zařízení atd. Objemy jízd byly odvozeny z funkčních náplní uvedených v platném ÚPn pro návrhové období. Do dopravních vztahů byly zahrnuty i objemy jízd návštěvníků hlavního města a pásma regionu a objemy tranzitních jízd vůči celému pražskému regionu, dále i jízdy vyvolané významnými dopravními aktivitami jako je např. právě letiště Ruzyně, rozsáhlé obchodně-administrativní areály, apod. Do výpočtu byly zahrnuty i rozvojové plochy ležící v okolí řešených objektů, např. přilehlé parkoviště systému P+R (Dlouhá míle)

Výhled pro rok 2010 byl zpracován ve dvou variantách, nazvaných stav 2 a stav 3.

Pro **stav 2** byly ve výpočtovém modelu zahrnuty tyto dopravní stavby:

- Pražský okruh (vyjma staveb 518, 519 a 520, tj. úsek Ruzyně - Březiněves - Satalice),
- Městský okruh,
- přeložka silnice I/12,
- Radlická radiála,
- Vysočanská radiála mezi Pražským okruhem a komunikací Kbelská.

Následující tabulka uvádí dopravní intenzity na přilehlých komunikacích pro **stav 2** ve výhledu pro rok 2010, včetně dopravy vyvolané záměrem.

2010 - stav 2		Vozidla		
Komunikace	Úsek	Všechna	Pomalá	Těžká
R7 Pražský okruh	Radotín - 7 Evropská	80270	7680	4270
R7 Pražský okruh	sjezd 7 Evropská - Do Horoměřic	91080	7980	4560
R7 Pražský okruh	Do Horoměřic - Lipanská	85250	7180	4160
K Letišti	R7 Pražský okruh - Fajtlova	23450	850	280
Fajtlova	parkoviště - K Letišti	8980	120	50
K Letišti	Fajtlova - okružní křižovatka	12380	610	180
Za Teplárnou	K Letišti - R7 Pražský okruh	0	1450	60
K Letišti	okružní křižovatka - U Letišť	6030	570	180
Drnovská	Dědinská - 7 Evropská	5220	640	290

2010 - stav 2		Vozidla		
Komunikace	Úsek	Všechna	Pomalá	Těžká
7 Evropská	Libocká - Drnovská	41100	1970	870
Do Horoměřic	Na Padesátníku V. - R7 Pražský okruh	7820	1000	560

Ve **stavu 3** byla oproti stavu 2 doplněny stavby:

- Břevnovská radiála
- Stavby 518, 519 a 520 Pražského okruhu (tj. úsek Ruzyně - Březiněves - Satalice)
- Propojení komunikací Za Teplárnou a Do Horoměřic pomocí nadjezdu přes Pražský okruh

Následující tabulka uvádí dopravní intenzity na přilehlých komunikacích pro **stav 3** ve výhledu pro rok 2010, včetně dopravy vyvolané záměrem.

2010 - stav 3		Vozidla		
Komunikace	Úsek	Všechna	Pomalá	Těžká
R7 Pražský okruh	Radotín - 7 Evropská	94610	11780	7420
R7 Pražský okruh	sjezd 7 Evropská - Do Horoměřic	86720	11250	7360
R7 Pražský okruh	Do Horoměřic - Lipanská	86720	11250	7360
K Letišti	R7 Pražský okruh - Fajtlova	24640	1100	360
Fajtlova	nová výstavba - K Letišti	9850	150	50
K Letišti	Fajtlova - okružní křižovatka	11850	740	260
Za Teplárnou	K Letišti - Do Horoměřic	5440	170	20
K Letišti	okružní křižovatka - U Letiště	5340	690	250
Drnovská	Dědinská - 7 Evropská	7970	1060	520
7 Evropská	Libocká - Drnovská	15120	510	180
Do Horoměřic	Na Padesátníku V. - R7 Pražský okruh	4410	110	20

### **Dopravní řešení v období výstavby**

Dopravní řešení v období výstavby vychází z údajů zpracovaných firmou Ekola group s.r.o. v Hlukové studii pro období stavby (příloha č. 3b). Celý záměr vývoje stavební činnosti je znázorněn na výkresu č. 6 v příloze, vyznačující etapy vývoje stavby, které jsou na základě zkušeností a odborného odhadu rozděleny na 4 etapy:

V **1. etapě** se postaví administrativní objekty a hotel v jihozápadní části řešeného území. Tyto objekty mohou sloužit při další výstavbě jako částečná protihluková clona mezi stávajícími administrativními objekty letiště a nově stavěnými objekty.

**2. etapa** bude rozdělena na dvě části. První část 2. etapy zahrnuje objekty na jihu a západu řešeného území, druhá část 2. etapy zahrnuje objekty v severní části řešeného území.

V **3. etapě** se postaví objekty situovány uprostřed řešeného území.

Ve **4. etapě** se postaví zbývající skladové objekty.

Předpokládané hlavní dopravní trasy na stavbu budou:

*Trasa k obalovně:* staveniště – K Letišti – Pražský okruh/R7 – Kladenská (Středokluky) - obalovna.

*Dovoz betonu:* staveniště – K letišti – Drnovská – U Prioru. – betonárna.

*Odvoz zeminy:* staveniště – K letišti – Pražský okruh – Na Hůrce – E48 (Karlovarská) – Hostivice – Jeneč – Pavlov – E48/R6 – III/236 – III/606 – Rynholec.

Pozn: Přepravní trasy mohou být upraveny zhotovitelem stavby po definitivním stanovení zdrojových a cílových míst)

**Předpokládaná pracovní doba**

Při 7dmi denním pracovním týdnem budou v době od 06.00 do 7.00 hod. a v době od 21.00 do 22.00 hod. prováděny přípravné práce. V době od 7.00 do 21.00 hodin budou prováděny ostatní práce.

**Situace pohybu dopravy pro obsluhu stavby**

Pro stavbu jsou stanoveny 4 vjezdy a 4 výjezdy. Tyto vjezdy a výjezdy budou využívány po celou dobu stavby. První vjezd a výjezd je navržen v jihozápadní části staveniště a je napojen na komunikaci K Letišti. Příjezd k tomuto vjezdu je možný ve směru od centra.

Druhý vjezd a výjezd je do jižní části staveniště a je napojený na komunikaci Za Teplárnou, příjezd je možný ze směru od centra a od komunikace K Letišti. Třetí a čtvrtý vjezd a výjezd je do západní části staveniště a je napojený na komunikaci K Letišti. Příjezd k těmto vjezdům je možný ve směru od centra.

***Napojení na okolní komunikace***a) Stav v současnosti

Stávající doprava je do zájmového území vedena přes mimoúrovňovou křižovatku Evropská/Drnovská/Pražský okruh, příjezd do území je zajištěn přes komunikace K letišti a Za teplárnou. Na komunikaci K letišti je přibližně v místě křížení s ulicí U letiště dopravní značka zákaz vjezdu mimo vozidel s povolením od Letiště Ruzyně.

V období výstavby bude příjezd na stavbu zajištěn stejným způsobem jako v současnosti, tj. přes MUK na komunikace K letišti a Za teplárnou. Na tyto dvě komunikace budou navazovat staveništní komunikace.

b) Stav po realizaci záměru

V zájmovém území bude realizována síť obslužných komunikací. Napojení zájmového území se předpokládá pomocí tří nových komunikací připojujících se do ulice K letišti a do ulice Za teplárnou. Ty budou napojeny na nadřazenou komunikační síť stejně jako v současnosti,

přes MUK Evropská/PO. Dále je předpokládáno prodloužení ulice Fajtlova dále na jih. V etapě s dobudovaným Pražským okruhem (stav 3) se dále předpokládá nové průjezdné spojení komunikace Za teplárnou a komunikace Do Horoměřic.

### **Doprava v klidu**

#### a) Stav bez realizace záměru

V současné době jsou parkovací stání na povrchu před jednotlivými rodinnými domy, případně parkují osobní automobily podél komunikací. Jedná se cca o 20 parkovacích stání.

V období výstavby v území nebudou parkovací stání

#### b) Stav po realizaci záměru

Parking je uvažován na povrchu, u budov s vyšším počtem podlaží budou pozemní garáže v 1.PP a 2.PP. Zbývající požadovaný počet stání bude zajišťován na povrchu. Výpočet požadovaných parkovacích míst je v následujících tabulkách.

#### **Bilance dopravy v klidu podle vyhlášky hl.m. Prahy č.26/99 Sb.**

Budova	Fukce	Výměra (m2, lůžko, posluchač)	Ukazatel základního počtu stání	Základní počet stání	Koeficienty dopravní obsluhy území a vlivu území	Požadovaný počet stání
1a	KONGRES	130	1 st./5 posl.	25,9	0,9*1	
1b	ADMINISTRATIVA	6 799	1 st./35 m <sup>2</sup>	194,3		
				220,2	0,9	199
2	ADMINISTRATIVA	4 285	1 st./35 m <sup>2</sup>	122,4	0,9	111
3	ADMINISTRATIVA	4 752	1 st./35 m <sup>2</sup>	135,8	0,9	123
4	HOTEL	354	1 st./3 lůžka	118,0	0,9	107
5a	ADMINISTRATIVA	3 306	1 st./35 m <sup>2</sup>	94,5		
5b	LÁZNĚ	505	1 st./10 m <sup>2</sup>	50,5		
5c	KONGRES	140	1 st./5 posl.	27,9		
5d	KASINO, REST.	1 489	1 st./10 m <sup>2</sup>	148,9		
				<b>321,8</b>	0,9	290
6A	ADMINISTRATIVA	4 273	1 st./35 m <sup>2</sup>	122,1	0,9	110
7	ADMINISTRATIVA	1 923	1 st./35 m <sup>2</sup>	54,9	0,9	50
8A	ADMINISTRATIVA	10 604	1 st./35 m <sup>2</sup>	303,0	0,9	273
9A	AUTOSALÓN	2 420	1 st./25 m <sup>2</sup>	96,8		
9B	ADMINISTRATIVA	3 629	1 st./35 m <sup>2</sup>	103,7		
10A	VĚDA, ADMIN.	6 765	1 st./35 m <sup>2</sup>	193,3		
10C	RESTAURACE	179	1 st./10 m <sup>2</sup>	17,9		
				<b>211,2</b>	0,9	191
11	LOGISTIKA	152	1 st./200 m <sup>2</sup>	0,8		
	ADMINISTRATIVA	276	1 st./35 m <sup>2</sup>	7,9		
				<b>8,7</b>	0,9	8

Budova	Fukce	Výměra (m2, lůžko, posluchač)	Ukazatel základního počtu stání	Základní počet stání	Koeficienty dopravní obsluhy území a vlivu území	Požadovaný počet stání
12	LOGISTIKA	1 265	1 st./200 m <sup>2</sup>	6,3		
	ADMINISTRATIVA	276	1 st./35 m <sup>2</sup>	7,9		
				<b>14,2</b>	0,9	13
13	ADMINISTRATIVA	5 628	1 st./35 m <sup>2</sup>	160,8	0,9	145
14	ADMINISTRATIVA	1 822	1 st./35 m <sup>2</sup>	52,0	0,9	47
15	LOGISTIKA	1 859	1 st./200 m <sup>2</sup>	9,3		
	ADMINISTRATIVA	276	1 st./35 m <sup>2</sup>	7,9		
				<b>17,2</b>	0,9	16
16	ADMINISTRATIVA	2 269	1 st./35 m <sup>2</sup>	64,8	0,9	59
17	LOGISTIKA	1 503	1 st./200 m <sup>2</sup>	7,5		
	ADMINISTRATIVA	276	1 st./35 m <sup>2</sup>	7,9		
				<b>15,4</b>	0,9	14
18.1	SPORT	559	1 st./35 m <sup>2</sup>	16,0		
18.3	LOGISTIKA	306	1 st./200 m <sup>2</sup>	1,5		
19	LOGISTIKA	204	1 st./200 m <sup>2</sup>	1,0		
	ADMINISTRATIVA	40	1 st./35 m <sup>2</sup>	1,1		
				<b>19,7</b>	0,9	18
21-26	PRŮM. LOGISTIKA	2 312	1 st./200 m <sup>2</sup>	11,6		
	ADMINISTRATIVA	231	1 st./35 m <sup>2</sup>	6,6		
				<b>18,2</b>	0,9	17
27-32	PRŮM. LOGISTIKA	1 720	1 st./200 m <sup>2</sup>	8,6		
	ADMINISTRATIVA	172	1 st./35 m <sup>2</sup>	4,9		
				<b>13,5</b>	0,9	13
	Stávající objekty	508	1 st./35 m <sup>2</sup>	14,5	0,9	14
					<b>Celkem</b>	<b>1999</b>

**Poznámka:**

1. etapa                      Budovy číslo 1, 4, 7  
2. etapa                      Budovy číslo 2, 3, 5,6, 8-17  
3. etapa                      Budovy číslo 18, 19  
4. etapa                      Budovy číslo 27 - 32

**Rekapitulace počtu stání pro osobní automobily:**

Návrh počtu stání			Požadavky a hodnocení			
	Garážová stání	Venkovní stání	Celkem		Požadavek	Hodnocení
1. etapa	360	38	398	>	356	Vyhovuje
2. etapa	1 332	284	1 616	>	1 598	Vyhovuje
3. etapa	0	18	18	=	18	Vyhovuje
4. etapa	0	29	29	>	27	Vyhovuje
<b>Celkem</b>	<b>1 692</b>	<b>369</b>	<b>2 061</b>	<b>&gt;</b>	<b>1 999</b>	<b>Vyhovuje</b>

V rámci zájmového území je navrženo o 62 parkovacích stání nad požadavek vyhlášky hl. m. Prahy č. 26/1999.

**Návrh počtu stání pro nákladní automobily:**

	NA do 9,5m	NA nad 9,5 m
1. etapa	2	0
2. etapa	12	21
3. etapa	4	0
4. etapa	8	6
<b>Celkem</b>	<b>26</b>	<b>27</b>

**Vyvolaná doprava**a) Stav bez realizace záměru

V současné době zájmové území generuje dopravu v úrovni do 100 jízd denně, a to převážně osobních automobilů. Vyšší intenzita dopravy je pouze v období zemědělských prací, zejména sklizně.

V období výstavby

Podle odborného odhadu firmy Ekola group s.r.o., popsaného v hlukové studii bude stavba rozdělena do 4 etap, každá etapa bude mít 5 fází:

V **1. etapě** se postaví administrativní objekty a hotel v jihozápadní části řešeného území. Tyto objekty mohou sloužit při další výstavbě jako částečná protihluková clona mezi stávajícími administrativními objekty letiště a nově stavěnými objekty.

**2. etapa** bude rozdělena na dvě části. První část 2. etapy zahrnuje objekty na jihu a západu řešeného území, druhá část 2. etapy zahrnuje objekty v severní části řešeného území.

V **3. etapě** se postaví objekty situovány uprostřed řešeného území.

Ve **4. etapě** se postaví zbývající skladové objekty.

Každá etapa výstavby bude rozčleněna na 5 fází:

- v **1. fázi** proběhnou přípravné práce s využitím těžkých strojů pro zpracování zeminy.
- v **2. fázi** proběhne zajištění stavební jámy, výkopu stavební jámy, pilotové zakládání a založení základových desek. Nadále jsou používány těžké stroje pro zpracování zeminy a zdvihací zařízení.
- v následné **3. fázi** se zrealizuje spodní stavba, nosné konstrukce objektů a inženýrské sítě s použitím těžkých strojů, věžových jeřábů a malé mechanizace.
- v **4. fázi** bude provedena vrchní stavba, obvodový a střešní plášť. Nadále budou využívány věžové jeřáby, těžkou techniku nahradí lehčí stroje a malá mechanizace.
- v poslední **5. fázi** dojde k dokončení vnitřní a venkovní stavby s veškerými dokončovacími pracemi. Zde se v malé míře využijí lehké stroje, malá mechanizace a ruční stroje.

Největší dopravní zatížení se bude vztahovat na fáze 1, 2 a 3. Maximální počet jízd byl stanoven na 20 jízd NA/h jedním směrem. V této hodnotě jsou započítány všechny druhy nákladních automobilů, které by měly být při stavbě využity. Příjezd na stavbu bude pouze od křižovatky komunikace Evropská a Pražský okruh. Stavební činnost z liniových zdrojů se předpokládá pouze v době od 7 do 21 hodin.

Přebytek zeminy bude použit k rekultivaci povrchových lomů Rynholec a Nové Strašecí II ve Středočeském kraji. Nejbližší betonárka je Skanska Transbeton s.r.o. Ruzyně v ulici U Prioru. Nejbližší obalovna je ve Středoklukách, firma PSVS a.s.

#### b) Stav po realizaci záměru

Údaje o dopravě zpracovala UDI Praha v červenci 2007 v dopravní studii. Tato dopravní studie je přiložena jako Studie č. 3. Na základě údajů poskytnutých objednatelem vypracoval UDI údaje o intenzitě zdrojové a cílové dopravy vyvolané provozem objektů v řešeném území. Takto získaný objem dopravy byl doplněn do celkové matice jízd v dopravním modelu (totožně pro oba prognózované stavy), který následně přidělil intenzity automobilové dopravy na vybranou komunikační síť. Vzhledem k náplním jednotlivých objektů, velikosti ploch jednotlivých funkcí a s ohledem na polohu objektů ve městě lze očekávat, že objekty se stanou zdrojem a cílem (za 24 hodin průměrného pracovního dne) 4137 osobních a dodávkových vozidel. Zásobování objektů bylo, vzhledem k poloze a funkční náplni,



uvažováno cca 60 vozidly nad 3,5t celkové hmotnosti. Celková generovaná doprava z objektů byla vyčíslena na 4197 vozidel v každém směru.

**Intenzita dopravy vyvolaná posuzovaným záměrem (rok 2010) v maximální variantě**

	OA a dodávky /den	NA nad 3,5 t /den
Vyvolaná doprava variantami 1+2+3	4 137	60

## B.II.5 Ochranná pásma

V zájmovém území se nacházejí následující trasy sítí a ochranná pásma:

**Významné trasy:**

- VTL plynovody profil 500 a 300
- Trasy VN PRE včetně sdělovacích kabelů
- Trasy NN, VN a sdělovacích kabelů Letiště Praha
- Stávající vodovod pro Letiště Praha
- Dešťová kanalizace
- Splašková kanalizace
- Venkovní osvětlení
- Stávající nefunkční teplovod ( bude demontován)

Ke každé trase přísluší ochranné pásmo.

**Významná ochranná pásma:**

- ochranná pásma Letiště Praha – (zákaz staveb, výškové omezení, ornitologická pásma a pásma klamavých osvětlení )
- Ochranná pásma silničních komunikací
- Ochranná pásma elektrických zařízení, komunikačních vedení a radiových spojů
- Ochranná pásma VTL plynovodů
- Vodovodních řadů
- Kanalizačních řadů
- V případě vybudování rychlodráhy vznikne ochranné pásmo dráhy a současně s touto stavbou bude provedena přeložka VTL plynovodů za Pražský okruh. Tímto zanikne jak ochranné tak bezpečnostní pásmo VTL plynovodu.

## **B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH**

### **B.III.1. Ovzduší**

Pro Oznámení byla firmou ATEM s.r.o. vypracována rozptylová studie. Studie je přiložena jako Studie č. 1.

Rozptylová studie hodnotí znečištění ovzduší vyvolané výstavbou záměru i jeho provozem.

#### **Referenční body**

Modelové hodnocení kvality ovzduší v posuzovaném území bylo provedeno v pravidelné trojúhelníkové síti referenčních bodů s krokem sítě 100 m. V modelových výpočtech bylo také zohledněno okolí posuzovaného areálu. Referenční body pokrývají plochu o rozloze cca 380 ha. Výpočetní oblast byla zvolena tak, aby zahrnovala jak samotný areál, tak i přilehlé okolí, které bude jeho provozem (zejména na okolních komunikacích) zasaženo. Do výpočtu bylo zahrnuto celkově 440 referenčních bodů.

#### **Období výstavby**

Vyhodnocení vlivů stavební činnosti na kvalitu ovzduší bylo provedeno na základě emisní bilance pro první etapu výstavby. Výpočty byly provedeny v 9 referenčních bodech umístěných u nejbližší zástavby, a to jak u staveniště, tak podél příjezdových a odjezdových tras v posuzované lokalitě.

Modelové výpočty reprezentují vliv stavebních prací na kvalitu ovzduší v době průměrného suchého dne, přičemž je uvažováno současné zapojení všech stavebních strojů v dané fázi hodnocené etapy. Pro účely posouzení nejhoršího možného stavu byl uvažován souběh tří staveb, které se nacházejí na straně staveniště přilehlé k nejbližší obytné zástavbě. Dle dostupných informací byla vybrána jedna z budov, kterou lze zařadit mezi větší (dle množství výkopové zeminy) a dvě v kategorii středních. Odlišnost spočívá zejména v délce trvání stavebních prací, tedy v délce po kterou budou ovlivňovat kvalitu ovzduší ve svém okolí. Samotnou výši krátkodobých koncentrací však množství výkopové zeminy příliš neovlivní.

Výsledky výpočtu jsou uvedeny v tabulce 8 ve studii. Vypočtené hodnoty představují nárůst denní koncentrace suspendovaných prachových částic frakce PM<sub>10</sub> a maximální hodinové koncentrace NO<sub>2</sub> ze stavebních prací. Emisní příspěvky benzenu vyčíslené v předchozí kapitole jsou tak nízké, že jejich imisní vyhodnocení jsou na hranici přesnosti výpočtového modelu. Imisní příspěvky k průměrným denním koncentracím benzenu lze tak považovat za zanedbatelné a nejsou v textu dále hodnoceny.

### Oxid dusičitý – maximální hodinové koncentrace

Z výsledků modelových výpočtů je patrné, že nejvyšší nárůst maximálních hodinových koncentrací byl vypočten v bodě č. 2 v blízkosti místa výstavby jednoho z uvažovaných objektů a dále v bodech č. 4 a 6, které se nacházejí nedaleko příjezdové a odjezdové trasy pro nákladní automobily. Nejvyšší koncentrace se v těchto bodech budou pohybovat v rozmezí 53 – 87  $\mu\text{g.m}^{-3}$ . Podél odjezdové a příjezdové trasy ve větší vzdálenosti od samotného stanoviště lze očekávat hodnoty na úrovni cca 20 až 25  $\mu\text{g.m}^{-3}$ .

Hodnota **imisiního limitu** pro maximální hodinové koncentrace  $\text{NO}_2$  je pro rok 2010 stanovena na **200  $\mu\text{g.m}^{-3}$** . Vypočtené hodnoty však nelze s imisiními limity přímo porovnávat neboť se jedná pouze o příspěvek stavebních prací.

### Suspendované částice $\text{PM}_{10}$

Z výsledků modelových výpočtů patrné, že v průběhu hodnocené etapy bude z hlediska příspěvků k denním koncentracím suspendovaných prachových částic frakce  $\text{PM}_{10}$  nejvíce dotčena lokalita na severním okraji areálu, kde byl vypočten příspěvek ve výši 5,2  $\mu\text{g.m}^{-3}$ . V ostatních výpočtových bodech lze očekávat příspěvky do 4  $\mu\text{g.m}^{-3}$ , podél odjezdové komunikace ve větší vzdálenosti od samotného prostoru výstavby pak budou příspěvky 1 – 2  $\mu\text{g.m}^{-3}$ .

**Imisní limit** pro 24-hodinové koncentrace  $\text{PM}_{10}$  je stanoven na **50  $\text{mg.m}^{-3}$** , tolerováno je 35 překročení za rok.

Uvedené vypočtené hodnoty však odrážejí teoretický stav, kdy se bude pracovat v souběhu na stavbě tří objektů, které svojí polohou mohou v průběhu zemních prací nejvíce negativně ovlivnit kvalitu ovzduší v přilehlé zástavbě. Kromě toho se jedná pouze o dočasný zdroj znečišťování ovzduší, který bude působit nejvýše v období několika měsíců.

Pro snížení negativních dopadů na kvalitu ovzduší je nutno v průběhu stavebních prací dodržovat základní opatření ke snížení prašnosti, jako je časté kropení prašných ploch, mytí automobilů, mokré čištění vozovky apod.

## **b) Stav po realizaci záměru**

### Výsledky modelových výpočtů

#### **Oxid dusičitý – průměrné roční koncentrace**

##### **Výchozí stav – rok 2010**

Přímo v místě plánovaného areálu byly vypočteny koncentrace v rozmezí 20 – 24  $\mu\text{g.m}^{-3}$ . Vyšší hodnoty pak lze očekávat zejména v jižní části zájmového území, v okolí napojení Evropské ulice na Pražský okruh. Z rozmístění imisních pásem je patrné, že hlavním zdrojem znečišťování je automobilová doprava na Pražském okruhu. Se vzdáleností od této

komunikace se hodnoty snižují, na okrajích zájmového území je možné očekávat koncentrace pod hranicí  $16 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ .

**Imisní limit** pro průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého je pro rok 2010 stanoven ve výši  $40 \text{ mg}\cdot\text{m}^{-3}$ . Jak ukazují výsledky modelových výpočtů, nebude imisní limit překročen v žádné části hodnocené oblasti.

#### Vliv provozu areálu

Nejvyšší nárůst byl vypočten přímo prostoru zájmového území a také podél ulice K letišti, která slouží jako hlavní příjezdová a odjezdová komunikace. Nejvyšší nárůst byl v této lokalitě vypočten v rozmezí  $0,8 - 0,9 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ . Pásma rozdílových hodnot jsou orientována ve směru sever – jih, což odpovídá vzájemné poloze hodnoceného areálu a příjezdové komunikace. Společně zde působí jak emise z dopravy, tak ze spalování plynu, které má vzhledem k výši emisí také nezanedbatelnou roli.

V prostoru obytné zástavby v prostoru ohraničeném ulicemi Letecká a Drnovská i v zástavbě v okolí ulice Do Horoměřic byl vypočten celkový nárůst hodnot vlivem provozu záměru na úrovni  $0,4 - 0,6 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ . V lokalitě ulice Drnovská se již významněji projevuje jen vliv vyvolané automobilové dopravy. Jak ukázaly výsledky modelových výpočtů, nebude vlivem uvedení areálu do provozu v žádném referenčním bodě překročen imisní limit.

#### **Oxid dusičitý – maximální hodinové koncentrace**

Maximální krátkodobé (hodinové) koncentrace ( $IH_k$ ) představují hodnotu, vypočtenou za předpokladu nejhorších emisních a rozptylových podmínek. To znamená mj. předpoklad, že zdroje jsou v provozu současně, dále jsou pro každé místo (referenční bod) samostatně modelovány nejhorší meteorologické podmínky (ze všech kombinací je uvažována vždy ta, která je spojena s nejvyšší koncentrací v daném bodě). Daná kombinace emisních a meteorologických podmínek nemusí během roku (či několika let) vůbec nastat. Stejně tak se ale může jednat o kombinaci, která se v daném místě vyskytuje opakovaně.

Ačkoli jsou hodnoty  $IH_k$  prezentovány pro celé území na jednom grafickém výstupu, jsou často vypočteny pro každý bod při jiných podmínkách a nenastanou v celém území najednou. Výkresy  $IH_k$  tedy ukazují nejvyšší vypočtené hodnoty v jednotlivých místech, nikoli souvislé pole, jako je tomu u ročních hodnot.

#### Výchozí stav – rok 2010

Na výkresu 4 ve studii je zobrazena imisní situace maximálních hodinových koncentrací oxidu dusičitého ve stavu před výstavbou. V severní části navrhovaného areálu byly vypočteny hodnoty v rozmezí  $120 - 160 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ . V jeho jižní části je možné očekávat koncentrace  $160 - 180 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ . Stejně jako v případě průměrných ročních koncentrací je možné zvýšené koncentrace očekávat především v jižní části zájmového území, v okolí

napojení ulice Evropské na Pražský okruh. Lokálně mohou maximální hodinové koncentrace překročit v této oblasti hranici  $200 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ . Naopak nejnižší hodnoty byly vypočteny v na západním okraji hodnocené oblasti, kde se budou pohybovat pod hranicí  $80 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ .

Hodnota **imisního limitu** pro maximální hodinové koncentrace  $\text{NO}_2$  je pro rok 2010 stanovena ve výši  **$200 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$** . Jak ukázaly výsledky modelových výpočtů, je možné očekávat, že lokálně v blízkosti křížení Pražského okruhu s ulicí Evropskou je možné očekávat výskyt nadlimitních hodnot. Ve dvou referenčních bodech v této lokalitě bylo vypočteno častější překročení imisního limitu než je povolených 18 případů za rok. Na dotčeném území nebylo překročení limitu zaznamenáno.

#### Stav po výstavbě – rok 2010

Výkres 5 ve studii zachycuje očekávanou imisní situaci maximálních hodinových koncentrací oxidu dusičitého ve stavu po uvedení areálu do provozu. Změny v průběhu jednotlivých izolinií jsou patrné zejména v případě hodnoty  $160 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  a  $200 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ . Ve stavu po výstavbě záměru se zvětší oblast s hodnotami v pásmech  $160 - 200 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  a nad  $200 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , a to zejména na jihu zájmového území v prostoru křížení Pražského okruhu a Evropské ulice.

Jak ukazují výsledky modelových výpočtů, lze ve dvou referenčních bodech očekávat vlivem provozu záměru zvýšení hodnot nad limitní hranici  $200 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  a v 5 referenčních bodech dojde ke zvýšení počtu překročení nad povolenou mez 18 případů za rok. Ve všech případech se však jedná o body v blízkosti křížení ulice K letišti a Pražského okruhu, mimo obytnou zástavbu i hodnocený areál. Nárůsty  $\text{I}H_k \text{NO}_2$  v těchto bodech se pohybují mezi  $5 - 10 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ .

#### **Benzen – průměrné roční koncentrace**

##### Výchozí stav - 2010

Výkres 6 ve studii zachycuje imisní situaci v případě průměrných ročních koncentrací benzenu ve stavu před výstavbou. Přímo v místě plánované výstavby se budou hodnoty pohybovat v rozmezí  $0,35 - 0,40 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , pouze na jižním a východním okraji areálu lze očekávat lokálně hodnoty překračující  $0,40 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ . Nejvyšší koncentrace byly vypočteny v jižní části zájmového území, v okolí křížení ulice Evropská s Pražským okruhem. V této lokalitě je možné očekávat koncentrace v rozmezí  $0,5 - 0,6 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ . Naopak nejnižší hodnoty byly vypočteny na západním a východním okraji hodnocené oblasti, kde se budou pohybovat pod hranicí  $0,35 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ .

**Imisní limit** pro průměrné roční koncentrace benzenu je pro rok 2010 stanoven na  **$5 \text{mg}\cdot\text{m}^{-3}$** . Jak prokázaly modelové výpočty nebude v žádné části zájmového území tento limit překročen.

### Vliv provozu areálu

Výkres 7 ve studii zachycuje očekávanou změnu imisní situace průměrných ročních koncentrací benzenu vlivem uvedení záměru do provozu. Nejvyšší nárůst koncentrací byl vypočten v jižní části areálu a v okolí ulice K letišti. I v této lokalitě se však rozdílové hodnoty pohybují v rozmezí 0,04 – 0,05  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ . Nárůst koncentrací je v této oblasti způsoben zejména víceemisemi ze studených startů při odjezdu automobilů z objektů určených pro administrativní funkci. U těchto objektů se předpokládá malá obrátkovost a tedy delší doba parkování.

V žádném referenčním bodě nedojde k překročení imisního limitu vlivem zprovoznění navrhovaného záměru.

### ***Suspendované částice frakce PM<sub>10</sub> – průměrné roční koncentrace***

#### Výchozí stav – 2010

Na výkresu 8 ve studii je zachycena imisní situace průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic frakce PM<sub>10</sub> ve stavu před výstavbou. Hodnoty zahrnují sekundární prašnost z dopravy i z nedopravních zdrojů. Jedná se tedy o celkové hodnoty koncentrací PM<sub>10</sub>. V západní části plánovaného areálu je možné očekávat hodnoty 28 – 30  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , směrem k Pražskému okruhu se hodnoty zvyšují, ve východní části areálu lze očekávat hodnoty 32 – 36  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ . Stejně jako v případě průměrných ročních koncentrací oxidu dusičitého jsou jednotlivá pásma imisní zátěže velmi výrazně protažená podél tělesa Pražského okruhu, který je zejména díky velkému podílu nákladní dopravy dominantním zdrojem prašnosti v území. Lokálně byly v těsné blízkosti této komunikace vypočteny koncentrace překračující 40  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , jedná se zejména o oblast křížení s Evropskou ulicí. Na okrajích zájmového území byly vypočteny hodnoty pod hranicí 28  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ .

**Imisní limit** pro průměrné roční koncentrace suspendovaných částic frakce PM<sub>10</sub> je stanoven ve výši **40  $\text{mg}\cdot\text{m}^{-3}$** . Jak ukazují výsledky modelových výpočtů, budou se hodnoty i se zahrnutím sekundární prašnosti z nedopravních zdrojů v prostoru plánované výstavby pohybovat pod úrovní imisního limitu, ten může být překročen pouze lokálně v těsné blízkosti Pražského okruhu mimo hodnocený areál.

### Vliv provozu areálu

Výkres 9 ve studii zachycuje očekávanou změnu imisní situace průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic frakce PM<sub>10</sub>. Nejvyšší nárůst koncentrací byl vypočten v prostoru areálu, a to zejména v blízkosti objektů sloužících jako skladové a průmyslové prostory (u kterých se předpokládá nejvyšší pohyb nákladních vozidel) a v okolí hlavní příjezdové a odjezdové komunikace, tedy ulice K letišti. V těchto lokalitách byl vypočten nárůst v rozmezí 1,0 – 1,4  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ . Na okraji obytné zástavby v ulici Drnovská byl vypočten

nárůst koncentrací o 0,6 – 0,8  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , na okraji zástavby při ulici Do Horoměřic pak lze očekávat zvýšení koncentrací o 0,4 – 0,6  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ .

Celkem v 8 referenčních bodech bylo vlivem provozu záměru vypočteno zvýšení imisní zátěže nad hranici imisního limitu. Jedná se však ve všech případech o body v blízkosti Pražského okruhu, mimo obytnou zástavbu i hodnocený areál, nárůsty v těchto bodech se pohybují v rozmezí 0,5 – 1,1  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ .

*Zpracovaná rozptylová studie dokládá, že v současné době dochází k překračování imisních limitů  $\text{NO}_2$  a  $\text{PM}_{10}$  ve dvou bodech u Pražského okruhu. Realizací záměru dojde ke zvýšení počtu referenčních bodů, kde bude imisní limit překročen, jedná se místa mimo obytnou zástavbu.*

### B.III.2. Odpadní vody

V navrhovaném areálu budou vznikat následující odpadní vody:

- ú splaškové odpadní vody
- ú čisté dešťové vody ze střech
- ú dešťové vody z parkovišť a komunikací

#### B.III.2.a. Splaškové vody

##### a) Stav bez realizace záměru

V území je několik rodinných domů, které jsou napojeny na splaškové vody. Objem splaškových vod, které v území vznikají v současné době je uveden v následující tabulce:

Splašková	Qn	Qn	ROČNÍ BILANCE
	l/s	l/s	m <sup>3</sup> /rok
33 a	0,10	0,20	420
33 b	0,10	0,20	320
33 c	0,10	0,20	360
33 d	0,10	0,20	840
<b>SOUČET</b>	<b>0,40</b>	<b>0,80</b>	<b>1 940</b>

Napříč pozemkem je uložena splašková kanalizační stoka DN 300, která odvádí splaškové odpadní vody ze stávající zástavby. Zaústění této stoky je provedeno do stávající ČOV, která je ve vlastnictví Letiště Praha.

Výstavba

V době výstavby budou pracovníci stavby používat mobilní sociální zařízení. Likvidaci těchto odpadních vod bude provádět specializovaná firma, která má oprávnění k provozování této činnosti.

b) Stav po realizaci záměru

Odvod splašků je řešen kanalizační sítí do ČS 1, umístěné v nejnižším místě lokality a přečerpáváním do městské kanalizační sítě. Stoky splaškové kanalizace budou uloženy do veřejných komunikací. Všechny stoky jsou navrženy v profilu DN 300, z obetonovaného kameninového potrubí. Z čerpací stanice ČS 1 budou splašky čerpány výtlačným řadem DN 150.

Návrh projektu počítá s 2 podvariantami řešení splaškových vod. V první podvariantě budou splaškové vody z ČS 1 vedeny do městské kanalizační sítě, konkrétně do stoky vedoucí podél Evropské ulice, a dále na ÚČOV Praha (PVS a.s. s uvedeným řešením souhlasí – viz Vyjádření č. 3 v příloze). V druhé podvariantě by z ČS 1 byly splašky čerpány do intenzifikované ČOV ve vlastnictví Letiště Praha.

Výpočet objemu splaškových vod:

BUDOVA	SPLAŠKY		
	Qh	Qn	ROČNÍ BILANCE
	l/s	l/s	m3/rok
1	1,19	2,39	14 840
2	0,59	1,19	7 350
3	0,66	1,32	8 170
4	5,49	10,97	68 680
5	5,22	10,44	65 320
6	0,58	1,16	7 150
7	0,26	0,52	3 220
8	1,49	2,99	18 600
9	0,81	1,63	10 120
10A	0,91	1,83	11 315
10B	0,05	0,11	595
11	0,06	0,12	720
12	0,16	0,32	1 925
13	0,76	1,52	9 415
14	0,25	0,49	3 050
15	0,28	0,56	2 615
16	0,31	0,61	3 795
17	0,25	0,49	2 200
18.1	0,37	0,73	4 065
18.3	0,10	0,20	205



BUDOVA	SPLAŠKY		
	Qh	Qn	ROČNÍ BILANCE
19	0,10	0,20	135
20	0,10	0,20	225
21	0,10	0,20	225
22	0,10	0,20	270
23	0,10	0,20	135
24	0,10	0,20	135
25	0,10	0,20	270
26	0,10	0,20	270
27	0,10	0,20	135
28	0,10	0,20	135
29	0,10	0,20	285
30	0,10	0,20	315
31	0,10	0,20	135
32	0,10	0,20	135
<b>SOUČET</b>	<b>21,19</b>	<b>42,39</b>	<b>246 155</b>

### **B.III.2.b. Dešťové vody**

#### a) Stav bez realizace záměru

Vody z komunikací a střech rodinných domů jsou svedeny na povrch území a odtékají na okolní zelené plochy. Bilance povrchového odtoku ze zájmového území uvádí následující tabulka:

PLOCHA	ROČNÍ ÚHRN SRÁŽEK 720 mm/rok		
	Plocha	součinitel odtoku	roční úhrn
	m <sup>2</sup>		m <sup>3</sup> /rok
Pole	200 703	0,05	10 035
Komunikace	7 779	0,65	5 056
Střechy	863	0,9	777
Odtok srážek v současné době			15 868

#### Období výstavby

Hlavní vliv na odtok srážek v průběhu výstavby bude mít postup a způsob realizace HTÚ, kvalita provedení dočasné kanalizace a retence. Srážky budou vedeny do kanalizace přes usazovací nádrž s normými stěnami, která zamezí znečištění toku v případě znečištění dešťových vod ropnými látkami. K tomu může dojít při úkapu oleje z vozidel nebo při neopatrné manipulaci s těmito látkami. Základová spára bude nad hladinou podzemní vody. Čerpání vody ze stavební jámy proto nepředpokládáme.

b) Stav po realizaci záměru

Likvidace dešťových bude řešena vsakováním srážek v areálu, a to jak na soukromých, tak i na veřejných pozemcích.

V rámci každého objektu budou v maximálně možné míře likvidovány dešťové vody na pozemku patřícím k objektu. Na pozemku bude zřízena akumulční nádrž na dešťové vody. Kubatura nádrže bude navržena v závislosti na množství likvidovaných dešťových vod z pozemku a v závislosti na ploše trávníku na pozemku. Dešťové vody zachycené v jímce budou používány na zalévání privátní zeleně. Jímka bude opatřena dvěma bezpečnostními přelivy. Přes nižší přeliv bude voda odtékat do zasakovacího žebra. V případě dešťů extrémních intenzit či délek trvání bude voda odtékat vyšším přelivem do veřejné dešťové kanalizace.

Na veřejných pozemcích bude prováděn zásak dešťových vod natékajících z veřejných komunikací a ostatních veřejných ploch. V případě extrémních dešťů a jimi vyvolaných nátoků z přelivů soukromých akumulčních nádrží, budou tímto způsobem likvidovány i tyto dešťové vody.

Vsakovací systém bude dosahovat na úroveň rozpuštěného skalního podkladu (opuk). Tím bude zajištěno vsakování srážek v první i druhé vrstvě a zároveň bude možné využít puklinovou propustnost opuk. Na základě výsledků vsakovacích zkoušek navrhujeme použít vsakovací žebra. Šířka (dna) vsakovacího žebra je navržena na 2 m. Vsakovací žebra je možné vyplnit hrubým štěrkem, případně kombinací štěrku a plastový vsakovací systém.

Velikost ploch a povrchového odtoku uvádí následující tabulka:

PLOCHA	ROČNÍ ÚHRN SRÁŽEK 720 mm/rok		
	Plocha m <sup>2</sup>	součinitel odtoku	roční úhrn m <sup>3</sup> /rok
Soukromé pozemky			
Střechy zelené	46 336,00	0,65	21 685,25
Střechy ostatní	8 236,00	0,9	5 336,93
Privátní zpevněné plochy	24 991,00	0,7	12 595,46
<b>Srážky ze soukromých pozemků</b>			<b>39 617,64</b>
Veřejné pozemky			
Hlavní komunikace	17 947,00	0,7	9 045,29
Chodníky	16 430,00	0,6	7 097,76
Zeleň v zoně ZVO-E	62 244,00	0,05	2 240,78
Zeleň v zoně "DL"	16 171,00	0,05	582,16
Zeleň v zoně IZ/DZ	16 171,00	0,05	582,16
<b>Srážky z veřejných pozemků</b>			<b>19 548,14</b>

Celkový odtok srážek z ploch v zájmovém území do vsakovacích systémů bude 59 166 m<sup>3</sup>/rok. Z hlediska bilance se stávající situace nezmění, protože srážky budou vsakovány do horninového prostředí.

### B.III.3. Odpady

#### a) Stav bez realizace záměru

Produkce odpadů v území je v současné době velmi malá. V podstatě se jedná pouze o komunální odpad.

Kód odpadu	Druh odpadu	Kat.	Množství	Nakládání s odpady
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	O	100 kg/rok	recyklace
20 01 01	Papír a lepenka	O	450 kg/rok	recyklace
20 01 02	Sklo	O	60 kg/rok	recyklace
20 01 39	Plasty	O	180 kg/rok	recyklace
20 03 01	Směsný komunální odpad	O	2 300 kg/rok	likvidace

#### Období výstavby

Skladba odpadů při výstavbě bude typická pro stavební činnost tohoto druhu a rozsahu. V počáteční fázi výstavby bude nutné provést výkopové práce, terénní úpravy a teprve potom budou následovat stavební a montážní práce. Na stavbě budou stejně jako dnes umístěny kontejnery na tříděný odpad.

#### **Přehled a kategorizace odpadů vznikajících při výstavbě**

Kód odpadu	Druh odpadu	Kategorie	Nakládání s odpady
02 01 21*	zářivky a jiný odpad obsahující rtuť	N	likvidace
08 01 11*	Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	N	likvidace
08 01 12	Jiné odpadní barvy a laky neuvedené pod č. 08 01 12	O	likvidace
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	O	recyklace/likvidace
15 01 02	Plastové obaly	O	recyklace/likvidace
15 01 03	dřevěné obaly	O	recyklace/likvidace
15 01 10*	Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné	N	likvidace
17 01 01	Beton	O	recyklace/likvidace
17 01 02	Cihly	O	recyklace/likvidace
17 01 03	Tašky a keramické výrobky	O	recyklace/likvidace
17 01 06*	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků obsahující nebezpečné látky	N/O	recyklace/likvidace
17 01 07	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01		recyklace/likvidace

Kód odpadu	Druh odpadu	Kategorie	Nakládání s odpady
	06		
17 02 01	Dřevo	O	recyklace/likvidace
17 02 02	Sklo	O	recyklace
17 02 03	Plast	O	recyklace
17 04 05	Železo a ocel	O	recyklace/likvidace
17 04 11	Kabely neuvedené pod číslem 17 04 10	O	likvidace
17 05 01	Zemina a kamení	O	využití
17 06 04	Izolační materiály neuvedené pod čísly 17 06 01 a 17 06 03	O	recyklace/likvidace
17 08 02	Stavební materiály na bázi sádry	O	recyklace/likvidace
17 09 03*	Jiné stavební a demoliční odpady (včetně směsných stavebních a demoličních odpadů) obsahující nebezpečné látky	N	likvidace
20 01 01	Papír a lepenka	O	recyklace
20 01 02	Sklo	O	recyklace
20 01 39	Plasty	O	recyklace
20 03 01	Směsný komunální odpad	O	likvidace

Vysvětlivky: O – ostatní odpad, N – nebezpečný odpad

### Nakládání s odpady

Zneškodnění a využití odpadů z výstavby bude prováděno prostřednictvím smluvních firem majících oprávnění k této činnosti. Odpady budou využívány přednostně k recyklaci. Ty, které nebude možné recyklovat, budou zneškodněny skládkováním nebo spálením ve spalovně odpadů.

Původcem odpadů, které budou vznikat při výstavbě, bude dodavatel stavby. Během výstavby bude vedena evidence o množství a způsobu nakládání s odpadem, v souladu s vyhláškou MŽP č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady a provedeno upřesnění kategorizace vzniklých odpadů. Dodavatel stavby provádějící výstavbu nových objektů musí mít zajištěn odběr všech odpadů k využití nebo odstranění. Nebezpečné odpady musí odstraňovat pouze oprávněná osoba v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., v aktuálním znění.

Nakládání se stavebním odpadem na území hlavního města Prahy při stavební činnosti se řídí § 11 Obecně závazné vyhlášky hlavního města Prahy č.20/2005 Sb., kterou se stanoví systém shromažďování, sběru, přepravy, třídění, využívání a odstraňování komunálních odpadů vznikajících na území HMP a systém nakládání se stavebním odpadem. Ke kolaudaci stavby je nutno doložit doklady o způsobu zneškodňování jednotlivých druhů odpadů vznikajících během realizace stavby.

Shromažďovací místa a prostředky musí být označeny v souladu s požadavky vyhlášky č.383/2001 Sb., o podobnostech nakládání s odpady. Pro shromažďování uvedených druhů odpadů je nutné zajistit dostatečný počet shromažďovacích nádob tak, aby bylo zajištěno jejich vyhovující shromažďování a zároveň zajištěno i třídění jednotlivých druhů odpadů.

Stavební odpad musí být po celou dobu přistavení kontejneru zajištěn proti nežádoucímu znehodnocení nebo úniku. Původce stavebního odpadu je povinen odpad třídit a nabídnout k využití provozovateli zařízení na úpravu stavebního odpadu.

Přepravní prostředky při přepravě stavebního odpadu musí být zcela uzavřeny nebo musí mít ložnou plochu zakrytou plachtou, bránící úniku tohoto odpadu. Pokud dojde v průběhu přepravy k úniku stavebního odpadu, je přepravce povinen neprodleně znečištění odstranit. Shromažďovací místa a prostředky musí být označeny v souladu s požadavky vyhlášky č.383/2001 Sb., o podobnostech nakládání s odpady.

V případě, že na stavbě dojde k úniku olejů nebo ropných látek, bude okamžitě provedena sanace pomocí sorbentu, který bude na stavbě pro tyto účely připraven (Vapex nebo podobné). Znečištěný sorbent a případně i znečištěná zemina bude odtěžena a odvezena k biodegradaci nebo pro stabilizaci a uložení na příslušnou skládku.

### **b) Stav po realizaci záměru**

Při provozu administrativních objektů, hotelu, výzkumného centra a logistických center budou vznikat běžné komunální odpady, které budou zaměstnanci ukládat do přistavených nádob na smíšený a tříděný komunální odpad. S velkoobjemovým odpadem a nebezpečným odpadem bude nakládáno dle platné legislativy a vyhlášek hl. m. Prahy.

Výpočet objemu odpadů, které budou vznikat po realizaci záměru proveden na základě znalosti skladby odpadu v Praze, která byla uveřejněna v Ročence ŽP.

Kód odpadu	Název odpadu	množství (t/rok)	Kategorie	Způsob nakládání
20 03 01	směsný komunální odpad	295,43	O	Z
20 01 39	plast	10,08	O	R
20 01 02	sklo (bílé)	1,03	O	R
20 01 02	sklo (barevné)	11,40	O	R
20 01 01	papír	27,80	O	R
	nebezpečný odpad (např.)	0,70	N	Z
13 02*	<i>Odpadní motorové, převodové a mazací oleje</i>	-	N	Z
15 02 01	<i>Sorbenty, upotřebené čisticí tkaniny, filtrační materiál, ochranné tkaniny</i>	-	N	Z
20 01 21*	<i>Zářivka a nebo ostatní odpad s obsahem rtuti</i>	-	N	Z
	biodpad (např.)	0,70	O	V/R
20 02*	<i>Odpady ze zahrad a parků</i>	-	O	V/R
20 03 07	Objemný odpad	0,06	O	V/R
<b>Celkem</b>		<b>347,19</b>		

Primární třídění papíru, plastu, skla a směsného odpadu bude probíhat již v jednotlivých objektech. Shromažďování komunálního odpadu, jeho odvoz a likvidace jsou navrženy v souladu se současným stavem legislativy. Pro shromažďování separovaného odpadu budou v objektech umístěny kontejnery separovaného odpadu. Odpady, které budou v objektech

vznikat v souvislosti s provozem, budou odstraňovány firmami zajišťujícími opravy a servisní služby. Bude se jednat zejména o odpady z údržby zeleně a případně z technologických zařízení.

#### **Odpad vznikající po ukončení provozu**

Životnost objektů uvedeného typu je odhadována na 30 až 40 let. Po ukončení provozu vzniknou především odpady z demolice hal a zpevněných ploch. Podlahy budou převážně železobetonové, komunikace a parkoviště budou živičné nebo z betonové zámkové dlažby.

Převážná část stavebního odpadu z demolic bude železobeton. Během demolice bude oddělena ocel, beton bude zpracován na betonový recyklát, který může být použit k zásypům nebo násypům – jedná se o kvalitní náhradu štěrkodrti. Ocel z železobetonu, sendvičového opláštění, vzduchotechniky atd. bude odevzdána do výkupu. Plasty ze stavby budou rovněž v maximální míře recyklovány. U živíc se předpokládá, že do 30 let bude vyvinuta technologie na jejich přepracování a opětovné použití do komunikací. V současné době se většinou drtí a používají obdobně jako betonový recyklát. Zámkovou dlažbu bude možné znovu použít, nebo rozdrtit na betonový recyklát.

Malou část odpadů nebude možné využít, zejména z důvodu jejich kontaminace nebezpečnými látkami (povrchová kontaminace kouřovodů), případně z důvodu obsahu nebezpečných látek (zářivky, elektrosoučástky atd).

#### **B.III.4. Ostatní: Hluk, vibrace**

Firmou Ekola group s r.o. byly pro účely Oznámení zpracovány 2 akustické studie. Jedna pro období výstavby a druhá pro období provozu, plný text obou studií je přiložen jako Studie č. 2a a 2b. V této kapitole uvádíme pouze závěrečné zhodnocení obou studií. Navržená opatření vyplývající ze závěrů studie jsou uvedena v kap. D.IV.

Hluková studie pro období provozu byla zpracována pro tři stavy:

Stav 1 – stav bez záměru, rok 2006 .

Pro stav 2 byly ve výpočtovém modelu zahrnuty tyto dopravní stavby :

- ✓ Pražský okruh (vyjma staveb 518, 519 a 520, tj. úsek Ruzyně – Březiněves – Satalice)
- ✓ Městský okruh
- ✓ Přeložka silnice I/12
- ✓ Radlická radiála
- ✓ Vysočanská radiála mezi Pražským okruhem a komunikací Kbelská

Ve stavu 3 byly oproti stavu 2 doplněny stavby:

- ✓ Břevnovská radiála, stavby 518, 519 a 520 Pražského okruhu.

Umístění výpočtových bodů pro hlukovou studii uvádí následující tabulka:

	Popis	Výška bodu na terénu
VB_01	Ul. Za Teplárnou, č.p.843	3,0 m, 6,0 m
VB_02	Ul. Za Teplárnou, č.p.842	3,0 m, 6,0 m
VB_03	Ul. Za Teplárnou, č.p.837	3,0 m, 6,0 m
VB_04	Ul. Za Teplárnou, č.p.838	3,0 m, 6,0 m
VB_05	Ul. U Letiště č.p. 531	3,0 m, 6,0 m
VB_06	Ul. U Letiště č.p. 1055	3,0 m, 6,0 m
VB_07	Ul. U Letiště č.p. 1055	3,0 m, 6,0 m
VB_08	Ul. U Letiště č.p. 527	3,0 m, 6,0 m
VB_09	Ul. U Letiště č.p. 527	3,0 m, 6,0 m
VB_10	Ul. U Letiště č.p. 1063	3,0 m, 6,0 m
VB_11	Ul. U Letiště č.p. 1067	3,0 m, 6,0 m
VB_12	Ul. U Letiště č.p. 1073	3,0 m, 6,0 m
VB_13	Ul. U Letiště č.p. 550	3,0 m, 6,0 m
VB_14	Ul. U Letiště p.č. 2685/2	3,0 m, 6,0 m
VB_15	Ul. U Letiště p.č. 2646	3,0 m, 6,0 m
VB_16	Ul. U Letiště č.p. 1040	3,0 m, 6,0 m
VB_17	Ul. U Letiště č.p. 934	3,0 m, 6,0 m
VB_18	Ul. U Letiště č.p. 917	3,0 m, 6,0 m
VB_19	Ul. U Letiště č.p. 917	3,0 m, 6,0 m
VB_20	Ul. Letecká č.p. 646/21	3,0 m, 6,0 m
VB_21	Ul. Letecká p.č. 1403	3,0 m, 6,0 m
VB_22	Ul. U Letiště č.p. 278/4	3,0 m, 6,0 m
VB_23	Ul. U Letiště č.p. 278/4	3,0 m, 6,0 m

### **a) Současný stav**

Hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku A se ve dne pohybují v rozmezí od  $L_{Aeq,16h}=49,7\text{dB}$  až  $L_{Aeq,16h}=68,4\text{ dB}$  a v noci se pohybují v rozmezí od  $L_{Aeq,8h} = 42,8\text{ dB}$  až  $L_{Aeq,8h} = 62,8\text{ dB}$ .

Pro stávající akustickou situaci v okolí záměru „Rozvojové zóny Praha Ruzyně“ se vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A pohybují ve většině území pod hygienickým limitem dle NV č.148/2006 Sb. pro starou hlukovou zátěž nebo v pásmu nepřesnosti výpočtu. Pouze ve výpočtovém bodě VB\_21 se pro den hodnoty pohybují v pásmu nejistoty výpočtu pro starou hlukovou zátěž a v době noční je hygienický limit překročen. Ve výpočtových bodech VB\_01, VB\_10, VB\_20 se vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku v době noční pohybují v rozmezí nejistoty výpočtu.

Stávající akustická situace v chráněném venkovním prostoru staveb vyhovuje ve většině výpočtových bodů hygienickým limitům dle nařízení vlády č.148/2006Sb.

### **Období výstavby**

Na základě zkušeností a odborného odhadu bude výstavba v hlukové studii rozdělena na 4 etapy (viz Výkres č. 6 v příloze):

V 1. etapě se postaví administrativní objekty a hotel v jihozápadní části řešeného území. Jedná se o objekty 1,2,3,4,5,6 a 8. Tyto objekty mohou sloužit při další výstavbě jako částečná protihluková clona mezi stávajícími administrativními objekty letiště a nově stavěnými objekty.

2. etapa bude rozdělena na dvě části. První část 2. etapy zahrnuje objekty 9,11,12,15 a 17 na jihu a západu řešeného území, druhá část 2. etapy zahrnuje objekty 20 až 23, 25 a 26 na severu řešeného území. Výstavba první části 2. etapy začne od objektu 9 a bude postupovat až k objektu 15. Na to navazuje druhá část 2. etapy s postupnou výstavbou objektů 20 až 23 a končí objektem 25.

V 3. etapě se postaví objekty 10, 13, 14, 16. Tyto objekty jsou situovány uprostřed řešeného území.

Při takovém postupu výstavby bude docházet k postupnému odstínění stávajících objektů situovaných v okolí řešeného území.

Ve 4. etapě se postaví zbylé objekty 18, 19 a 27 až 32.

Každá etapa bude rozdělena na 5 fází. Jako **1. fáze** proběhnou přípravné práce s využitím těžkých strojů pro zpracování zeminy. Ve **2. fázi** proběhne zajištění stavební jámy, výkopu stavební jámy, pilotové zakládání a založení základových desek. Nadále jsou používány těžké stroje pro zpracování zeminy a zdvihací zařízení. V následné **3. fázi** se zrealizuje spodní stavba, nosné konstrukce objektů a inženýrské sítě s použitím těžkých strojů, věžových jeřábů a malé mechanizace. Při **4. fázi** bude provedena vrchní stavba, obvodový a střešní plášť. Nadále budou využívány věžové jeřáby, těžkou techniku nahradí lehčí stroje a malá mechanizace. V poslední **5. fázi** dojde k dokončení vnitřní a venkovní stavby s veškerými dokončovacími pracemi. Zde se v malé míře využijí lehké stroje, malá mechanizace a ruční stroje.

### **Lineární zdroje**

Akustická situace z lineárních zdrojů byla modelována pro různé intenzity NA/hodinu. Výpočty jsou provedeny pro maximální možnou zjištěnou intenzitu v jednom směru 20



jízd NA/hod. Posuzovaná maximální intenzita nákladní dopravy pro den: 40 jízd za hodinu v obou směrech. Hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku A pouze z liniových zdrojů uvedené v tabulce Tab. 16 ve studii se pohybují v rozmezí mezi  $L_{Aeq,S} = 33,4$  dB až  $L_{Aeq,S} = 62,6$  dB. Vypočtené hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku A ze stavební činnosti liniových zdrojů se pohybují pod hygienickým limitem pro venkovní chráněný prostor staveb dle NV č.148/2006 Sb.

Protihluková opatření -vzhledem k tomu, že intenzita liniových zdrojů hluku byla stanovena zpětným dopočtením není nutné stanovit PHO. Doporučujeme dodržet maximální hodinovou intenzitu nákladní dopravy je 20 NA v jednom směru. V dalším stupni projektové dokumentace bude upřesněn počet nákladních automobilů pro jednotlivé fáze a etapy výstavby.

### Stacionární zdroje

Stavební stroje používané v jednotlivých fázích výstavby jsou uvedeny v následující tabulce:

<b><i>Etapa výstavby</i></b>	<b>1.</b>	<b>2.</b>	<b>3.</b>	<b>4.</b>	<b>5.</b>
<b>Název stroje</b>	<b>Počet strojů</b>				
rypadlo - nakladač	1	2	2	0	0
rypadlo + přídatné zařízení	0	1	1	0	0
kolový nakladač (bobcat apod.)	1	1	2	1	0
vrtná souprava	0	1	0	0	0
vrtná pilotovací souprava	0	1	0	0	0
souprava na kotvení	1	0	0	0	0
souprava na kotvení zápor – pažení	0	1	0	0	0
autojeřáb	1	1	1	0	0
věžový jeřáb	0	0	8	8	0
čerpadlo betonové směsi	0	0	2	1	0
stavební výtah	0	0	0	4	4
kompresor	0	0	1	1	1
sbíjecí kladivo	0	0	1	1	1
církulárka (motorová pila)	0	0	1	1	1
svařovací trafo	0	0	1	1	4
malá mechanizace	0	0	1	1	1
válec	0	0	0	0	2
vibrační válec	0	0	0	0	2

Na základě analýzy počtu použitých stavebních strojů v jednotlivých fázích byly při výpočtu modelovány nejhlučnější fáze (2.fáze, 3.fáze) a součinnost nejhlučnějších fází (1+2+3, 3+4+5) v jednotlivých etapách.

Výpočet hluku ze stacionárních zdrojů používaných při jednotlivých etapách výstavby byl proveden pro nejnepříznivější situace v jednotlivých etapách a fázích. Provoz je předpokládán po celých 14 hodin.

Hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku A pouze ze stacionárních zdrojů se pro den pohybují do  $L_{Aeq,S} = 66,9$  dB ve všech etapách výstavby. Vypočtené hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku A ze stavební činnosti stacionárních zdrojů se pohybují pod hygienickým limitem pro venkovní chráněný prostor staveb dle NV č.148/2006 Sb.

Protihluková opatření

Výpočtové body, kde jsou vypočtené hodnoty vyšší než hygienický limit hluku, nebo se pohybují v pásmu nejistoty výpočtu, jsou před kancelářskými objekty. Podle NV č.148/2006 Sb. se u kancelářských objektů nehodnotí venkovní chráněný prostor staveb.

Nejnepříznivější situací je součinnost stavebních etap 1+2+3, kdy je intenzita stacionárních zdrojů hluku za den největší. Vypočtené hodnoty  $L_{Aeq,S}$  se pohybují pod hygienickým limitem.

Při výpočtu hluku ze stavby bylo uvažováno s těmito protihlukovými opatřeními:

- ✓ Mobilní zástěny
- ✓ Plné oplocení staveniště o výšce 3 m
- ✓ Zajištění ochrany vnitřního prostředí

## **b) Stav po realizaci záměru**

Pro stav 2 byly ve výpočtovém modelu zahrnuty tyto dopravní stavby :

- ✓ Pražský okruh (vyjma staveb 518, 519 a 520, tj. úsek Ruzyně – Březiněves – Satalice)
- ✓ Městský okruh
- ✓ Přeložka silnice I/12
- ✓ Radlická radiála
- ✓ Vysočanská radiála mezi Pražským okruhem a komunikací Kbelská

Ve stavu 3 byly oproti stavu 2 doplněny stavby:

- ✓ Břevnovská radiála, stavby 518, 519 a 520 Pražského okruhu.

### Stav 2

Výsledné hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku A se v době denní ve stavu 2 pohybují v rozmezí od  $L_{Aeq,16h} = 51,7$  dB až  $L_{Aeq,16h} = 69,4$  dB a pro noc se pohybují v rozmezí od  $L_{Aeq,8h} = 44,7$  dB až  $L_{Aeq,8h} = 63,8$  dB. Jedná se o celkovou akustickou situaci v území bez uvažování leteckého provozu. Dle měření prováděných letištěm Praha Ruzyně se

ekvivalentní hladiny akustického tlaku pohybují za měsíc leden cca 53 dB. Z hodnocení provozu letiště v dokumentaci EIA pro BIS vyplývají hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku v denní době 55 dB .

Pro celkovou akustickou situaci ve výhledovém roce 2010 v okolí záměru „Rozvojová zóna Praha Ruzyně“ se vypočtené hodnoty hladiny akustického tlaku A pohybují pod hygienickým limitem dle NV č.148/2006 Sb. pro starou hlukovou zátěž (dále SHZ). Pouze ve výpočtových bodech VB\_20 a VB\_21 se hodnoty  $L_{Aeq,16h}$  pro den pohybují nad hygienickým limitem SHZ a pro noc ve výpočtových bodech VB\_01,VB10, VB\_20 a VB\_21.

#### Automobilová doprava stavu 2

Hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku A uvedené v v hlukové studii se ve dne pro stav 2 při uvažování automobilové dopravy jako jediného zdroje hluku pohybují v rozmezí od  $L_{Aeq,16h} = 49,6$  dB až  $L_{Aeq,16h} = 69,4$  dB a v noci se pohybují v rozmezí od  $L_{Aeq,8h} = 42,5$  dB až  $L_{Aeq,8h} = 63,8$  dB.

Pro akustickou situaci vyvolanou pouze automobilovou dopravou ve výhledovém roce 2010 v okolí záměru „Rozvojová zóna Praha Ruzyně“ se vypočtené hodnoty hladiny akustického tlaku A pohybují pod hygienickým limitem dle NV č.148/2006 Sb. pro starou hlukovou zátěž (dále SHZ). Pouze ve výpočtových bodech VB\_20 a VB\_21 se hodnoty  $L_{Aeq,16h}$  pro den pohybují nad hygienickým limitem SHZ a pro noc ve výpočtových bodech VB\_01,VB10, VB\_20 a VB\_21.

#### Tramvajová doprava stavu 2

Hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku A uvedené v hlukové studii se v době denní pro stav 2 při uvažování tramvajové dopravy jako jediného zdroje hluku pohybují v rozmezí od  $L_{Aeq,16h} = 29,0$  dB až  $L_{Aeq,16h} = 55,7$  dB a v noci se pohybují v rozmezí od  $L_{Aeq,8h} = 22,2$  dB až  $L_{Aeq,8h} = 48,8$  dB.

Pro akustickou situaci vyvolanou pouze tramvajovou dopravou ve výhledovém roce 2010 v okolí záměru „Rozvojová zóna Praha Ruzyně“ se vypočtené hodnoty hladiny akustického tlaku A pohybují pod hygienickým limitem dle NV č.148/2006 Sb. 60 dB ve dne a 50 dB v noci. Pouze ve výpočtových bodech VB\_15 a VB\_16 se hodnoty pohybují v pásmu nejistoty výpočtu pro noční období. (Jedná se o novou tramvajovou trasu,předpokládá se že je součástí komunikace – limit 60, 50 dB )

#### Železniční doprava stavu 2

Hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku A uvedené v hlukové studii se ve dne pro stav 2 při uvažování železniční dopravy jako jediného zdroje hluku pohybují v rozmezí od  $L_{Aeq,16h} = 24,8$  dB až  $L_{Aeq,16h} = 44,3$  dB a v noci se pohybují v rozmezí od  $L_{Aeq,8h} = 21,1$  dB až  $L_{Aeq,8h} = 40,6$  dB.

Pro akustickou situaci vyvolanou pouze železniční dopravou ve výhledovém roce 2010 v okolí záměru „Rozvojová zóna Praha Ruzyně“ se vypočtené hodnoty hladiny akustického

tlaku A pohybují pod hygienickým limitem dle NV č.148/2006 Sb. 60 dB v době denní a 55 dB v době noční.

Ve výhledovém stavu 2 dojde oproti stavu 1 (rok 2006) k lokálnímu zhoršení akustické situace cca o + 3,1 dB v denní době a v noční době ca +2,3dB.(Výpočtový bod VB\_19). Naopak v některých lokalitách dojde ke zlepšení akustické situace až o -1,6 dB v denní době a - 1,7 dB v noční době (výpočtový bod VB\_05 a VB\_17). Toto zlepšení je způsobeno odstíněním Pražského okruhu novými hmotami objektů Rozvojové zóny Praha Ruzyně. Toto porovnání bylo provedeno se stavem 2 – Auta, kdy je uvažován pouze vliv automobilové dopravy jako u situace stavu 1 (současný stav – rok 2006).

### Stav 3

Výsledné hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku A se v době denní při uvažování všech zdrojů hluku vyvolaných dopravou a to jak automobilovou tak i kolejovou bez uvažování leteckého provozu pro celkový stav 3 pohybují v rozmezí od  $L_{Aeq,16h} = 52,1$  dB až  $L_{Aeq,16h} = 73,0$  dB a pro noc se pohybují v rozmezí od  $L_{Aeq,8h} = 45,2$  dB až  $L_{Aeq,8h} = 68,0$  dB.

Pro celkovou akustickou situaci ve výhledovém roce 2010 v okolí záměru „Rozvojová zóna Praha Ruzyně“ se vypočtené hodnoty hladiny akustického tlaku A pohybují pod hygienickým limitem dle NV č.148/2006 Sb. pro starou hlukovou zátěž (dále SHZ). Pouze ve výpočtových bodech VB\_10, VB\_20 a VB\_21 se pro hodnoty  $L_{Aeq,16h}$  pro den a ve výpočtových bodech VB\_01, VB\_10, VB\_19, VB\_20, VB\_21 a VB\_23  $L_{Aeq,8h}$  pro noc pohybují nad hygienickým limitem SHZ. Vzhledem k tomu, že trasa pražského okruhu bude muset mít protihluková opatření, která budou chránit zástavbu Na Padesátníku (body výpočtu VB\_20 a VB\_21) lze předpokládat, že hluk emitovaný dopravou na pražském okruhu, který bude dominantním zdrojem hluku pro zástavbu ve svém okolí bude splňovat požadované hygienické limity 60 dB resp. 50 dB. Rozsah a přesné vedení stavby 518 a 519 v této části území včetně PHO neměl zpracovatel akustické studie k dispozici.

### Automobilová doprava - stav 3

Hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku A ve dne pro stav 3 při uvažování automobilové dopravy jako jediného zdroje hluku pohybují v rozmezí od  $L_{Aeq,16h} = 50,3$  dB až  $L_{Aeq,16h} = 73,0$  dB a v noci se pohybují v rozmezí od  $L_{Aeq,8h} = 43,3$  dB až  $L_{Aeq,8h} = 68,0$  dB.

Pro akustickou situaci vyvolanou pouze automobilovou dopravou na veřejných komunikacích ve výhledovém roce 2010 v okolí záměru „Rozvojová zóna Praha Ruzyně“ se vypočtené hodnoty hladiny akustického tlaku A pohybují pod hygienickým limitem dle NV č.148/2006 Sb. pro starou hlukovou zátěž (dále SHZ). Pouze ve výpočtových bodech VB\_20 a VB\_21 se pro hodnoty  $L_{Aeq,16h}$  pro den a ve výpočtových bodech VB\_01, VB\_10, VB\_19, VB\_20 a VB\_21  $L_{Aeq,8h}$  pro noc pohybují nad hygienickým limitem SHZ.

### Tramvajová doprava - stav 3

Hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku A uvedené v hlukové studii se v době denní pro stav 2 při uvažování tramvajové dopravy jako jediného zdroje hluku pohybují v rozmezí od  $L_{Aeq,16h} = 29,0$  dB až  $L_{Aeq,16h} = 55,7$  dB a v době noční se pohybují v rozmezí od  $L_{Aeq,8h} = 22,2$  dB až  $L_{Aeq,8h} = 48,8$  dB.

Pro akustickou situaci vyvolanou pouze tramvajovou dopravou ve výhledovém roce 2010 v okolí záměru „Rozvojová zóna Praha Ruzyně“ se vypočtené hodnoty hladiny akustického tlaku A pohybují pod hygienickým limitem dle NV č.148/2006 Sb. 60 dB ve dne a 50 dB v noci. Pouze ve výpočtových bodech VB\_15 a VB\_16 se hodnoty pohybují v pásmu nejistoty výpočtu pro noční období. (Jedná se o novou tramvajovou trasu, předpokládá se že je součástí komunikace – limit 60, 50 dB )

### Železniční doprava stavu 2

Hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku A uvedené v hlukové studii se ve dne pro stav 2 při uvažování železniční dopravy jako jediného zdroje hluku pohybují v rozmezí od  $L_{Aeq,16h} = 24,8$  dB až  $L_{Aeq,16h} = 44,3$  dB a v noci se pohybují v rozmezí od  $L_{Aeq,8h} = 21,1$  dB až  $L_{Aeq,8h} = 40,6$  dB.

Pro akustickou situaci vyvolanou pouze železniční dopravou ve výhledovém roce 2010 v okolí záměru „Rozvojová zóna Praha Ruzyně“ se vypočtené hodnoty hladiny akustického tlaku A pohybují pod hygienickým limitem dle NV č.148/2006 Sb. 60 dB v době denní a 55 dB v době noční.

Ve výhledovém stavu 3 je uvažováno s dokončenými stavbami 518, 519 a 520 silničního okruhu – dojde tedy ke změně komunikační sítě oproti stavu 1 (rok 2006). V akustické situaci dojde k lokálnímu zhoršení akustické situace cca o + 6,6 dB v denní době a v noční době cca +6,6dB.(Výpočtový bod VB\_19 a VB\_20). Naopak v některých lokalitách dojde ke zlepšení akustické situace až o -1,1 dB v denní době a – 0,9 dB v noční době (výpočtový bod VB\_05). Toto zlepšení je způsobeno odstíněním Pražského okruhu novými hmotami objektů Rozvojové zóny Praha Ruzyně. Toto porovnání bylo provedeno se stavem 3 – Auta, kdy je uvažován pouze vliv automobilové dopravy jako u situace stavu 1.

### **Závěr**

V současné fázi projektové dokumentace byla stanovena protihluková opatření, které dovolily vstupní údaje. V další fázi projektové dokumentace doporučuje zpracovatel hlukové studie upřesnit parametry stacionárních zdrojů včetně diesel agregátů a na základě upřesnění údajů znova posoudit akustickou situaci a navrhnout protihluková opatření.

Při dodržení vstupních parametrů stacionárních zdrojů, jejich počtu a umístění lze předpokládat splnění hygienických limitů ze stacionárních zdrojů hluku, které souvisí s provozem „Rozvojové zóny Praha Ruzyně“ dle NV č.148/2006 Sb.

### **B.III.5 Doplnující údaje**

#### **Rizika havárií**

Možností havárie je únik paliva nebo oleje ze stavebních strojů, resp. parkujících osobních automobilů. V případě úniku ropných látek ve fázi výstavby, resp. provozu bude únik likvidován vhodným sorbentem, zemina bude odtěžena a dále s ní bude nakládáno v souladu s platnou legislativou.

Srážky budou ze stavby vedeny přes usazovací nádrž s nomými stěnami, která zamezí znečištění kanalizace v případě znečištění dešťových vod ropnými látkami.

## **C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ**

### **C.I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území**

Řešené území je v KN vedeno jako orná půda, zahrady, ostatní plocha nebo zastavěná plocha a nádvoří. Většina území je dnes využívána jako pole, menší část jako zelinářské zahrádky, komunikace a rodinné domy se zahradami.

Zájmové území se nenachází ve zvláště chráněném území ve smyslu § 12, 13 a 14 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Neleží tedy na území národního parku, chráněné krajinné oblasti, přírodního parku, národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památky, přírodní památky ani přechodně chráněné plochy. V zájmovém území se nenacházejí území systému Natura 2000.

Zájmové území nepodléhá ustanovení §18 o omezení činnosti v chráněném ložiskovém území dle zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství.

#### **C.I.1. Ekosystémy**

Ekosystém je funkční soustava živých a neživých složek životního prostředí, jež jsou navzájem spojeny výměnou látek, tokem energie a předáváním informací, a které se vzájemně ovlivňují a vyvíjejí v určitém prostoru a čase. V naší přírodě se nacházejí dva typy ekosystému:

**a) přirozený** – přirozený přírodní ekosystém s minimálními nebo žádnými zásahy člověka. Druhově bohaté území s nižší produkcí. Jsou schopné autoregulace a vývoje, při částečném porušení mají možnost obnovy

**b) umělý** – dnes převažující typ ekosystému. Vznikl zásahem člověka. Lze mezi ně zařadit pole, louky, zahrady, parky, lesy, rybníky, přehrady, akvária... . Druhově méně početné, proto nestabilní, snadno narušitelné, nejsou schopny autoregulace.

Ekosystémy řešeného území lze kategorizovat jako nepůvodní společenstva s různě silnými znaky ruderalizace. V zájmovém území byly zjištěny pouze běžné až obecně rozšířené druhy rostlin s převahou ruderálů.

Nebyly zjištěny přírodní biotopy ve smyslu Katalogu biotopů ČR (ed. Chytrý, 2001). Z hlediska fauny bylo v území zjištěno 22 druhů bezobratlých (převládají běžné druhy s širokou ekologickou valencí) a 19 druhů ptáků, z toho 13 jich v lokalitě hnízdilo, ostatní využívali území jako potravní biotopy.

### **C.I.2. Územní systém ekologické stability krajiny (ÚSES)**

Podstatou ÚSES je vytvoření funkčně způsobilé sítě tzv. biocenter, biokoridorů a interakčních prvků, která by v maximálně možné míře zahrnula existující cenné přírodní lokality a umožnila migraci a rozmnožování živočichů.

Přímo v zájmovém území se nevyskytují žádné prvky ÚSES. V širším okolí se nachází následující prvky ÚSES:

- L1/176 – místní funkční biocentrum, vzdálenost cca 1 km JV
- N3/9 – osa funkčního nadregionálního biokoridoru, vzdálenost cca 1 km JV

Zdroj: [http://wgp.urhmp.cz/tms/urm\\_ver/rozpis.html](http://wgp.urhmp.cz/tms/urm_ver/rozpis.html)

*Prvky všech úrovní ÚSES procházejí mimo zájmové území.*

### **C.I.3. Významné krajinné prvky (VKP)**

V řešeném území se nenachází žádný taxativně vyjmenovaný VKP dle z. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších novel, ani žádný registrovaný, resp. navržený k registraci.

*V řešeném území se nenachází žádný významný krajinný prvek.*

### **C.I.4. Zvláště chráněná území (ZCHÚ)**

Záměrem nebude dotčeno žádné zvláště chráněné území podle zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů.

Lokalita navrženého areálu neleží ve zvláště chráněném území. Nejbližším chráněným územím je přírodní rezervace Divoká Šárka východně ve vzdálenosti cca 1 300 m od zájmového území.

*V řešeném území se nenachází ZCHÚ ani CHLÚ.*

### **C.I.5. Území přírodních parků (PP)**

V řešené oblasti se nenachází žádný přírodní park. Nejbližší přírodní park je Šárka-Lysolaje, jehož okraj leží za tělesem Pražského okruhu, vzdálenost od okraje zájmového území je cca 150 m.

*V řešeném území se nenachází přírodní park.*

### **C.I.6. Evropsky významné lokality (EVL) a ptačí oblasti (PO)**

V zájmové lokalitě se nenachází žádné Evropsky významné lokality ani ptačí oblasti (systém Natura 2000).

*V řešeném území se nenachází EVL nebo PO.*



### C.I.7. Území historického, kulturního nebo archeologického významu

Vesnice Ruzyně je připomínána již v zakládací listině kláštera v Břevnově, hlásící se do roku 993. V majetku kláštera zůstala do roku 1420, pak byla nějaký čas v majetku pražských měšťanů a od 16. století patřila pražskému purkrabství. Z roku 1406 se zachovala zpráva o tamější tvrzi a dvoru s trojím poplužím, jež byly klášterním majetkem.

Za husitské revoluce byla Ruzyně zabavena pražskými městy, aby pak byla postoupena purkrabským statkům. V druhé polovině 15. století byla ruzyňská tvrz již pravděpodobně pustá. Roku 1592 vyhořel purkrabský dvůr. Byl znovu postaven, ale za třicetileté války se opět změnil v trosky. I vesnice byla v té době zpusťována, takže roku 1564 měla čtyři selské dvory, tři chalupy a jedno zahradnické stavení, ovšem šest selských statků zůstávalo pustých.

Růst obce byl nepatrný. Podle sčítání z roku 1843 měla pouhých šestatřicet domů a čtyři sta obyvatel. Podle Topograficko-statistického slovníku Čech z roku 1870 měla Ruzyně (psaná též Rusín či Rúseň) čtyřicet domů a osm set tři obyvatel a jejich počet dále sice pomalu, ale stoupal. O dvacet let později, v roce 1890, zde bylo již 46 čísel popisných, v nichž žilo necelých 1100 obyvatel.

Část obyvatelstva přitom nacházela zaměstnání na tamějším velkostatku, jehož výměra dosahovala téměř 400 ha. Jedinými průmyslovými podniky totiž koncem 19. století byly strojnický závod a cukrovar (s dodnes zachovanou charakteristickou věží), později přeměněný ve věznici, neblaze proslulou v období totality. Před věznicí, tedy bývalým cukrovarem, se pouze v torzu zachovaly pozůstatky někdejší zemědělské osady, pocházející většinou z 18. a 19. století. K nejstarším z nich patří Kubrův statek (čp. 15) s uvedeným letopočtem 1732. Patřil rodině tajných evangelíků, tvrdě pronásledovaných ještě v 18. století před vydáním tolerančního patentu roku 1781. S rodem Kubrů souvisí i další významná památka Ruzyně, totiž toleranční hřbitov v Huberově ulici. Byl založen pro pohřbívání nekatolíků z širokého okolí (Šárky, Střešovic, Břevnova, Lysolají atd.) před rokem 1788. V revolučním roce 1848 zde demonstrovali pražští studenti, kteří tu položili věnce k uctění památky padlých bělohorských bojovníků, jejichž památku připomíná mohyla na vrcholu Bílé hory, vybudovaná v roce 1920 sokolskou jednotou.

Na katastru Ruzyně leží také pražské letiště. Původní civilní letiště v Praze bylo ve Kbelích. Nové letiště v Ruzyni vzniklo v letech 1932–36 podle projektu architektů A. Beneše, K. Roškota a V. Kerharta. Hangáry navrhli do roku 1937 arch. B. Sláma a E. Hnilička. Nové letiště bylo založeno severněji v letech 1964–68 s hlavní budovou, projektovanou arch. K. Bubeníčkem, K. Fildakem, J. Loudou, J. Mayerem, J. Šrámkem, V. Ustohalem a A. Vaňkem. Nový hangár projektovali arch. V. Conka, K. Hubáček aj. Láška.

Do roku 1960 byla Ruzyně samostatnou obcí. K Praze byla Ruzyně s téměř 5700 obyvateli připojena 1. července 1960 současně s Čimicemi a současně se změnou šestnáctiobvodového členění Prahy na desetiobvodové. Ruzyně se tehdy stala součástí nového obvodu Praha 6 a v roce 1990 součástí městské části Praha 6.

Na území Ruzyně se nachází Bílá hora, kde se 8. listopadu roku 1620 odehrála část Bitvy na Bílé hoře.

Zájmové území leží v území s archeologickými nálezy ve smyslu ust. § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči v platném znění. V rámci přípravných projektových prací bude proveden archeologický průzkum.

*Nejedná se o území s historickou nebo kulturní hodnotou. Jedná se o území s možným archeologickým nálezem.*

### C.I.8. Území hustě zalidněná

Zájmové území se nachází v Městské části Praha 6. V Ruzyni je evidováno 7779 obyvatel. Rozloha k.ú. Ruzyně je 15 km<sup>2</sup>. Hustota obyvatel je 519 osob/km<sup>2</sup>. Hustota obyvatelstva v Ruzyni je výrazně nižší než je Pražský průměr. Pro porovnání je možné uvést např. údaje o celkové hustotě obyvatel v Praze, která se pohybuje okolo cca 2 300 osob/km<sup>2</sup>. Nej hustěji obydlenou městskou částí je Praha 2 (12 200 osob/km<sup>2</sup>).

*Podle pražských měřítek se nejedná se o území hustě zalidněné, realizace záměru nezvýší počet obyvatel v řešeném území.*

### C.I.9. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení

Lokalita pro realizaci záměru sousedí s Pražským okruhem a Letištěm Praha Ruzyně. Z toho pramení zvýšená zátěž škodlivin v ovzduší a hlukem.

#### Hluk

Pro stávající akustickou situaci v okolí záměru se vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A pohybují ve většině území pod hygienickým limitem dle NV č.148/2006 Sb. pro starou hlukovou zátěž nebo v pásmu nepřesnosti výpočtu.

#### Emise

Hodinové koncentrace NO<sub>2</sub> se v severní části navrhovaného areálu pohybují v rozmezí 120 – 160 µg.m<sup>-3</sup>. V jeho jižní části je možné očekávat koncentrace 160 – 180 µg.m<sup>-3</sup>. Lokálně mohou maximální hodinové koncentrace překročit v okolí napojení ulice Evropské na Pražský okruh hranici 200 µg.m<sup>-3</sup>. Ve dvou referenčních bodech v této lokalitě bylo vypočteno častější překročení imisního limitu než je povolených 18 případů za rok. Na dotčeném území nebylo překročení limitu zaznamenáno.

PM<sub>10</sub> – v západní části plánovaného areálu je možné očekávat hodnoty 28 – 30 µg.m<sup>-3</sup>, směrem k Pražskému okruhu se hodnoty zvyšují, ve východní části areálu lze očekávat hodnoty 32 – 36 µg.m<sup>-3</sup>. Lokálně byly v těsné blízkosti Pražského okruhu vypočteny koncentrace překračující 40 µg.m<sup>-3</sup>, jedná se zejména o oblast křížení s Evropskou ulicí. Na okrajích zájmového území byly vypočteny hodnoty pod hranicí 28 µg.m<sup>-3</sup>. Imisní limit pro PM<sub>10</sub> je 40 µg.m<sup>-3</sup>. J

*Zájmové území je zatěžováno nad únosnou míru z hlediska emisí NO<sub>2</sub> a PM<sub>10</sub>.*

### **C.I.10. Staré ekologické zátěže**

Přímo v zájmovém území nebyl proveden průzkum kontaminace. Vzhledem ke stávajícímu využití území pro zemědělské obhospodařování nepředpokládáme staré zátěže.

*Staré ekologické zátěže v řešeném území nepředpokládáme.*

### **C.I.11. Extrémní poměry v dotčeném území**

*Extrémní poměry v zájmové lokalitě nebyly zjištěny.*

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

### **C.II.1. Klima a Ovzduší**

#### **Klima**

Řešené území patří do klimatické oblasti teplé, okrsku teplého, suchého, s mírnou zimou (T2). S mírně teplým a suchým létem, s krátkými mírně teplými přechodovými obdobími a s krátkou velmi suchou zimou. Průměrná roční teplota na meteorologické stanici Klementinum činí 9,4°C, červencová teplota 20,5°C a lednová -0,5°C. Ročně spadne průměrně 487 mm srážek, většinou v podobě deště. Sněhová pokrývka dosahuje přes 20 cm sněhu a sníh leží průměrně až 50 dní. Sluneční svit dosahuje asi 45% možné doby (1842 hodin ročně – Karlov).

#### **Základní charakteristiky klimatické oblasti T2 (dle Quitta 1971)**

Charakteristika	Hodnota
Průměrných teplot v lednu (°C)	-2 – (-3)
Průměrných teplot v dubnu (°C)	8 – 9
Průměrných teplot červenci (°C)	18 – 19
Průměrných teplot říjnu (°C)	7 – 9
Počet letních dní	50 – 60
Počet mrazových dní	100 – 110
Počet ledových dní	30 – 40
Počet dní s teplotou alespoň 10°C	160 – 170
Srážkový úhrn ve vegetačním období (mm)	350 – 400
Srážkový úhrn v zimním období (mm)	200 – 300
Počet dnů se srážkami alespoň 1 mm	90 – 100
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	40 – 50
Počty dnů jasných	40 – 50
Počty dnů zatažených	120 – 140

#### **Základní charakteristiky počasí (Atlas podnebí pro měřicí stanice umístěné na území Prahy)**

Charakteristika	Karlov	Klementinum
Průměrná roční teplota vzduchu (°C)	15,3	15,7
Průměrný počet tropických dnů ( $t_{\max} > 30^{\circ}\text{C}$ )	10,7	09,5
Průměrný počet letních dnů ( $t_{\max} > 25^{\circ}\text{C}$ )	48,3	47,5
Průměrný počet mrazových dnů (ve 2 m nad zemí $t_{\min} < -0,1^{\circ}\text{C}$ )	87,4	75,4
Průměrný počet ledových dnů (ve 2 m nad zemí $t_{\max} < -0,1^{\circ}\text{C}$ )	29,8	27,4
Průměrný počet arktických dnů (ve 2 m nad zemí $t_{\max} < -10^{\circ}\text{C}$ )	01,9	01,7
Průměrné datum prvního mrazu	23. 10.	06. 11.
Průměrné datum posledního mrazu	15. 04.	01. 04.
Průměrná relativní vlhkost (%)	71	
Průměrný roční úhrn srážek (mm)		487
Průměrný počet dnů se sněžením		31,7
Průměrný počet dnů se sněhovou pokrývkou		32,7

## KLIMATICKÉ FAKTORY

Dle údajů ČHMÚ byly průměrné teploty let 1961 – 1990 v Praze Ruzyni následující:

I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	roční
-2,4	-0,9	3,0	7,7	12,7	15,9	17,5	17,0	13,3	8,3	2,9	-0,6	7,9

Průměrné úhrny srážek let 1961 – 1990 v Praze Ruzyni udává následující tabulka:

I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	roční
23,5	22,6	28,1	38,2	77,2	72,7	66,2	69,6	40,0	30,5	31,9	25,3	525

**Kvalita ovzduší**

Podle Sdělení odboru ochrany ovzduší MŽP o hodnocení kvality ovzduší – vymezení oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší, na základě dat za rok 2005, se celé území Úřadu městské části Praha 6 nachází v oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší - na 100 % území byl překračován imisní limit. (pozn.: Sdělení vyšlo ve Věstníku MŽP ČR v březnu 2007, ročník XVII, částka 3).

**Tabulka vymezení oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší (% plochy území), (MŽP)**

Stavební úřad	PM10 (r IL)	PM10 (d IL)	NO2 (r IL)	Souhrn překročení IL
Úřad MČ Praha 6	-	100	0,8	100

**C.II.2. Horninové prostředí a přírodní zdroje****Geologické poměry**Skalní podklad

Starší skalní podloží tvoří horniny svrchního proterozoika, které jsou překryty poměrně mocným souvrstvím hornin svrchní křídly. Křídové souvrství začíná peruckými vrstvami což jsou písčité jílovce i jílovité pískovce. Sedimentace pokračuje středně zrnitými a hrubozrnnými kaolinickými pískovci korycanských vrstev, které vystupují na povrch v údolí Kopaninského potoka a v Šáreckém údolí.

Nejmladší křídové souvrství území, bělohorské, je zastoupeno písčitymi slínovci „opukami“.

Opuky jsou bělavě šedé, až nažloutlé písčité slínovce, místy odvápněné, s deskovitou až lavicovitou vrstevnatostí a svislým rozpukáním ve směrech zhruba navzájem kolmých. Petrografické vlastnosti horniny jsou proměnlivé jak v horizontálním tak vertikálním směru

Kvartérní pokryv – Pokryvné útvary jsou zastoupeny zvětralinami hornin skalního podkladu a eolickými sedimenty. Zvětraliny skalního podkladu jsou na pozemku tvořeny převážně písčitojílovitými hlínami s úlomky navětralých opuk. Dosahují zde mocnosti 1,5 - 2m a jsou převážně překryty mladšími eolickými sedimenty. Eolické sedimenty tvoří nejmladší kvartérní pokryv zájmového území a jsou zastoupeny sprašemi a sprašovými hlínami. Jsou to naváté prachovité, vápnité i odvápněné hlíny, značně porézní a stlačitelné. V území dosahují mocnosti 4 - 6m.

V území navrhovaného záměru se nenacházejí žádné přírodní zdroje.

### C.II.3. Hydrogeologie a Hydrologie

#### Hydrogeologické poměry

Výskyt a množství podzemní vody v tomto rovinatém území je převážně závislý na množství a rozložení atmosférických srážek a velikosti výparu. V neposlední řadě i na petrografickém složení a hustotě puklin v horninách skalního podkladu. Generelní směr proudění podzemní vody je od jihozápadu na severovýchod. Hladina podzemní vody se v jižním cípu území nachází v hloubce 16 – 19 m pod povrchem terénu na zbylém území se vyskytuje v hloubce 20 - 30m pod terénem. Mělký zvědeň (16 – 19 m) je vázána na puklinovou propustnost písčitých slínovců a její výskyt je pouze lokální. Hlubší zvědeň „cenomanská“ je vázána na průlinovou a puklinovou propustnost koricanských pískovců.

#### Hydrologie

V bezprostřední blízkosti lokality navržené stavby se nenachází žádná vodní plocha a povrchová vodoteč. Lokalita stavby leží v povodí Šáreckého potoka v blízkosti rozvodnice s Litovickým potokem. Litovický potok je název pro Šárecký potok v horní části povodí. Šárecký potok (hydrologické číslo povodí 1-13-02-002) lokalitu navrženého centra míjí cca 3 km jižně od staveniště. V tomto úseku se vodoteč nazývá Litovický potok.

### C.II.4. Půda

Část dotčených pozemků patří do zemědělského půdního fondu. Seznam pozemků včetně BPEJ u parcel s ornou půdou a trvalým travním porostem je uveden v Dokumentu č. 1 v příloze. Zábor půdy vedené v ZPF bude cca 105 000 m<sup>2</sup>. Jedná se o hnědozem modální ze

spraše. BPEJ 2.10.00 náleží do I. třídy ochrany podle „Metodického pokynu odboru ochrany lesa a půdy Ministerstva životního prostředí České republiky ze dne 1. 10. 1996 č.j. OOLP/1 067/96 k odnímání půdy ze zemědělského půdního fondu podle zákona ČNR č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění zákona ČNR č. 10/1993 Sb.“. Tato BPEJ je v dané oblasti nejběžnější a je vázána na rovné polohy Kladenské tabule.

### **C.II.5. Geomorfologie**

Podle geomorfologického členění ČR je stavba navržena ve východním výběžku Hostivické tabule, která je jihozápadní součástí Kladenské tabule. Řešené území leží na rovině v nadmořské výšce 366 - 372 m n. m. Pozemky se mírně svažují severovýchodním směrem, kde se za komunikací R 7 nachází terénní zářez bezejmenného levostranného přítoku Šáreckého potoka. Hostivická tabule vytváří rovný terén, který byl využit pro umístění obou ruzyňských letišť.

### **C.II.6. Krajina**

Krajina, do které je situován posuzovaný záměr je tvořena tabulí, jejíž reliéf má charakter členité pahorkatiny. Území se vyznačuje přehledností a otevřeností krajinných forem, které jsou charakteristické výrazným podílem zemědělsky využívané půdy s nízkým podílem vegetačních prvků. Ty jsou nejčastěji uspořádány do struktury liniové zeleně, která dříve v takovéto krajině představovala výrazný charakteristický znak. Vzhledem k urbanizaci a stále se rozvíjející dopravní struktuře posuzované krajiny je tento znak v současné době potlačen a struktura liniově uspořádané zeleně zachována v nízkém měřítku. Dalším charakteristickým prvkem krajiny je členitá skladba rozptýlené zeleně vázané na vodní toky a rybníční plochy s navazujícími loukami. Segmentem krajiny přírodě blízkého charakteru je Šárecké údolí, jenž je součástí přírodního parku Šárka – Lysolaje. Jedná se o jednu z nejzachovalejších přírodních oblastí Prahy.

Posuzované území patří k nejstarším sídelním oblastem v České republice. Osídlení je zde velmi staré, souvislé pravděpodobně již od neolitu. Již v prehistorické době byla krajina odlesněna na většině plochy, proto je zde také nyní rozloha lesů velmi omezená. V současné době je posuzované území tvořeno urbanizovanou krajinou, jejíž architektonickou dominantou je soubor staveb areálu letiště a navazujících komerčních objektů. Jedná se zároveň o kulturní dominantu, která dokládá způsob kultivace a přetváření této krajiny. Dalšími významnými prvky krajiny jsou liniové stavby dopravních os, které významně ovlivnily způsob dalšího utváření krajiny, zejména směřování dopravního koridoru Pražského

okruhu a dominantní mimoúrovňová křižovatka Pražského okruhu, ulice Evropské, Drnovské a ulice K Letišti.

Z biogeografického hlediska (Culek a kol., 1996) se posuzovaný záměr nachází na území Řipského bioregionu. Tento bioregion je tvořen nížinnou tabulí na severozápadě středních Čech. Celé jeho území je součástí české křídové pánve. Reliéf posuzované oblasti je tvořen mírně vlněnou plošinou ukloněnou od jihozápadu k severovýchodu, která je rozčleněna systémem údolních zářezů, v křídové části většinou měkce modelovaných a poměrně mělkých. Reliéf má charakter převážně členité pahorkatiny s výškovou členitostí 75 – 100 m, plošiny jižně od Řípu a západně od Prahy mají charakter ploché pahorkatiny s členitostí 30 – 70 m.

Z biotického hlediska se bioregion rozkládá v termofytiku, fyto geografický obvod České termofytikum, okres Pražská plošina, podokres Pražská kotlina. Z geobotanického hlediska (Moravec, Neuhäusel) jsou v posuzované oblasti zastoupeny zejména dubohabrové háje. Dle Neuhäuslové (2001) by se zde měly jako potencionální přirozená vegetace vyskytovat černýšové dubohabřiny (*Melampyro nemorosi* - *Carpinetum*).

Z geomorfologického hlediska (Demek a kol., 1987) se posuzovaná lokalita nachází na území Hostivické tabule (VA 2B a)

#### Historické souvislosti

Vesnice Ruzyně je připomínána již v zakládací listině kláštera v Břevnově, hlásící se do roku 993. V majetku kláštera zůstala do roku 1420, pak byla nějaký čas v majetku pražských měšťanů a od 16. století patřila pražskému purkrabství. Z roku 1406 se zachovala zpráva o tamější tvrzi a dvoru s trojím poplužím, jež byly klášterním majetkem.

Za husitské revoluce byla Ruzyně zabavena pražskými městy, aby pak byla postoupena purkrabským statkům. V druhé polovině 15. století byla ruzyňská tvrz již pravděpodobně pustá. Roku 1592 vyhořel purkrabský dvůr. Byl znovu postaven, ale za třicetileté války se opět změnil v trosky. I vesnice byla v té době zpustošena, takže roku 1564 měla čtyři selské dvory, tři chalupy a jedno zahradnické stavení, ovšem šest selských statků zůstávalo pustých. Jedinými průmyslovými podniky byl koncem 19. století strojnický závod a cukrovar (s dodnes zachovanou charakteristickou věží), později přeměněný ve věznici.

Růst obce byl nepatrný. Podle sčítání z roku 1843 měla pouhých šestatřicet domů a čtyři sta obyvatel. Podle Topograficko-statistického slovníku Čech z roku 1870 měla Ruzyně (psaná též Rusín či Rúseň) čtyřicet domů a osm set tři obyvatel a jejich počet dále sice pomalu, ale stoupal. O dvacet let později, v roce 1890, zde bylo již 46 čísel popisných, v nichž žilo necelých 1100 obyvatel.

Na katastru Ruzyně leží Letiště Ruzyně. Původní civilní letiště v Praze bylo ve Kbelích. Nové letiště v Ruzyni vzniklo v letech 1932–36 podle projektu architektů A. Beneše, K. Roškota a



V. Kerharta. Hangáry navrhli do roku 1937 arch. B. Sláma a E. Hnilička. Nové letiště bylo založeno severněji v letech 1964–68 s hlavní budovou, projektovanou arch. K. Bubeníčkem, K. Fildakem, J. Loudou, J. Mayerem, J. Šrámkem, V. Ustohalem a A. Vaňkem. Nový hangár projektovali arch. V. Conka, K. Hubáček aj. Láška.

Okolní bytovou zástavbu z poslední doby lze charakterizovat dvěma vývojovými obdobími. Třicátá léta 20. století reprezentují vesměs drobné struktury vil a rodinných domů, sedmdesátá a osmdesátá léta 20. století naopak masivní výstavba panelových domů.

Krajina širším okolí zájmového území představuje mírně členité území uklánějící se severozápadním směrem. Jejím charakteristickým rysem je přehlednost a otevřenost, území má velké měřítko otevřených ploch s průhledy do převážně zemědělské kulturní krajiny. Ojedinele se zde vyskytují partie uzavřených lokalit s přírodě blízkým charakterem vázaným na drobné vodoteče. Velké hmoty vzrostlé zeleně se nacházející v přírodním parku Šárka – Lysolaje, který vytváří odlišný, ostře kontrastní krajinný prostor hraničící s DoKP. Zde je soustředěna značná část krajinářsko estetických hodnot, které vyplývají zejména z morfologie prostoru a jeho přírodě blízkého charakteru.

Další krajinářsko estetické hodnoty lze spatřovat v kompaktní zástavbě obcí vyznačujících se kulturní a historickou hodnotou. Přesto, že se v zástavbě nacházejí takovéto prvky, lze zde identifikovat zároveň měřítkově, hmotově i výrazově vybočující stavby, které narušují celkový charakter vnímání prostředí. Jedinečné estetické hodnoty jsou těmito negativními prvky (dominantami) v krajinné scéně narušeny.

## **C.II.7. Fauna a flóra**

### **C.II.7.a Flóra**

Floristický průzkum pro účely Oznámení zpracovala v průběhu června a července 2007 Ing. Šárka Škvárová. V Oznámení uvádíme pouze výňatek z průzkumu, plný text je součástí Biologického průzkumu v příloze č. 4.

Průzkum byl proveden formou několika terénních obchůzek na přelomu června a července 2007. V této době je dobře patrný letní aspekt. Nezahrnuje jarní efemérní plevele, které jsou již touto dobou odumřelé. Floristický seznam byl vytvořen zvlášť pro celky s přibližně stejnou vegetací.

Dle **fytogeografického členění** náleží zájmové území do:

Fytogeografická oblast:	Termofytikum
Fytogeografický obvod:	České termofytikum
Okres:	Pražská plošina
Podokres:	Pražská kotlina

### **Potenciální přirozená vegetace zájmového území**

Podle mapy potencionální přirozené vegetace (Neuhauslová 2001) by se zde vyskytovala černýšová dubohabřina (*Melampyro nemorosi* - *Carpinetum*).

### **Aktuální vegetace**

Na zkoumané ploše převládá kultura pšenice seté (*Triticum aestivum*) se společenstvem polních plevelů. Dále na území najdeme plochy osídlené ruderalními společenstvy v různé fázi vývoje. V západní části je zahrádkářská kolonie a několik rodinných domů. Vegetace v okolí je obohacena o druhy uniklé z kultury. Jižně od zástavby se vyskytují dva remízy nepřirozeného původu s ruderalizovaným bylinným patrem.

### **Výsledky**

#### **Plocha 1**

V jihozápadní části území se nachází opuštěná plocha - částečně kosená. Její povrch byl zpevněn a má šterkovitý charakter. Plocha je osídlena ruderalní vegetací v různých vývojových stádiích.

#### **Plocha 2**

Zkoumané území zahrnuje zemědělsky využívané pozemky. V tomto roce je na nich pěstována pšenice (*Triticum aestivum*).

#### **Plocha 3**

Lemová společenstva podél polí jsou tvořena převážně bylinnými druhy. Stromové a keřové patro není zapojeno. Dřeviny se vyskytují jednotlivě nebo v menších skupinách. Byl zde vysazen tis červený (*Taxus baccata*), který je zařazen mezi ohrožené druhy rostlin podle vyhlášky MŽP č. 395/1992Sb. V tomto případě se nejedná se o přirozený výskyt.

#### **Plocha 4**

Ve východní části území jsou v polích dvě liniová společenstva vzrostlých dřevin (remízy). Původ jižněji položeného bude s vysokou pravděpodobností výsadba. Jde o porost, kde převládají javor mléč (*Acer platanoides*) a lípa srdčitá (*Tilia cordata*). Dále jsou přimíšeny bez černý (*Sambucus nigra*) a trnovník akát (*Robinia pseudacacia*). Husté zapojení porostu způsobuje nízké zastoupení bylinného patra. Severněji položený remíz vznikl z náletů dřevin. Přebírají druhy rodu slivoň (*Prunus*).

### Plocha 5

V severozápadní části studovaného území se nachází zahrádkářská kolonie a několik rodinných domů. Floristický průzkum zahrnuje druhy z volných prostranství, ne z oplocených pozemků. Časté jsou zde druhy zplanělé ze zahrádek a druhy ruderální. Podél silnice R7 je vysazen pás dřevin.

Roste zde z kultury uniklý pérovník pštrosý (*Matteuccia struthiopteris*), který je zařazen podle vyhlášky MŽP č. 395/1992Sb mezi ohrožené druhy. Z kultury také pochází orlíček obecný (*Aquilegia vulgaris*), který je zařazen v Červeném seznamu cévnatých rostlin České republiky (Holub J. & Procházka F. 2000) jako ohrožený druh.

### Závěr

Na území nebyly zjištěny žádné přirozeně rostoucí zvláště chráněné druhy rostlin podle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb., ohrožené druhy dle Červeného seznamu ani planě rostoucí rostliny a přírodní stanoviště chráněné podle směrnice 92/43/EHS.

U zjištěných druhů, které jsou dle platné legislativy (vyhl. č. 395/1992 Sb.) vedené jako chráněné druhy, nebo ohrožené druhy (dle Červeného seznamu) nelze považovat za jejich přirozený výskyt v řešeném území. Jedná se o pérovník pštrosý (*Matteuccia struthiopteris*), orlíček obecný (*Aquilegia vulgaris*) a tis červený (*Taxus baccata*).

Na zájmové ploše byly zjištěny pouze běžné až obecně rozšířené druhy rostlin s převahou ruderálů. Vegetace má minimální floristickou hodnotu.

### Dendrologie

Dendrologický průzkum včetně ocenění dřevin byl proveden pro celé zájmové území, kromě oplocených zahrad u rodinných domů. Průzkum byl proveden firmou Ing. F. Moravec v září 2007. Seznam stromů v zájmovém území, mapa s očíslováním dřevin a protokol o ekologické hodnotě dřevin je součástí tohoto průzkumu. Průzkum je přiložen jako studie č. 5. Převážně byly zjištěny stromy v dobrém stavu s mírně narušenou vitalitou.

V území jsou dřeviny v celkové hodnotě 916 141,- Kč. Souhrnná tabulka uvádí počet stromů zjištěných dendrologickým průzkumem.

Dřevina	Počet ks.
Bříza bělokorá	14
Douglaska tisolistá	3
Vrba jíva	7
Topol osika	9
Topol černý	1
Javor mléč	8
Třešeň obecná	12
Švestka domácí	1
Bez černý	2
Javor klen	1

Dřevina	Počet ks.
Trnovník akát	6
Slivoně	15
Růže	5
Vrba bílá	1
Líska obecná	1
Jabloň	1
Topol	1
Šeřík obecný	2
<b>Celkem</b>	<b>90</b>

Počet stromů určených ke kácení není v současné době stanoven. Podle projektu bude zachováno stávající stromořadí severně od ulice Za Teplárnou a zakomponováno do budoucího systému zeleně. Přesný návrh odstranění zeleně bude záviset na finální verzi projektu sadových úprav (v další fázi projektu) a bude realizována na základě vydaného povolení ke kácení v rámci přípravy území pro stavbu. Stromy, které budou zachovány budou při výstavbě chráněny podle ČSN.

### **C.II.7.b Fauna**

#### **Entomologický průzkum**

Entomologický průzkum pro účely Oznámení zpracovala v průběhu června a července 2007 Ing. Hana Podskalská. V Oznámení uvádíme pouze výňatek z průzkumu, plný text je součástí Biologického průzkumu v příloze č. 4.

#### **Popis lokality**

Lokalita se nachází v blízkosti pozemní komunikace směr letiště Ruzyně. Od této komunikace je zájmové území odděleno drátěným plotem a začíná cca 15 metrů plocha, kterou lze nazvat „ruderální“. Zde jsem díky povrchu nemohla instalovat zemní padací pasti, je zde zřejmě jen slabá vrstvička půdy a pod ní je asfaltová vrstva.

Navazující plochou je zemědělsky obhospodařované pole – pšeničné, které je rozděleno na několik částí. Největší plocha zájmového území je ze severní a severozápadní části oddělena 0,5 m úzkou cestou sloužící místním obyvatelům. Ze severozápadní až západní části lokality vznikly tímto malé plochy, také zemědělského charakteru, které byly v době výzkumu (červenec 2007) těsně před sklizní. Tři menší plochy jsou od sebe odděleny z větší části přibližně pět metrů širokými liniovými společenstvími dřevin.

## Metodika

Na lokalitě byly prováděny základní techniky při sběru bezobratlých: smýkání, sklepávání z vegetace a zemní padací pasti ve dnech 16. 7. - 27. 7. 2007.

Smýkání bylo provedeno pomocí smýkací sítě při vytváření osmiček ve vzduchu nad vegetací.

Sklepávání bylo využito zejména u liniových společenstev stromů.

V zájmovém území byly zakopány klasické zemní padací pasti bez návnady s fixační látkou. Tyto pasti byly zaměřeny na odchyt brouků, kteří se pohybují přímo po půdním povrchu. Tyto pasti byly umístěny ve dvou liniích od sebe vzdálených 30 metrů, celkem 10 pastí v pšeničném poli a 2 pasti v pruhu lesní vegetace.

## Výsledky

Byl proveden jednorázový průzkum zaměřený převážně na brouky žijící na vegetaci a dlouhodobější průzkum zaměřený na zemi žijící druhy bezobratlých. Zachycena byla část letního aspektu.

Dále byl průzkum zaměřen na možnost výskytu zvláště chráněných druhů se zaměřením na střevlíkovité brouky díky jejich bioindikaci na osídlených lokalitách.

Na lokalitě bylo všemi metodami zjištěno celkem 22 druhů bezobratlých. Převládají běžné druhy s širokou ekologickou valencí.

## Ornitologický průzkum

Ornitologický průzkum pro účely Oznámení zpracovala v průběhu června 2007 Ing. Olga Dlesková. V Oznámení uvádíme pouze výňatek z průzkumu, plný text je součástí Biologického průzkumu v příloze č. 4.

Průzkum byl proveden pomocí liniové metody s cílem zachytit co nejvíce druhů a stanovit jejich aktuální početnost. Celkem byly provedeny 2 kontroly na každé ploše (11.6. a 23.6. 07). Zaznamenávány byly všechny druhy zjištěné na základě hlasových projevů samců, nebo vizuálních kontaktů. Zvláštní pozornost byla zaměřena na možnost výskytu zvláště chráněných druhů. Řešené území bylo rozděleno na základě botanického průzkumu na 5 ploch (biotopů), které byly využity i pro ornitologický průzkum. Všechny zjištěné druhy v zájmovém území byly rozděleny na výskyt z hlediska potravní a hnízdní vazby k daným plochám.

## Výsledky

V zájmovém území bylo zjištěno celkem 19 druhů ptáků, z toho 13 jich ve sledované lokalitě hnízdilo, ostatní využívaly dané území jako potravní biotopy

### **C.II.8. Obyvatelstvo**

Zájmové území se nachází v Městské části Praha 6. V Ruzyni je evidováno 7779 obyvatel. Rozloha k.ú. Ruzyně je 15 km<sup>2</sup>. Hustota obyvatel je 519 osob/km<sup>2</sup>. Hustota obyvatelstva v Ruzyni je výrazně nižší než je Pražský průměr. Pro porovnání je možné uvést např. údaje o celkové hustotě obyvatel v Praze, která se pohybuje okolo cca 2 300 osob/km<sup>2</sup>. Nej hustěji obydlenou městskou částí je Praha 2 (12 200 osob/km<sup>2</sup>).

### **C.II.9. Hmotný majetek**

Realizace záměru si vyžádá přeložky inženýrských sítí a demolici některých ze stávajících objektů.

## D. ÚDAJE O 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)

Předpokládané vlivy záměru a rámcový odhad jejich významnosti je uveden v následující tabulce.

#### Charakteristika vlivů záměru

Kapitola	Předmět hodnocení	Kategorie významnosti		
		I.	II.	III.
D.I.1.	Vlivy na klima a ovzduší	X		
D.I.2.	Vlivy na hlukovou situaci	x		
D.I.3.	Vliv na vodu		x	
D.I.4.	Vliv na půdu		X	
D.I.5.	Vliv na horninové prostředí a nerostné zdroje			x
D.I.6.	Vliv na flóru, faunu a ekosystémy		x	
D.I.7.	Vliv na chráněné přírodní objekty a území		x	
D.I.8.	Vliv na krajinu	x		
D.I.9.	Vliv na hmotný majetek a kulturní památky		x	
D.I.10.	Vliv na obyvatelstvo a veřejné zdraví	x		
D.I.11.	Vliv na dopravu	x		

Vysvětlivky:

- I. složka mimořádného významu, je proto třeba jí věnovat pozornost
- II. složka běžného významu, aplikace standardních postupů
- III. složka v daném případě méně důležitá, stačí rámcové hodnocení

Složky životního prostředí jsou zařazeny do 3 kategorií podle charakteru záměru, lokality, do níž má být záměr umístěn, a podle stavu životního prostředí v okolí realizace záměru.

#### D.I.1. Vlivy na klima a ovzduší

Pro účely Oznámení byla firmou ATEM s.r.o. zpracována Rozptylová studie, která je přiložena jako Studie č. 1. Výsledky studie je možné shrnout následujícím způsobem:

- Realizací projektu dojde k nárůstu průměrné roční koncentrace NO<sub>2</sub> o 0,8 až 0,9 µg/m<sup>3</sup>, imisní limit nebude překročen v žádném referenčním bodě.
- Hodnota imisního limitu pro maximální hodinové koncentrace NO<sub>2</sub> byla v modelovém výpočtu pro rok 2010 překročena na dvou ref. bodech v blízkosti křížení Pražského okruhu s Evropskou bez realizace záměru (překročení bylo častější než povolených

18 případů za rok). Po realizaci záměru se zvýší počet referenčních bodů s překročením imisního limitu ze dvou na pět.

- U benzenu dojde k mírnému nárůstu imisní koncentrace v rozmezí 0,04 – 0,05  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , k překročení imisního limitu nedojde.
- Ve výhledu pro rok 2010 budou imise prachových částic  $\text{PM}_{10}$  v nejvyšší podlél tělesa Pražského okruhu, lokálně budou překračovat 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Po realizaci záměru vzroste počet referenčních bodů, kde bude překročen imisní limit, na osm.
- Po realizaci záměru dojde k nárůstu imisních koncentrací, u hodinové koncentrace  $\text{NO}_2$  a  $\text{PM}_{10}$  nad imisní limity. Jedná ve všech případech o body v blízkosti Pražského okruhu, mimo obytnou zástavbu. Nárůsty vlivem záměru jsou v rozmezí 0,5 – 1,1  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  u  $\text{PM}_{10}$  a 5 – 10  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  u max. hodinové koncentrace  $\text{NO}_2$ .

*Zpracovaná rozptylová studie dokládá, že v současné době dochází k překračování imisních limitů  $\text{NO}_2$  a  $\text{PM}_{10}$  ve dvou bodech u Pražského okruhu. Realizací záměru dojde ke zvýšení počtu referenčních bodů, kde bude imisní limit překročen, jedná se místa mimo obytnou zástavbu.*

## **D.I.2 Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky**

Pro účely Oznámení byla firmou Ekola group s.r.o. zpracována Hluková studie, tato studie je přiložena jako Studie č. 2.

V řešené lokalitě dojde po realizaci záměru k nárůstu vyvolané dopravy o 4 137 OA a 60 NA.

Podle výsledků hlukové studie lze konstatovat:

- ✓ Pro stávající akustickou situaci (Stav 1) v okolí záměru „Rozvojové zóny Praha Ruzyně“ se vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A pohybují ve většině území pod hygienickým limitem dle NV č.148/2006 Sb. pro starou hlukovou zátěž nebo v pásmu nepřesnosti výpočtu.
- ✓ Pro celkovou akustickou situaci ve výhledovém roce 2010 – STAV 2 v okolí záměru „Rozvojová zóna Praha Ruzyně“ se vypočtené hodnoty hladiny akustického tlaku A pohybují pod hygienickým limitem dle NV č.148/2006 Sb. pro starou hlukovou zátěž (dále SHZ).
- ✓ Ve výhledovém STAVU 2 ponechána stávající komunikační sítě dojde oproti stávajícímu stavu k lokálnímu zhoršení akustické situace cca o + 3,1 dB v denní době a v noční době ca +2,3dB. Naopak v některých lokalitách dojde ke zlepšení akustické situace až o -1,6 dB v denní době a – 1,7 dB v noční době. Toto zlepšení je způsobeno odstíněním Pražského okruhu novými hmotami objektů Rozvojové zóny Praha Ruzyně. Toto porovnání bylo provedeno se stavem 2 – Auta, kdy je uvažován pouze vliv automobilové dopravy jako u situace stavu 1 – PAS.
- ✓ Pro celkovou akustickou situaci ve výhledovém roce 2010 - STAV 3 - v okolí záměru „Rozvojová zóna Praha Ruzyně“ se vypočtené hodnoty hladiny akustického tlaku A pohybují pod hygienickým limitem dle NV č.148/2006 Sb. pro starou hlukovou zátěž (dále



SHZ). Vzhledem k tomu, že trasa pražského okruhu bude muset mít protihluková opatření, která budou chránit zástavbu Na Padesátníkú lze předpokládat, že hluk emitovaný dopravou na pražském okruhu, který bude dominantním zdrojem hluku pro zástavbu ve svém okolí bude splňovat požadované hygienické limity 60 dB resp. 50 dB. Rozsah a přesné vedení stavby 518 a 519 v této části území včetně PHO neměl zpracovatel akustické studie k dispozici.

- ✓ Ve výhledovém STAVU 3 je uvažováno s dokončenými stavbami 518, 519 a 520 silničního okruhu – dojde tedy ke změně komunikační sítě oproti STAVU 1. V akustické situaci dojde k lokálnímu zhoršení akustické situace cca o + 6,6 dB v denní době a v noční době cca +6,6dB. Naopak v některých lokalitách dojde ke zlepšení akustické situace až o -1,1 dB v denní době a – 0,9 dB v noční době. Toto zlepšení je způsobeno odstíněním Pražského okruhu novými hmotami objektů Rozvojové zóny Praha Ruzyně. Toto porovnání bylo provedeno se stavem 3 – Auta, kdy je uvažován pouze vliv automobilové dopravy jako u situace stavu 1.
- ✓ Pro akustickou situaci vyvolanou pouze tramvajovou dopravou ve výhledovém roce 2010 v okolí záměru „Rozvojové zóny Praha Ruzyně“ se vypočtené hodnoty hladiny akustického tlaku A pohybují pod hygienickým limitem dle NV č.148/2006 Sb. 60 dB ve dne a 50 dB v noci.
- ✓ Pro akustickou situaci vyvolanou pouze železniční dopravou ve výhledovém roce 2010 v okolí záměru „Rozvojová zóna Praha Ruzyně“ se vypočtené hodnoty hladiny akustického tlaku A pohybují pod hygienickým limitem dle NV č.148/2006 Sb. 60 dB v době denní a 55 dB v době noční.
- ✓ V současné době nejsou známy přesné údaje o chodu jednotlivých stacionárních zdrojů hluku (časové rozdělení během dne a noci, přesné umístění, apod.). Při dodržení hlukových limitů stacionárních zdrojů podle Hlukové studie bude v denní době provoz stacionárních zdrojů splňovat hygienický limit. Pokud budou všechny stacionární zdroje v provozu i v noci, hodnoty  $L_{Aeq}$  budou v některých výpočtových bodech nad hygienickým limitem. V dalším stupni projektové dokumentace doporučujeme upřesnit vstupní údaje a na tomto základě opět posoudit akustickou situaci a případně navrhnout protihluková opatření (zatlumení, clony, umístění, apod.).

### D.I.3. Vlivy na vodu

Při realizaci stavby bude nutné dbát na zamezení znečištění povrchových a podzemních vod především ropnými látkami ze stavebních mechanismů a dopravních prostředků. Srážkové vody z plochy stavby budou vedeny do kanalizace přes jímku s nornými stěnami pro zachycení ropných látek.

Z hlediska hydrogeologické charakteristiky území, která je popsána v kap. C lze konstatovat, že nedojde k ovlivnění kvality podzemní vody, základová spára bude nad hladinou podzemní vody.

Vzhledem k tomu, že dešťové vody budou vsakovány do horninového prostředí je vliv záměru na vodu zanedbatelný.

*Vliv záměru nebude mít významný vliv na podzemní ani na povrchovou vodu.*

## D.I.4. Vlivy na půdu

### ZPF

Stavbou bude dotčen ZPF, v území jsou parcely vedené v KN jako orná půda, trvalý travní porost, zahrada a dále zastavěná plocha a nádvoří a ostatní plochy.

V řešeném území se nachází zemědělská půda vedená v ZPF, podle výpisu z KN se jedná o trvalý travní porost, ornou půdu a zahradu. Dále jsou v zájmovém území pozemky které nejsou vedené v ZPF – ostatní plocha, zastavěná plocha a nádvoří.

V současné době není vypracován odělovací geometrický plán, ten bude zpracován až pro další fázi projektové dokumentace. Velikost ploch orné půdy vedené v ZPF je proto jenom odhadnut – bude to cca 105 000 m<sup>2</sup> půdy vedené v I. třídě ochrany ZPF s BPEJ 2.10.00.

Seznam parcel, vlastníků, druhů pozemků a BPEJ u parcel vedených v ZPF je uveden v příloze jako Dokument č. 1. Všechny pozemky jsou v katastrálním území 729 710 Ruzyně. Mocnost ornice je v zájmovém území cca 25 cm.

### Výpočet kubatury skrývky ornice

Etapa	Sejmutí ornice	Zpětné uložení	Odvoz
	m <sup>3</sup>	m <sup>3</sup>	m <sup>3</sup>
1. Etapa	3 973	586	3 387
2. Etapa	22 898	1 738	21 159
3. Etapa	2 308	654	1 654
4. Etapa	5 070	937	4 133
Celkem	34 249	3 916	30 333

Přebytek ornice bude odvezen a použit pro rekultivaci povrchových lomů v Novém Strašecí.

### Kontaminace půdy

Ke kontaminaci zemín může dojít ve fázi výstavby záměru v případě úniku pohonných hmot a mazacích látek ze stavebních strojů a dopravních prostředků. Toto nebezpečí však lze minimalizovat zabezpečením strojů proti úniku ropných látek, preventivní a pravidelnou údržbou veškeré mechanizace, modernizací strojového parku a dodržováním bezpečnostních opatření při manipulaci s těmito látkami.

Kontaminace zemín ve fázi provozu záměru se nepředpokládá.

*Záměrem dojde k záboru půdy vedené v ZPF v rozsahu od 148 038 m<sup>2</sup> do 185 325 m<sup>2</sup> v závislosti na rozsahu záměru.*

### D.I.5. Vlivy na horninové prostředí a surovinové zdroje

Stavbou nedojde k dotčení ložiska vyhrazených či nevyhrazených nerostů, ani k vyvolání sesuvných pohybů.

Horninové prostředí může být v havarijním případě během výstavby záměru kontaminováno úniky ropných produktů ze stavebních či dopravních mechanismů. V tomto případě bude nutné kontaminovanou zeminu ihned sanovat.

*Vliv záměru na horninové prostředí a nerostné zdroje je nulový, k jeho ochraně není třeba přijímat žádná opatření.*

### D.I.6. Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

#### Flora

Dendrologickým průzkumem bylo v území zjištěno 90 dřevin v celkové hodnotě 916 141,- Kč. Převážně byly zjištěny dřeviny v dobrém stavu s mírně narušenou vitalitou. Počet stromů určených ke kácení není v současné době stanoven. Podle projektu bude zachováno stávající stromořadí severně od ulice Za Teplárnou a zakomponováno do budoucího systému zeleně. Přesný návrh odstranění zeleně bude záviset na finální verzi projektu sadových úprav (v další fázi projektu) a bude realizována na základě vydaného povolení ke kácení v rámci přípravy území pro stavbu. Stromy, které budou zachovány budou při výstavbě chráněny podle ČSN.

Floristickým průzkumem nebyly v území zjištěny žádné přirozeně rostoucí zvláště chráněné druhy rostlin podle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb., ohrožené druhy dle Červeného seznamu ani planě rostoucí rostliny a přírodní stanoviště chráněné podle směrnice 92/43/EHS.

U zjištěných druhů, které jsou dle platné legislativy (vyhl. č. 395/1992 Sb.) vedené jako chráněné druhy, nebo ohrožené druhy (dle Červeného seznamu) nelze považovat za jejich přirozený výskyt v řešeném území. Jedná se o pérovník pštrosý (*Matteuccia struthiopteris*), orlíček obecný (*Aquilegia vulgaris*) a tis červený (*Taxus baccata*).

Na zájmové ploše byly zjištěny pouze běžné až obecně rozšířené druhy rostlin s převahou ruderalů. Vegetace má minimální floristickou hodnotu.

#### Fauna

V rámci biologického průzkumu bylo na lokalitě zjištěno 41 druhů živočichů, z toho 22 druhů bezobratlých a 19 druhů obratlovců, resp. ptáků. V řešeném území nebyl zjištěn žádný zvláště chráněný druh živočicha.

Z vyhodnocení bioindikační skupiny střevlíkovitých brouků vyplývá, že bylo zjištěno pouze několik běžných druhů s širokou ekologickou valencí (druhy eurytopní), které jsou typické i pro narušené a člověkem změněné biotopy.

I přesto doporučujeme zahájit stavební práce tak, aby byl potenciální vliv co nejmenší. Nejvhodnější je konec léta (září), kdy je například již ukončené hnízdní období ptáků (včetně druhého hnízdění).

### **D.I.7. Vlivy na chráněné přírodní objekty a území**

V lokalitě dotčené stavbou se nenachází žádné chráněné přírodní objekty ani území. Z hlediska ochrany přírody nebude mít navrhovaná stavba negativní vliv na své okolí ani na chráněné přírodní objekty ani území.

### **D.I.8. Vlivy na krajinu a krajinný ráz**

Posouzení vlivu záměru navrhované zástavby na krajinný ráz byl pro účely Oznámení zpracován Ing. Marcelou Bittnerovou a je přiložen jako Studie č. 6.

#### **Vymezení DoKP**

Krajinný prostor je území, ve kterém se bude navrhovaný záměr fyzicky či vizuálně projevat. V tomto typu krajiny, která se vyznačuje přehledností a otevřeností forem bude dotčený krajinný prostor (dále jen DoKP) vymezen vizuálními horizonty a prostorovými bariérami jiného, než morfologického typu, zejména horizonty lesního porostu a zástavby. V místě otevření krajiny bude potenciální viditelnost posuzovaného záměru stanovena okruhem jeho potenciální viditelnosti.

Krajinný prostor je z jihu a jihozápadu jasně vymezen terénní hranou, za kterou se terén prudce svažuje do údolí Jenečského potoka, od okraje Hostivic Litovického potoka. Směrem k západu má plochá krajina pozvolný průběh statického výrazu, hranici DoKP zde stanoví okruh potenciální viditelnosti zástavby. Dotčená krajina se mírně uklání severozápadním směrem k Dobrovízi a Středoklukám, hranici krajinného prostoru zde vymezí zejména prostorové bariéry představované horizonty zástavby a vzrostlé zeleně, v místech otevřených pruhů okruh potenciální viditelnosti posuzovaného záměr. Severním a severovýchodním směrem nabývá krajina členitosti, objevují se zaříznutá údolí, dynamizuje se modelace terénu, zvyšuje se podíl vzrostlé zeleně. Tyto struktury vymezují krajinný prostor a definují blízkou hranici dotčené krajiny. Mezi Přední Kopaninou a Nebušicemi se otevírá pruhled do okolí Horoměřic, potenciální viditelnost výstavby opět stanoví okruh její možné viditelnosti. Východní okraj DoKP vymezuje jižní cíp Nebušic přiléhající okraji Divoké Šárky. Počátek Šáreckého údolí vymezuje krajinu dotčenou posuzovaným záměrem z východní strany. Jeho dynamická modelace související s prudkým zářezem Šáreckého potoka představuje zcela odlišný typ krajiny, ze kterého vzhledem k průběhu terénu a

zejména terénním hranám navíc zvýrazněným značným podílem vzrostlé zeleně bude posuzovaný záměr viditelný jen z okrajových částí na východní hranici Divoké Šárky a z exponovaných stanovišť, jmenovitě ze Džbánu (363,4 m)

Potenciální viditelnost plošné zástavby je nutno posuzovat ve dvou úrovních viditelnosti:

- okruh silné viditelnosti bude v tomto typu krajiny do vzdálenosti cca 3,5 - 4 km,
- okruh slabé viditelnosti do vzdálenosti cca 4 - 5 km

### **Kulturní a historické hodnoty**

Kulturní a historická charakteristika území ovlivňuje rysy krajinného rázu hned v několika směrech. Prvním rysem je historický význam míst, osidlovaných několik tisíciletí a patřících vždy do kulturního prostředí osídlení středních Čech. Druhým rysem je struktura zástavby, která si v určité míře zachovala specifickou podobu s dochovanými stopami historické zástavby. Třetím rysem je přítomnost památkově chráněných a architektonicky cenných objektů, dokládajících stavební vývoj obcí různých období. Jejich zachování, resp. nenarušení je jedním z předpokladů zachování krajinného rázu.

Posuzovaný záměr fyzicky ani vizuálně nezasahuje do dochovaných hodnot kulturní a historické charakteristiky, ani do kulturních dominant, identifikované rysy krajinného rázu nejsou negativně ovlivněny.

Za ovlivnění kulturních hodnot lze považovat změnu způsobu využívání a kultivace krajiny výstavbou letištního areálu, který vytvořil novou architektonickou i kulturní dominantu posuzované krajiny. Nové identitě je podřízen i vývoj okolních a navazujících lokalit. Vzhledem k tomu, že o výstavbě civilního letiště na k.ú. Ruzyně bylo rozhodnuto již ve 30. letech minulého století, nelze posuzovanému záměru přisuzovat zásah do kulturních hodnot krajiny.

### **Estetické hodnoty, harmonické měřítko a vztahy**

Změnou využití území výstavbou posuzovaného záměru dojde k ovlivnění estetických hodnot DoKP. Realizací víceúčelového areálu v krajině vznikne nová architektonická dominanta. Soubor staveb bude vizuálně vnímaný v otevřené krajině na velkou vzdálenost, jeho architektonické pojetí však odpovídá pojetí okolních objektů areálu letiště, kterému dominuje zejména Terminál Sever. V pohledech ze západu, severu i severovýchodu nedojde ke snížení estetické hodnoty krajiny. Z hlediska zásahu do estetických hodnot bude problematický pohled z východu a to jak z blízkých, tak i vzdálených exponovaných stanovišť. Pro území s přírodě blízkým charakterem bude realizace posuzovaného záměru kontrastním prvkem s výrazným projevem na zřetelné linii morfologie terénu

**Identifikace znaků KR a vliv navrhované stavby**

Přítomnost charakteristických znaků krajinného rázu v DoKP je uvedena v následujících standardizovaných tabulek, které pracují se soustavou indikátorů pozitivních rysů KR. Míra předpokládaného vlivu navrhované stavby je označena následovně : žádný zásah O, slabý zásah X, středně silný zásah XX, silný zásah XXX, velmi silný zásah XXXX

TABULKA A. ZNAKY JEDNOTLIVÝCH CHARAKTERISTIK KRAJINNÉHO RÁZU

CHARAKTERISTIKA KRAJINNÉHO RÁZU DLE § 12	INDIKÁTOR DŮLEŽITÝCH ZNAKŮ NEBO HODNOT	ZÁSAH NAVRHOVANÉHO ZÁMĚRU
A.1. PŘÍRODNÍ CHARAKTERISTIK A KRAJINNÉHO RÁZU (Přítomnost přírodních hodnot – výrazných rysů přírodní charakteristiky)	A.1.1. Přítomnost NPR (včetně jejího ochranného pásma)	
	A.1.2. Přítomnost NPP (vč. OP)	<b>0</b>
	A.1.3. Přítomnost PR (vč. OP)	<b>0</b>
	A.1.4. Přítomnost PP (vč. OP)	
	A.1.5. Přítomnost I. zóny velkoplošného ZCHÚ	<b>0</b>
	A.1.6. Přítomnost Přírodního parku	
	A.1.7. Přítomnost lokalit přírodního a přírodě blízkého charakteru	<b>0</b>
	A.1.8. Přítomnost městských parků a parkově upravených ploch	
A.2. KULTURNÍ A HISTORICKÁ CHARAKTERISTIKA KRAJINNÉHO RÁZU (Přítomnost pozitivních architektonických a památkových hodnot, stop kulturních a historických proměn krajiny, kulturního významu místa – výrazných rysů kult. a hist. charakteristiky)	A.2.1. Přítomnost MPR a VPR (vč. navrhovaných a vč. OP)	<b>x</b>
	A.2.2. Přítomnost MPZ a VPZ	
	A.2.3. Přítomnost KPZ	
	A.2.4. Přítomnost lokalit s památkovými objekty a cennou architekturou	<b>0</b>
	A.2.5. Přítomnost míst s důležitým kulturním významem	<b>0</b>
	A.2.6. Přítomnost architektonických (kulturních) dominant	
	A.2.7. Zřetelně dochovalá ojedinělá nebo typická struktura osídlení	
	A.2.8. Zřetelně dochovalá urbanistická struktura lokality	<b>0</b>
	A.2.9. Kultivovaná kulturní krajina	

TABULKA B. - RYSY KRAJINNÉ SCÉNY, ESTETICKÉ HODNOTY, HARMONICKÉ MĚŘÍTKO A VZTAHY

B.a ANALYTICKÁ KRITERIA RYSY PROSTOROVÉ SKLADBY	INDIKÁTORY PŘÍTOMNÝCH HODNOT	ZÁSAH NAVRHOVANÝ O ZÁMĚRU
B.a.1. CHARAKTER VYMEZENÍ PROSTORU	B.a.1.1. Zřetelné vymezení prostorů terénním horizontem B.a.1.2. Zřetelné vymezení prostorů okraji porostů B.a.1.3. Zřetelné vymezení prostorů cennou zástavbou B.a.1.4. Vymezení prostorů více horizonty B.a.1.5. Charakteristické průhledy a přítomnost míst panoramatického vnímání krajiny	<b>0</b>          <b>x</b>
B.a.2. RYSY PROSTOROVÉ STRUKTURY	B.a.2.1. Maloplošná struktura – mozaika drobných ploch a prostorů s převažujícím přírodním charakterem B.a.2.2. Maloplošná struktura - mozaika s výraznými prvky rozptýlené zeleně s převažujícím přírodním charakterem B.a.2.3. Velkoplošná struktura otevřených ploch a větších porostních celků s převažujícím přírodním charakterem B.a.2.4. Převažující podíl urbanizovaných ploch rozptýlené zástavby v členité prostorové struktuře B.a.2.5. Převažující podíl urbanizovaných ploch kompaktní zástavby B.a.2.6. Vyvážený podíl urbanizovaných a přírodních ploch v maloplošné prostorové struktuře B.a.2.7. Vyvážený podíl urbanizovaných a přírodních ploch ve velkoplošné prostorové struktuře	
B.a.3. KONFIGURACE LINIOVÝCH PRVKŮ	B.a.3.1. Zřetelné linie morfologie terénu (horizonty, hrany, hřbetnice atd.) B.a.3.2. Zřetelné linie vegetačních prvků (okraje lesních porostů, aleje, doprovodná zeleň atd.) B.a.3.3. Zřetelné linie zástavby B.a.3.4. Zřetelné linie technických staveb	<b>xx</b>          <b>0</b>          <b>0</b>





B.b SOUHRNNÁ KRITERIA RYSY CHARAKTERU A IDENTITY	INDIKÁTORY PŘÍTOMNÝCH HODNOT	ZÁSAH NAVRHOVANÉH O ZÁMĚRU
	B.b.3.5. Uplatnění míst s kulturním významem B.b.3.6. Působivá skladba prvků krajinné scény B.b.3.7. Výrazně přírodní nebo přírodě blízký charakter scenerie	

Tabulka ukazuje skutečnost, že se dotčený krajinný prostor vyznačuje znaky a hodnotami krajinného rázu, které tkví zejména v přírodních, kulturně historických i estetických hodnotách. Všechny identifikované hodnoty a znaky mají v krajinném rázu pozitivní projev, jejich význam je vesměs spoluurčující a cennost běžná či význačná.

### Závěr

Hodnocení vlivu na KR ukázalo, že výstavba navrhovaného záměru, která má plošný charakter, nezasahuje fyzicky do prvků a jevů, které jsou pozitivními charakteristickými rysy krajiny, rysy, které spoluvytvářejí krajinný ráz. Při své hmotě a výšce se však uplatňuje v prostorových vztazích vnímané krajinné scény, v estetických hodnotách dálkových pohledů a dílčích sceneriích.

Navrhovaný záměr se výrazným způsobem uplatňuje v pohledech ze západu, severozápadu, severu i severovýchodu, svým projevem však nesnižuje hodnoty krajinného rázu a nezasahuje nepříznivě do měřítka prostorových vztahů.

Uplatnění navrhovaného záměru při pohledech z východu snižuje hodnoty krajinného rázu, kde nepříznivě zasahuje do měřítka prostorových vztahů.

Navrhovaný záměr bezprostředně nezasahuje do pozitivních hodnot přírodní, kulturní a historické charakteristiky krajinného rázu.

Vymezením dotčeného krajinného prostoru a jeho rozbořem, identifikací pozitivních hodnot a významných rysů jednotlivých charakteristik krajinného rázu a estetických a prostorových vztahů a hodnot jsem dospěla k následujícím závěrům:

- Ráz krajiny se v dotčeném krajinném prostoru vyznačuje znaky a hodnotami přírodní charakteristiky, kulturní a historické charakteristiky krajinného rázu a hodnotami estetickými. Tyto hodnoty lze klasifikovat jako „význačné“ a „běžné“, hodnoty vázané na přírodní park jako „jedinečné“.
- Vliv navrhovaného záměru změny využití území na výše zmiňovaných pozemcích bude ovlivňovat identifikované hodnoty různou měrou, nejsilněji však středně silným zásahem.

### D.I.9. Vlivy na kulturní a historické památky

Zájmové území leží v území s archeologickými nálezy ve smyslu ust. §22 odst. 2 zák. č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči v platném znění. Nejedná se o území s kulturní nebo historickou hodnotou, v území nejsou památkově chráněné objekty.

*Vliv na kulturní a historické památky není předpokládán.*

### D.I.10. Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Vliv na obyvatelstvo a veřejné zdraví nebude negativní, budou-li dodržena veškerá navržená opatření, která jsou uvedena v kap. č D.IV. Realizací záměru dojde ke zvýšení administrativních ploch, ploch pro skladování a logistiku, výstavbě hotelu, vědeckého centra a konferenčního centra. S touto výstavbou bude souviset vyvolaná osobní doprava. Ta však bude vedena především na Pražský okruh.

Podle výsledků hlukové studie po realizaci projektu se bude hluková zátěž pohybovat pod hygienickým limitem dle NV č. 148/2006 Sb. pro starou hlukovou zátěž, při dodržení stanovených protihlukových opatření

Rozptylová studie doložila, že realizací projektu dojde k nárůstu průměrné roční koncentrace NO<sub>2</sub> o 0,8 až 0,9 µg/m<sup>3</sup>, imisní limit nebude překročen v žádném referenčním bodě.

Hodnota imisního limitu pro maximální hodinové koncentrace NO<sub>2</sub> byla v modelovém výpočtu pro rok 2010 překročena na dvou ref. bodech v blízkosti křížení Pražského okruhu s Evropskou bez realizace záměru (překročení bylo častější než povolených 18 případů za rok). Po realizaci záměru se zvýší počet referenčních bodů s překročením imisního limitu ze dvou na pět.

U benzenu dojde k mírnému nárůstu imisní koncentrace v rozmezí 0,04 – 0,05 µg/m<sup>3</sup>, k překročení imisního limitu nedojde.

Ve výhledu pro rok 2010 budou imise prachových částic PM<sub>10</sub> nejvyšší podlé tělesa Pražského okruhu, lokálně budou překračovat limit 40 µg/m<sup>3</sup>. Po realizaci záměru vzroste počet referenčních bodů, kde bude překročen imisní limit, na osm.

Po realizaci záměru dojde k nárůstu imisních koncentrací, u hodinové koncentrace NO<sub>2</sub> a PM<sub>10</sub> nad imisní limity. Jedná ve všech případech o body v blízkosti Pražského okruhu, mimo obytnou zástavbu. Nárůsty vlivem záměru jsou v rozmezí 0,5 – 1,1 µg/m<sup>3</sup> u PM<sub>10</sub> a 5 – 10 µg/m<sup>3</sup> u max. hodinové koncentrace NO<sub>2</sub>.

## D.I.11. Vlivy na dopravní situaci

### Silniční doprava

V dopravní studii od UDI Praha byla vyčíslena stávající a předpokládaná intenzita automobilové dopravy pro 3 stavy: současný stav (rok 2006), stav se záměrem bez staveb 518 a 519 Pražského okruhu (rok 2010) a stav se záměrem po zprovoznění staveb 518 a 519 PO (rok 2010). Zároveň byly posouzeny kapacity vybraných křižovatek.

Napojení areálu se předpokládá pomocí tří komunikací, připojujících se do ulice K letišti a do ulice Za teplárnou. Realizace záměru vyvolá navýšení dopravy o 4137 osobních a 60 nákladních automobilů denně.

Při kapacitních výpočtech byl uvažován nejméně příznivý stav, pro světelně řízené křižovatky pro intenzity špičkové hodiny. Kapacitní výpočty neřízených křižovatek byly zpracovány na intenzity průměrné osmé hodiny. Byly posouzeny kapacity křižovatek Evropská x Drnovská, K letišti x rampa na PO, K letišti x Fajtlova, K letišti x Za teplárnou, K letišti x nová komunikace, K letišti x vrátnice C.2 jih a Za teplárnou x nová komunikace II. Všechny posuzované křižovatky kapacitně vyhovují s dostatečnou rezervou.

*Realizací záměru dojde k navýšení dopravy. Struktura dopravy se realizací záměru nezmění. Napojení zájmového území na okolní komunikace je v především přes mimoúrovňovou křižovatku Evropská/Drnovská/Pražský okruh. Alternativní příjezd do území bude možný přes nadjezd nad Pražským okruhem, který propojí ulice Za teplárnou a Do Horoměřic. Termín výstavby tohoto nadjezdu v současné době není k určený.*

### Městská hromadná doprava

V současné době je území (z hlediska MHD) obsluhováno pouze autobusy, tedy opět silniční dopravou. Výhledově bude v těsné blízkosti zájmového území vést trasa rychlodráhy Praha – Kladno, trasa A metra a přímo v území bude mít konečnou stanici tamvaj z Červeného vrchu. Obsloužení zájmového území MHD je možné uvažovat následující:

#### **Rychlodráha**

Podle dostupných informací má být do roku 2013 zprovozněna rychlodráha Praha - Kladno, se zastávkami na Dlouhé míli a Terminálu sever. Pro obsluhu Rozvojového území Ruzyně by byla zřízena kyvadlová autobusová doprava mezi těmito zastávkami, která by zajistila zlepšení obslužnosti zájmového území hromadnou dopravou.

#### **Autobusy**

Zlepšení autobusové dopravy do zájmového území by bylo možné posílením novými autobusovými linkami z Nových Butovic nebo Zličína. Zvýšení počtu autobusových linek z Dejvické není reálné z důvodu přetížení Vítězného náměstí.

#### **Tramvaj**

V souladu s územním plánem je v projektu zakreslena trasa tramvaje. Jedná se o prodloužení tramvajové trati ze zastávky Divoká Šárka. Do zájmového území vstupuje na jihu a končí smyčkou přibližně v centrální části území. Podle dostupných informací se s prodloužením tramvajové trati v nejbližší době nepočítá.

### **Metro**

Z hlediska záměru jsou důležité dvě stanice připravovaného prodloužení trasy metra A v jeho těsné blízkosti, a to Stanice Staré letiště a Dlouhá Míle. Na Dlouhé míli by byl kombinovaný terminál pro metro a železnici, včetně parkoviště P+R. Pro stavbu „Prodloužení trasy A metra v Praze ze stanice Dejvická“ probíhá v současné době proces pořízení změny územního plánu a zpracování projektové dokumentace.

Kartogramy zatížení modelu hromadné dopravy osob v souvislosti s prodloužením metra pro horizont r. 2020 ukazují, že hlavními dopady prodloužení trasy „A“ metra v síti HD osob z hlediska zátěží bude významný pokles zátěží na tramvajových radiálních trasách (Evropská -70%), útlum autobusové dopravy PID v severozápadním segmentu Prahy, útlum regionální a dálkové autobusové dopravy v souvislosti s vybudováním přestupního terminálu na Dlouhé Míli a možnost ukončení části linek městské a příměstské autobusové dopravy v terminálu Veleslavín namísto Dejvické.

*Z hlediska MHD je v současné době území obsluhováno autobusy. Z dalších možností MHD bude nejdříve dostupná rychlodráha Praha – Kladno, u které je předpoklad zprovoznění v roce 2013. Prodloužení trasy A metra v blízkosti záměru je očekáváno okolo roku 2020. Předpokládaný termín dokončení výstavby záměru „Rozvojové území Ruzyně“ je v roce 2017. Proto očekáváme že rychlodráha bude zprovozněna před dokončením 2. etapy výstavby „Rozvojového území Ruzyně“ a bude tak možná doprava zaměstnanců jak automobilovou dopravou, tak MHD (autobusy a rychlodráha).*

## **D.II. ROZSAH VLIVŮ VZHEDEM K ZASAŽENÉMU ÚZEMÍ A POPULACI**

Charakteristika vlivů projektu je popsána v předchozích kapitolách Oznámení, včetně popisu jejich významnosti. Vliv záměru z hlediska velikosti ovlivněného území je lokální. Přímo dotčené bude stávající území, ve kterém je v současné době pole a zelinářské zahrádky.

Výstavba a provozování záměru vyvolá navýšení dopravy, především osobní. Realizace záměru tak bude znamenat zvýšení emisí oxidů dusíku, prachových částic a benzenu vlivem vyvolané dopravy. Vyvolaná doprava způsobí zvýšení hlukové zátěže. Nadlimitní hodnoty imisních koncentrací budou mimo obytnou zástavbu. Limitní hodnoty hlukové zátěže nebudou překročeny při realizaci protihlukových opatření.

Hodnocené vlivy záměru na životní prostředí budou mít lokální charakter, a to jak z hlediska zasaženého území, tak i populace. Realizací záměru nedojde k zásadní změně poměrů v území, které by výrazně ovlivnily míru jeho zatížení.

## **D.III. Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice**

S odvoláním na popis vlivů na životní prostředí v předcházejících kapitolách je možno tvrdit, že žádné významné nepříznivé vlivy nebudou v měřitelných hodnotách zasahovat za státní hranice České republiky.

## **D.IV. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzací nepříznivých vlivů**

### **Územně plánovací opatření**

Podle schváleného Územního plánu hl. m. Prahy a jeho změn z roku 2004 je zájmové území s navrženou výstavbou funkčně řazené jako „ZVO – území pro areály a komplexy specifických funkcí“ všeobecně smíšené (kód E) a DL (doprava letiště). Odbor výstavby m.č. Praha 6 svým vyjádřením potvrdil (viz Vyjádření č. 1 v přílohách), že záměr je v souladu se schváleným územním plánem.

V severní části je část pozemku OP/NL (orná půda/louky a pastviny), pozemky přilehlé k Pražskému Okruhu jsou zařazeny jako plochy s funkcí DZ (doprava-železniční tratě), DH (doprava – zařízení k hromadné dopravě osob) DH (dálnice, rychlostní komunikace) a IZ (izolační zeleň). V těchto funkčních plochách nebude výstavba realizována.

### **Technická opatření**

Opatření technického rázu bude muset být provedena celá řada, v předkládaném Oznámení jsou stanoveny pouze rámcově, detailně budou rozpracována a řešena v dalších fázích projektové dokumentace.

#### Technická opatření – ochrana vod:

- ú Stavební mechanizace použitá na stavbě bude v bezvadném technickém stavu, aby nedocházelo k možným úkapům ropných látek a olejů. Srážky budou vedeny do kanalizace přes usazovací nádrž s normými stěnami, která zamezí znečištění toku v případě znečištění dešťových vod ropnými látkami. K tomu může dojít při úkapu oleje z vozidel nebo při neopatrné manipulaci s těmito látkami.
- ú Pro případy úniku ropných látek ze stavby bude vypracován havarijní plán
- ú V prostoru stavby nebudou skladovány pohonné hmoty a maziva. Případná manipulace s nimi bude omezena na minimum.
- ú Při vsakování srážek z komunikací a parkovišť bude před vsakovací objekt předřazen lapol.

#### Technická opatření – půda:

- ú Všechny mechanismy, které se budou pohybovat v prostoru staveniště, musí být v dokonalém technickém stavu; nezbytné bude je kontrolovat zejména z hlediska možných úkapů ropných látek; v případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude postupováno podle platné legislativy.
- ú Se skrytou ornici bude nakládáno dle platné legislativy

#### Technická opatření – ovzduší:

- ú Negativní vlivy při výstavbě minimalizovat vhodnou organizací práce, volbou technologie a maximálním zkrácením doby výstavby.
- ú Při skrývce půdy a zemních pracích je třeba vhodnými technickými opatřeními (zejména skrápěním) minimalizovat sekundární prašnost.
- ú Při nasazení a obměně stavebních a dopravních strojů upřednostnit prostředky splňující emisní úroveň EURO 4 nebo alespoň EURO 3.
- ú Nepřipustit provoz vozidel, která produkují nadměrné množství emisí.
- ú Nakládku zeminy na dopravní zařízení provádět nejvýše 10 cm pod horní hranu postranice.
- ú Odstraňovat pravidelně bláto nanesené na komunikaci.

- ú Do provozního řádu staveniště uvést nařízení zamezující znečišťování veřejných komunikací vozidly, vyjíždějícími ze stavby.
- ú Pozemní komunikace budou během výstavby používány pouze ve stanovenou dobu určenou stavebním úřadem, musí být udržovány v běžné čistotě.

#### Technická opatření – hluk:

- ú Při provádění stavby je nutné dbát na ochranu proti hluku dle z. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících předpisů. Hluk ze stavební činnosti nesmí překročit hodnoty stanovené přílohou nařízení vlády č. 502/2000 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.
- ú Provádění zemních a stavebních prací při výstavbě objektu je třeba omezit pouze na denní dobu, tj. od 7 do 21 hod.
- ú V noční době od 21.00 do 7.00 hod provádět pouze přípravné práce, nehlukná stavební činnost, (pouze ve fázi dokončovacích prací). V době mezi 6.00 a 7.00 hodinou ranní a 21.00 a 22.00 hodinou večerní je třeba omezit hlučné práce a mimostaveništní dopravu
- ú Během výstavby používat techniku, která bude v dobrém technickém stavu.
- ú Maximální počet jízd byl stanoven na 20 jízd NA/h jedním směrem.
- ú Příjezd na stavbu bude pouze od křižovatky komunikace Evropská a Pražský okruh.
- ú Kompresory, okružné pily apod. – umístit do uzavřeného prostoru na staveništi.
- ú Při práci u hranic pozemku se bude pohybovat maximálně jeden stroj (80 dB v 10 m).
- ú Stavební stroje a zařízení na stavbě je třeba zvolit v souladu s hlukovou studií. Při výběru dodavatele strojního zařízení pro stavební práce je nutné se řídit požadavky na maximální hlučnost použitých mechanismů, jejichž činnost při výstavbě nezpůsobí zhoršení akustické situace a překročení hygienických limitů v chráněných vnitřních prostorech stavby. Nejvýše přípustné hodnoty hlučnosti použitých typových skupin stavebních mechanismů a akustické vlastnosti konkrétních mechanismů, které je možno použít, jsou uvedeny v hlukové studii.
- ú Na stavbě budou použity mobilní zástěny a plné oplocení staveniště o výšce 3 m

#### Technická opatření – odpady:

- ú Smluvně zajistit využití, eventuálně odstranění odpadů vznikajících v fázi výstavby pouze se subjekty, oprávněnými k této činnosti dle platné legislativy.
- ú V rámci žádosti o kolaudaci objektů předložit specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby a doložit způsob jejich odstranění.
- ú V prováděcích projektech upřesnit jednotlivé druhy odpadů a stanovit jejich množství a předpokládaný způsob odstranění.
- ú Využití, případně odstranění, odpadů z výstavby bude prováděno prostřednictvím smluvních firem majících oprávnění k této činnosti dle platné legislativy.

Technická opatření – fauna a flóra, ekosystémy, krajina:

- ú Zahajovací stavební práce – kácení dřevin, odstranění ruderální vegetace a skrývka zeminy – proběhnou mimo rozmnožovací období savců a zejm. ptáků, tzn. v rozmezí září až března včetně.
- ú Při projektu sadových úprav využít domácí dřeviny a zejména pak dost keřů, které by mohli sloužit jako potenciální hnízdiště a úkryt pro ptáky.
- ú V případě stavebních prací v blízkosti stromů je nutné dodržet ochranná opatření podle ČSN DIN 18 920.
- ú Bude realizována náhradní výsadba v dostatečném rozsahu.

Ostatní opatření:

- ú Zhotovitel stavby povinen používat pouze takový materiál a výrobky, které mají vlastnosti takové, aby po dobu předpokládané existence stavby byla při běžné údržbě zaručena požadovaná mechanická pevnost a stabilita, požární bezpečnost, hygienické požadavky, ochrana zdraví a životního prostředí, bezpečnost při užívání (§ 47 stavebního zákona).
- ú Celý proces výstavby zajišťovat organizačně tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody.
- ú Před uvedením záměru do provozu musí být zpracovány a předloženy ke schválení manipulační, požární a havarijní řady jednotlivých zařízení.

**Kompenzační opatření**

- ú Určitou formou kompenzačního opatření, nebo lépe řečeno omezení rozsahu kácení dřevin je architektonické řešení ploch severně od ulice K Teplárně. Zde jsou stromořadí, která byla architektem do projektu zakomponována, a proto nebudou tyto stromy v rámci stavby vykáceny.

**Preventivní opatření**

- ú Veškeré stavební práce je nutno provádět v souladu s platnými normami, předpisy a zákonnými ustanoveními.
- ú Případné meziskládky budou omezeny na nezbytně nutnou dobu a jejich umístění bude dohodnuto mezi dodavatelem a investorem, po odsouhlasení příslušným stavebním úřadem.
- ú Na stavbě je třeba zajistit bezpečnost práce a technických zařízení zejména dodržováním všech požadavků stanovených ve vyhlášce ČÚBP č. 48/1984Sb. A ČÚBP a ČBÚ č. 324/90 v platném znění a ve stavebním zákonu.
- ú Bezpečnost a ochrana zdraví, požadavky uživatele na bezpečnost práce a technických zařízení musí vycházet z obecně platných právních, bezpečnostních a technických



předpisů jak pro provádění stavby, tak pro její provoz a údržbu; všechny zúčastněné strany jsou povinny tyto předpisy dodržovat a seznámit s nimi dotyčné pracovníky.

- ú Při manipulaci strojů, zařízení a zvláště pak vozidel stavby zajistí dodavatel dohled vyškolené osoby. Vedení stavby zajistí proškolení všech pracovníků o bezpečnosti práce a bezpečnostních opatřeních uvnitř i vně objektu a učiní o tom zápis do stavebního deníku.
- ú Školení mezi pracovníky bude zaměřena zejména na prevenci proti úkapům úniku pohonných látek z stavební mechanizace, strojů a automobilů, jelikož se stavba nachází v II. ochranném pásmu hygienické ochrany vodního zdroje Podolí.
- ú Staveniště bude zabezpečeno proti vstupu nepovolaných osob.
- ú Na stavbě bude po dobu provádění určena odpovědná osoba za požární bezpečnost.

#### **Následná opatření**

- ú Bezpečnost práce a péče o technická zařízení na stavbě musí vycházet z obecně platných právních, bezpečnostních a technických předpisů zejména pro provádění stavby, ale i pro její provoz a údržbu; všechny zúčastněné strany jsou povinny tyto předpisy dodržovat a seznámit s nimi dotyčné pracovníky.

## **D.V. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů**

### **Nedostatky ve znalostech a neurčitosti**

- Neurčitostí je kapacita vyvolané dopravy, hluku a emisí po rozšíření letiště Ruzyně – Dokumentace EIA pro tento záměr je v současné době doplňována a není známa její konečná verze
- Neurčitostí je termín výstavby rychlodráhy Praha – Kladno a prodloužení metra a tramvaje do stanic, které by obsloužily zájmové území
- Neurčitostí je výstavba nadezdu nad Pražským okruhem, která propojí ulici Za Teplárnou s ulicí Do Horoměřic
- Neurčitostí je termín realizace staveb 518, 519 a 520 Pražského okruhu a z toho vyplývající dopravní zátěž na okolních komunikacích (především PO a Evropské)
- Neurčitost plyne rovněž ze stanovení koeficientů pro výpočet a přerozdělení dopravy
- Neurčitostí jsou emisní faktory vozidel, jedná se o odhad vývoje v budoucnosti

- Vzhledem k tomu, že není znám dodavatel stavby ani podrobný plán organizace výstavby, není možné přesně kvantifikovat vlivy vlastní výstavby na okolní prostředí. Akustická a rozptylová studie hodnotí ty vlivy, které lze v současnosti a na základě stávajících informací postihnout.

Při hodnocení vlivu záměru byly použity podklady vyjmenované v seznamu použité literatury a právních norem.

Pro záměr byly vypracovány následující specializované studie, které jsou součástí příloh tohoto Oznámení:

- ú Dopravní studie od UDI Praha
- ú Akustická studie firmou Ekola group s.r.o.
- ú Rozptylová studie firmou ATEM atelier ekologických modelů s.r.o.
- ú Dendrologický průzkum Ing. J. Moravcem
- ú Biologický průzkum kolektivem autorů
- ú Posouzení vlivu záměru na krajinný ráz zpracovaný Ing. M. Bittnerovou

### **Další použité podklady**

1. Beran P.: (2003): Multifunkční centrum Dlouhá míle“ Praha 6, Oznámení dle přílohy č. 3 zákona 100/2001 Sb., Rustical B Praha
2. Bajer: (2005): Paralelní RWY 06R/24L , Dokumentace EIA dle zákona 100/2001 Sb.
3. Kolektiv (2003): Generel odvodnění hlavního města Prahy, Koncepce odvodnění území hl. m. Prahy, DHI, a.s., PVS a.s., Hydroprojekt a.s.
4. Kolektiv (2007) ABS Jets Centrum, Oznámení dle přílohy č. 3 zákona 100/2001 Sb., Get s.r.o.
5. Muranský, S. et Neuman, P. (1980): Průmět ČR. - XV. Krajinářské hodnocení Terplan Praha
6. Havrda – Hexner: „US Ruzyně – Drnovská“
7. Král, J.: Hydrogeologický průzkum pro Rozvojové území Ruzyně. Praha, srpen 2007. K+K průzkum s.r.o.

Při hodnocení bylo použito standardních metod a dostupných vstupních informací. Použitá metodika je zmíněna v rámci příslušných odborných kapitol.

Jednotlivé vlivy na životní prostředí byly hodnoceny v porovnání s normovanými limity, které jsou obsaženy v právních předpisech pro složky životního prostředí. V oborech, u nichž normované limity nejsou stanoveny, je předpokládán dopad verbálně zhodnocen.

Zdrojem informací pro vypracování Oznámení byly dále konzultace se zástupci projektové firmy D-plus a.s. a dotčených orgánů státní správy.

Při hodnocení vlivu záměru byly použity podklady vyjmenované v seznamu použité literatury a právní normy.

### **Právní normy (výčet nejdůležitějších):**

Zákon č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší

Nařízení vlády č. 502/2000 Sb. ze dne 27. listopadu 2000, o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací

Zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění zákona č. 242/1992 Sb.

Zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí

Zákon č. 254/2001 Sb., zákon o vodách

Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších novel

Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí, ve znění pozdějších novel

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

Vyhláška Ministerstva životního prostředí České republiky č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona ČVR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny

Zákon č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu

Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů

Zákon č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška Ministerstva ŽP č. 381/2001 Sb., kterou se stanoví katalog odpadů

Vyhláška Ministerstva ŽP č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady

Nařízení vlády č. 350/2002 Sb., kterým se stanoví imisní limity a podmínky a způsob sledování, posuzování, hodnocení a řízení kvality ovzduší.

Vyhláška MŽP č. 356/2002 Sb., kterou se stanoví seznam znečišťujících látek, obecné emisní limity. aj.

### **Použitá literatura:**

Demek J. a kol. 1965: Geomorfologie českých zemí. Nakladatelství ČSAV, Praha

Jiří Kovanda a spoluautoři, 2001: Neživá příroda Prahy a jejího okolí. Academia a ČGÚ, Praha.

Löw J., Míchal I., 2003: Krajinový ráz, Lesnická práce, Kostelec nad Černými lesy.

Lipský Z., 1999: Sledování změn v kulturní krajině. Lesnická práce, Kostelec nad Černými lesy.

Lipský Z., 1998: Krajinná ekologie pro studenty geografických oborů. Skripta U.K., Praha.

Míchal I., 1994: Ekologická stabilita. Veronika, Brno.

Quitt, E., 1971: Klimatické oblasti Československa. Studia Geographica, 16. Geograf. úst. ČSAV. Brno.

**Ostatní zdroje:**

Webové stránky a mapové aplikace MŽP

Webové stránky Magistrátu hlavního města Prahy

Webové stránky URM

Webové stránky MÚ Praha 6

Příslušné ČSN

Územní plán hl. m. Praha

## **E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU**

V souladu s § 7 odst. 5) zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na ŽP by bylo možno pro navrhovaný záměr uvažovat následující varianty řešení, jejichž stručný popis uvádím dále:

- D. Nulová varianta – zachování stávajícího stavu, tj. pole a zeleninové zahrady
- E. Navržená varianta stavby – aktivní varianta, realizace víceúčelového areálu v Rozvojovém území Ruzyně
- F. Aktivní nulová varianta – jiné využití území

### **Varianta B – aktivní varianta, realizace záměru víceúčelového areálu v Rozvojovém území Ruzyně**

Aktivní variantou je výstavba objektů pro administrativu, sklady a logistiku, hotelu, lázní, vědeckého a konferenčního centra a sportovního areálu. Součástí výstavby objektů budou garáže ve 2 podzemních podlažích a parkovací místa na povrchu terénu. Dále bude v centrální části realizován park o ploše cca 6 500 m<sup>2</sup>. Součástí výstavby budou obslužné komunikace a řešení odvodu srážek do vsakovacích objektů.

Podle územního plánu je převážná část pozemků ve funkční ploše ZVO (Území pro areály a komplexy specifických funkcí) s koeficientem E. Pozemek přiléhající k ulici K Letišti je v zóně DL (doprava letišť), další menší části území jsou ve funkční ploše OP/NL (orná půda/louky a pastviny), DZ (doprava-železniční tratě), DH (doprava – zařízení k hromadné dopravě osob) DH (dálnice, rychlostní komunikace) a IZ (izolační zeleň).

Projekt se vyvíjí od roku 2006, jednotlivé varianty vývoje jsou popsány v kapitole B.I.4.a. Oznámení je zpracováno pro vybranou variantu projektu, proto je Oznámení předkládáno v jedné variantě, která vychází z dokumentace pro ÚR, kterou zpracovala projekční kancelář D-plus projektová a inženýrská a.s.

Popis aktivní varianty je uveden v příslušných kapitolách části B, vliv aktivní varianty je popsán v části D tohoto Oznámení.

### **REFERENČNÍ VARIANTY**

#### **Varianta A – nulová varianta, zachování stávajícího stavu**

Na pozemku nebude realizována žádná nová stavba. V současné době je převážná část území zemědělsky obhospodařována. Nebude-li záměr uskutečněn, bude území nadále

využíváno pro zemědělskou výrobu. Z dlouhodobého hlediska je tato varianta velmi málo pravděpodobná.

Podle územního plánu má plocha, kde je uvažována výstavba, funkce ZVO-E a DL.

Popis stávajícího stavu je uveden v příslušných kapitolách části B, porovnání nulové varianty s aktivní variantou je popsáno v části D tohoto Oznámení.

### **Varianta C – jiné využití území**

Větší část pozemků je v majetku investora, který neuvažuje o jiném využití než pro projekt Rozvojového území Ruzyně. Protože pro tuto variantu neexistuje konkrétní záměr, není možné ji posoudit.

Protože pro variantu C neexistují žádné údaje, byl záměr Rozvojové území Ruzyně posuzován jednovariantně.

## **F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE**

Doplňující údaje jsou obsaženy v kapitole H. přílohy

### **SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK:**

BD	bytové domy
BPEJ	bonitované půdně ekologické jednotky
PD	plánovací dokumentace
CHKO	Chráněná krajinná oblast
CHLÚ	Chráněné ložiskové území
CO	oxid uhličitý
HS	hluková studie
KN	katastr nemovitostí
KÚ	krajský úřad
k.ú.	katastrální území
MŽP	Ministerstvo životního prostředí ČR
MUK	mimoúrovňová křižovatka
NS	navržená stavba
NO <sub>2</sub>	oxid dusičitý
NO <sub>x</sub>	oxidy dusíku
OS	obytný soubor
Oznámení	oznámení dle §6 zákona č. 100/2001 Sb.
PM	Prague Marina
PM10	prašný aerosol do 10 µg
PPO	protipovodňová ochrana
PUPFL	pozemky určené k funkci lesa
RS	rozptylová studie
SO <sub>2</sub>	oxid siřičitý
ÚP	územní plán
ÚPD	územně plánovací dokumentace
ÚSES	územní systém ekologické stability
VKP	významný krajinný prvek
ZPF	zemědělský půdní fond
ŽP	životní prostředí

## **G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNU TÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU**

Předmětem Oznámení záměru „Rozvojové území Ruzyně“ podle zákona č.100/2001 Sb. je výstavba víceúčelového areálu v katastrálním území Ruzyně, v blízkosti letiště Ruzyně. Celkem je navrženo 32 nových budov a zachování jednoho stávajícího objektu, s následujícím využitím:

- 10 administrativních budov (včetně kongresových prostor)
- 1 hotel
- 1 autosalon s administrativním zázemím
- 1 budova pro vědu a vývoj
- 17 objektů pro logistiku, skladování nebo nerušící výrobu
- 1 budova pro sport a tělovýchovu
- 1 restaurace (přestavba ze stávajícího RD)
- 2 objekty pro sport

Dále budou realizovány objekty technického zázemí ( vodojem, trafostanice, rozpojovací stanice, regulační stanice plynu, čerpací stanice), výstavba komunikací, parkovišť a výstavba a přeložky inženýrských sítí.

Celé řešené území zaujímá plochu cca. 21 ha, z toho 16 ha připadá na území, které se nachází v majetku investora. Do Oznámení a zpracovaných studií jsou zahrnuty jak plochy v majetku investora (16 ha), tak další plochy (cca 5 ha). Plochy v majetku investora jsou označeny jako Etapa 1 a Etapa 2. Pro tyto obě etapy (po ukončení procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí) bude vypracována dokumentace pro územní rozhodnutí. Pozemky v majetku jiných vlastníků jsou v Oznámení označeny jako Etapa 3 a Etapa 4 (viz mapa č. 4 v příloze) Pro plochy etap 3 a 4 je navržena zástavba v souladu s územním plánem, dále je v projektu počítáno s napojením infrastruktury i dopravy. Tyto etapy jsou v Oznámení zahrnuty pro posouzení kapacity a vlivů, především z hlediska dopravy, emisí a hluku. Proto je v dopravní studii, rozptylové studii a hlukové studii počítáno se zástavbou v rozsahu všech čtyř etap.

**Uvažované kapacity výstavby**

Etapa	Zastavěné plochy budovami	Hrubá podlahová plocha
	m2	m2
1 ETAPA	9 122	40 137
2 ETAPA	42 507	130 180
3 ETAPA	1 766	1 766
4 ETAPA	3 070	3 610
<b>Celkem</b>	<b>56 465</b>	<b>175 693</b>

**Počet zaměstnanců je uvažován pro jednotlivé etapy takto:**

	1. Etapa	2. Etapa	3. Etapa	4. Etapa	<b>Celkem</b>
<b>Počet zaměstnanců</b>	1 038	3 697	39	113	<b>4 887</b>

**Intenzita dopravy vyvolaná posuzovaným záměrem (rok 2010) v maximální variantě**

	OA a dodávky /den	NA nad 3,5 t /den
Vyvolaná doprava (pro všechny 4 etapy)	4 137	60

**Parkoviště**

Počet parkovacích stání	podzemní garáže	stání na povrchu	<b>Celkem</b>
1. Etapa	360	38	398
2. Etapa	1332	284	1616
3. Etapa	0	18	18
4. Etapa	0	29	29
<b>Celkem</b>	<b>1692</b>	<b>369</b>	<b>2061</b>

Záměr je zařazen do II. kategorie (záměry vyžadující zjišťovací řízení) bodu:

*10.6 Skladové nebo obchodní komplexy včetně nákupních středisek, o celkové výměře nad 3000 m<sup>2</sup> zastavěné plochy; parkoviště nebo garáže s kapacitou nad 100 parkovacích stání v součtu pro celou stavbu.*

Řešené území se nachází na Praze 6, v katastrálním území Ruzyně a je vymezeno pozemky Letiště Praha, Pražským Okruhem, ulicemi Za teplárnou a K letišti – viz přehledná situace v příloze.



**Současný stav/stav bez realizace záměru**

Zájmové území je v současné době zemědělsky využíváno, převážná část jako pole, menší jako zelinářské zahrádky. Dále jsou v území 4 rodinné domy se zahradami, v jižním okraji je budova technického zázemí pro dezinfekci leteckých kabin, sloužící letišti Ruzyně. V současnosti je 95% ploch v území tvořeno polem a zahrádkami nebo zelení (tráva, stromy).

**Stav po realizaci záměru**

Záměrem je realizace víceúčelového areálu „Rozvojové území Ruzyně“, ve kterém bude 32 nových budov s využitím pro administrativu, logistiku, hotel, restauraci, sport a autosalon. Umístění jednotlivých objektů je patrné z koordinační situace, která je přiložena jako Mapa č. 2. Počet podlaží pro jednotlivé budovy je v zastavovacím plánu vyznačen římskou číslicí, obecně lze říci, že:

- ú v severní a východní části území budou jedno a dvoupodlažní budovy (kvůli letovému koridoru). Zde budou převážně skladové a logistické haly.
- ú v centrální a západní části území budou čtyř a pětipodlažní budovy se dvěmi dominantami a to desetipodlažním objektem vědeckého centra a osmipatrovým objektem hotelu. V této části území budou především administrativní objekty.

U administrativních budov, hotelu, budovy pro zábavu a autosalonu je uvažováno se 2 podzemními podlažími pro garáže a technické zázemí.

**Využití území – po realizaci záměru**

<b>Plochy - po realizaci</b>	<b>Etapa 1</b>	<b>Etapa 2</b>	<b>Etapa 3</b>	<b>Etapa 4</b>	<b>IZ,DZ,OP, NL</b>	<b>Celkem všechny etapy</b>
<i>Povrch</i>	<i>Plocha (m<sup>2</sup>)</i>	<i>Plocha (m<sup>2</sup>)</i>	<i>Plocha (m<sup>2</sup>)</i>	<i>Plocha (m<sup>2</sup>)</i>	<i>Plocha (m<sup>2</sup>)</i>	<i>m<sup>2</sup></i>
Zastavěné plochy	9 122	42 507	1 766	3 070	0	<b>56 465</b>
Zeleň na rostlém terénu	4427	39 564	4 801	14 491	24 112	<b>87 395</b>
Pole	0	0	0	0	0	<b>0</b>
Zpevněné plochy	6 801	44 020	4 972	9 692	0	<b>65 485</b>
<b>Plocha etapy</b>	<b>20 350</b>	<b>126 091</b>	<b>11 539</b>	<b>27 253</b>	<b>24 112</b>	<b>209 345</b>

**Tabulka – porovnání ploch**

<b>Plochy - po realizaci záměru</b>			
<b>Povrch</b>	<b>Stávající (m<sup>2</sup>)</b>	<b>Po realizaci (m<sup>2</sup>)</b>	<b>Rozdíl (m<sup>2</sup>)</b>
Zastavěné plochy	863	56 465	55 602
Zeleň	176 591	56 883	-119 708
Park	0	6400	6 400

Plochy - po realizaci záměru			
Povrch	Stávající (m <sup>2</sup> )	Po realizaci (m <sup>2</sup> )	Rozdíl (m <sup>2</sup> )
Komunikace - asfalt	7 779	49 886	42 107
Chodníky - dlažba	0	15 599	15 599
Plochy IZ, DL, OP/NL	24 112	24 112	-
<b>SUMA</b>	<b>209 345</b>	<b>209 345</b>	-

Navrhovaný záměr je v souladu se schválenou Územním plánem hl. m. Prahy. Převážná část pozemků se nachází ve funkční ploše ZVO-E (Území pro areály a komplexy specifických funkcí), pozemek přiléhající k ulici K Letišti je v zóně DL (doprava letiště), v severní části je část pozemku OP/NL (orná půda/louky a pastviny), pozemky přilehlé k Pražskému Okruhu jsou zařazeny jako plochy s funkcí DZ (doprava-železniční tratě), DH (doprava – zařízení k hromadné dopravě osob) DH (dálnice, rychlostní komunikace) a IZ (izolační zeleň). Výstavba je navržena ve funkčních plochách ZVO-E, DL a ZVO-E/OB.

#### Kumulace vlivů:

Z hlediska možnosti kumulace vlivů je nejpravděpodobnější vliv na dopravu, hluk a emise. V informačním systému EIA (<http://eia.cenia.cz/eia/index.php>) je evidováno 17 záznamů o záměrech na katastrálním území Ruzyně, z čehož 3 záměry mohou mít kumulativní vliv, především z důvodu dopravní obslužnosti (přes křižovatku Evropská/Drnovská/Pražský okruh), vlivů na emise a hlukové poměry:

PHA064 [Multifunkční centrum Dlouhá míle, Praha 6 - Ruzyně](#), Zařazení: II/10.6 Změněno: 26.11.2003 15:14 Stav: Nepodléhá dalšímu posuzování

PHA393 [ABS Jets CENTRUM - LKPR, Letiště Praha - Ruzyně, Praha 6](#), Zařazení: II/10.15 Změněno: 12.09.2007 15:49 Stav: Nepodléhá dalšímu posuzování

MZP090 [Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně](#), Zařazení: I/9.2 Změněno: 18.03.2008 13:31 Stav: Dokumentace byla vrácena k dopracování

*Z hlediska kumulace vlivů je nejvýznamnější vliv dopravy, hluku a emisí. V dopravní studii UDI je počítáno s vyvolanou dopravou záměry Multifunkční centrum Dlouhá míle i ABS Jets centrum a výhledovou dopravou na Letiště Ruzyně v roce 2010. Do rozptylové studie a hlukové studie jsou převzaty dopravní data ze studie UDI a tedy i s kumulativním vlivem všech tří záměrů a záměru Rozvojové území Ruzyně pro tento rok. Je však nutné konstatovat že rozšíření Letiště o paralelní dráhu a následné zvýšení kapacity letiště ovlivní hluk, emise a silniční dopravu v okolí letiště. Stav ve vzdálenějším časovém horizontu proto bude výrazně ovlivněn schválenou kapacitou rozšíření letiště Ruzyně.*

**K jednotlivým vlivům:****Vlivy na klima a ovzduší**

Na základě rozptylové studie zpracované firmou ATEM s.r.o., jež je součástí příloh tohoto Oznámení jako studie č. 1 lze konstatovat:

- Realizací projektu dojde k nárůstu průměrné roční koncentrace  $\text{NO}_2$  o 0,8 až 0,9  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , imisní limit nebude překročen v žádném referenčním bodě.
- Hodnota imisního limitu pro maximální hodinové koncentrace  $\text{NO}_2$  byla v modelovém výpočtu pro rok 2010 překročena na dvou ref. bodech v blízkosti křížení Pražského okruhu s Evropskou bez realizace záměru (překročení bylo častější než povolených 18 případů za rok). Po realizaci záměru se zvýší počet referenčních bodů s překročením imisního limitu ze dvou na pět.
- U benzenu dojde k mírnému nárůstu imisní koncentrace v rozmezí 0,04 – 0,05  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , k překročení imisního limitu nedojde.
- Ve výhledu pro rok 2010 budou imise prachových částic  $\text{PM}_{10}$  v nejvyšší podlél tělesa Pražského okruhu, lokálně budou překračovat 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Po realizaci záměru vzroste počet referenčních bodů, kde bude překročen imisní limit, na osm.
- Po realizaci záměru dojde k nárůstu imisních koncentrací, u hodinové koncentrace  $\text{NO}_2$  a  $\text{PM}_{10}$  nad imisní limity. Jedná ve všech případech o body v blízkosti Pražského okruhu, mimo obytnou zástavbu. Nárůsty vlivem záměru jsou v rozmezí 0,5 – 1,1  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  u  $\text{PM}_{10}$  a 5 – 10  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  u max. hodinové koncentrace  $\text{NO}_2$ .

*Zpracovaná rozptylová studie dokládá, že v současné době dochází k překračování imisních limitů  $\text{NO}_2$  a  $\text{PM}_{10}$  ve dvou bodech u Pražského okruhu. Realizací záměru dojde ke zvýšení počtu referenčních bodů, kde bude imisní limit překročen, jedná se místa mimo obytnou zástavbu.*

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

Podle výsledků Hlukové studie, zpracované firmou Ekola group s.r.o. (která je přiložena jako Studie č. 2a a 2b) je možné konstatovat:

- ✓ Pro stávající akustickou situaci v okolí záměru se vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A pohybují ve většině území pod hygienickým limitem dle NV č.148/2006 Sb. pro starou hlukovou zátěž nebo v pásmu nepřesnosti výpočtu.
- ✓ Pro celkovou akustickou situaci ve výhledovém roce 2010 (stav 2) v okolí záměru se vypočtené hodnoty hladiny akustického tlaku A pohybují pod hygienickým limitem dle NV č.148/2006 Sb. pro starou hlukovou zátěž (dále SHZ). Oproti současnému stavu dojde k lokálnímu zhoršení akustické situace cca o + 3,1 dB v denní době a v noční době ca +2,3dB. Naopak v některých lokalitách dojde ke zlepšení akustické situace až o -1,6 dB v denní době a – 1,7 dB v noční době. Toto zlepšení je způsobeno odstíněním Pražského okruhu novými hmotami objektů Rozvojové zóny Praha Ruzyně.

- ✓ Pro celkovou akustickou situaci ve výhledovém roce 2010, za předpokladu dokončení staveb 518 a 519 Pražského okruhu (stav 3), v okolí záměru se vypočtené hodnoty hladiny akustického tlaku A pohybují pod hygienickým limitem dle NV č.148/2006 Sb. pro starou hlukovou zátěž (dále SHZ). Vzhledem k tomu, že trasa pražského okruhu bude muset mít protihluková opatření, která budou chránit zástavbu Na Padesátníkú lze předpokládat, že hluk emitovaný dopravou na pražském okruhu, který bude dominantním zdrojem hluku pro zástavbu ve svém okolí bude splňovat požadované hygienické limity 60 dB resp. 50 dB. Rozsah a přesné vedení stavby 518 a 519 v této části území včetně PHO neměl zpracovatel akustické studie k dispozici.
- ✓ Ve výhledovém stavu 3 je uvažováno s dokončenými stavbami 518, 519 a 520 silničního okruhu – dojde tedy ke změně komunikační sítě. V akustické situaci dojde k lokálnímu zhoršení akustické situace cca o + 6,6 dB v denní době a v noční době cca +6,6dB. Naopak v některých lokalitách dojde ke zlepšení akustické situace až o -1,1 dB v denní době a – 0,9 dB v noční době. Toto zlepšení je způsobeno odstíněním Pražského okruhu novými hmotami objektů Rozvojové zóny Praha Ruzyně.

*Podle výsledků hlukové studie splňují stacionární zdroje hluku hygienický limit pro denní dobu, pro noční dobu jsou v některých bodech hodnoty nad hygienickým limitem a proto bude nutné dopřesnit vstupní údaje, případně navrhnout protihluková opatření.*

*U liniových zdrojů hluku je dominantní hluk emitovaný dopravou na pražském okruhu. Zde se bude nutné v rámci realizace staveb 518 a 519 Pražského okruhu realizovat protihluková opatření, která budou chránit obytnou zástavbu.*

### **Vlivy na vodu**

Při realizaci stavby bude nutné dbát na zamezení znečištění povrchových a podzemních vod především ropnými látkami ze stavebních mechanismů a dopravních prostředků. Srážkové vody z plochy stavby budou vedeny do kanalizace přes jímku s nornými stěnami pro zachycení ropných látek.

Z hlediska hydrogeologické charakteristiky území, která je popsána v kap. C lze konstatovat, že nedojde k ovlivnění kvality podzemní vody, základová spára bude nad hladinou podzemní vody.

Vzhledem k tomu, že dešťové vody budou vsakovány do horninového prostředí je vliv záměru na vodu zanedbatelný.

*Vliv záměru nebude mít významný vliv na podzemní ani na povrchovou vodu.*

### **Vlivy na půdu**

Stavbou bude dotčen ZPF, v území jsou parcely vedené v KN jako orná půda, trvalý travní porost, zahrada a dále zastavěná plocha a nádvoří a ostatní plochy.

V řešeném území se nachází zemědělská půda vedená v ZPF, podle výpisu z KN se jedná o trvalý travní porost, ornou půdu a zahradu. Dále jsou v zájmovém území pozemky které nejsou vedené v ZPF – ostatní plocha, zastavěná plocha a nádvoří.

V současné době není vypracován odělovací geometrický plán, ten bude zpracován až pro další fázi projektové dokumentace. Velikost ploch orné půdy vedené v ZPF je proto jenom odhadnut – bude to cca 105 000 m<sup>2</sup> půdy vedené v I. třídě ochrany ZPF s BPEJ 2.10.00.

### **Vlivy na horninové prostředí a surovinové zdroje**

Stavbou nedojde k dotčení ložiska vyhrazených či nevyhrazených nerostů, ani k vyvolání sesuvných pohybů.

*Vliv záměru na horninové prostředí a nerostné zdroje je nulový, k jeho ochraně není třeba přijímat žádná opatření.*

### **Vliv na faunu, floru a ekosystémy**

*Území má malou floristickou hodnotu, z hlediska vlivu na vegetaci jde o zanedbatelný vliv. Na zájmové ploše byly zjištěny pouze běžné až obecně rozšířené druhy rostlin s převahou ruderalů. Vegetace má minimální floristickou hodnotu.*

*Dendrologický průzkum zjistil převážně stromy v dobrém stavu s mírně narušenou vitalitou, část stromů ve stromořadích bude zachována, je součástí architektonického návrhu.*

*Zoologický průzkum nezjistil biotopy vhodné pro chráněné živočichy, z hlediska fauny je vliv nevýznamný. I přesto doporučujeme zahájit stavební práce tak, aby byl potenciální vliv co nejmenší. Nejvhodnější je konec léta (září), kdy je například již ukončené hnízdní období ptáků (včetně druhého hnízdění).*

*Vlivy na ekosystémy budou zanedbatelné, v zájmovém území nejsou žádné kvalitní původní ekosystémy.*

### **Vlivy na chráněné přírodní objekty a území**

*Z hlediska ochrany přírody nebude mít navrhovaná stavba negativní vliv na své okolí ani na chráněné přírodní objekty ani území.*

### **Vliv na krajinu**

Navrhovaný záměr se výrazným způsobem uplatňuje v pohledech ze západu, severozápadu, severu i severovýchodu, svým projevem však nesnižuje hodnoty krajinného rázu a nezasahuje nepříznivě do měřítka prostorových vztahů. Uplatnění navrhovaného záměru při pohledech z východu snižuje hodnoty krajinného rázu, kde nepříznivě zasahuje do měřítka prostorových vztahů. Navrhovaný záměr bezprostředně nezasahuje do pozitivních hodnot přírodní, kulturní a historické charakteristiky krajinného rázu.

*Ráz krajiny se v dotčeném krajinném prostoru vyznačuje znaky a hodnotami přírodní charakteristiky, kulturní a historické charakteristiky krajinného rázu a hodnotami estetickými. Tyto hodnoty lze klasifikovat jako „význačné“ a „běžné“, hodnoty vázané na přírodní park*

jako „jedinečné“. Vliv navrhovaného záměru změny využití území na výše zmiňovaných pozemcích bude ovlivňovat identifikované hodnoty různou měrou, nejsilněji však středně silným zásahem.

### **Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví**

Vliv na obyvatelstvo a veřejné zdraví nebude negativní, budou-li dodržena veškerá navržená opatření, která jsou uvedena v kap. č D.IV. Realizací záměru dojde ke zvýšení administrativních ploch, ploch pro skladování a logistiku, výstavbě hotelu, vědeckého centra a konferenčního centra. S touto výstavbou bude souviset vyvolaná osobní doprava. Ta však bude vedena především na Pražský okruh.

Podle výsledků hlukové studie po realizaci projektu dojde lokálně ke zvýšení a lokálně ke snížení hlukové zátěže.

Rozptylová studie doložila, že realizací projektu dojde k nárůstu průměrné roční koncentrace NO<sub>2</sub> o 0,8 až 0,9 µg/m<sup>3</sup>, imisní limit nebude překročen v žádném referenčním bodě.

Hodnota imisního limitu pro maximální hodinové koncentrace NO<sub>2</sub> byla v modelovém výpočtu pro rok 2010 překročena na dvou ref. bodech v blízkosti křížení Pražského okruhu s Evropskou bez realizace záměru (překročení bylo častější než povolených 18 případů za rok). Po realizaci záměru se zvýší počet referenčních bodů s překročením imisního limitu ze dvou na pět.

U benzenu dojde k mírnému nárůstu imisní koncentrace v rozmezí 0,04 – 0,05 µg/m<sup>3</sup>, k překročení imisního limitu nedojde.

Ve výhledu pro rok 2010 budou imise prachových částic PM<sub>10</sub> nejvyšší podél tělesa Pražského okruhu, lokálně budou překračovat limit 40 µg/m<sup>3</sup>. Po realizaci záměru vzroste počet referenčních bodů, kde bude překročen imisní limit, na osm.

Po realizaci záměru dojde k nárůstu imisních koncentrací, u hodinové koncentrace NO<sub>2</sub> a PM<sub>10</sub> nad imisní limity. Jedná ve všech případech o body v blízkosti Pražského okruhu, mimo obytnou zástavbu. Nárůsty vlivem záměru jsou v rozmezí 0,5 – 1,1 µg/m<sup>3</sup> u PM<sub>10</sub> a 5 – 10 µg/m<sup>3</sup> u max. hodinové koncentrace NO<sub>2</sub>.

*Záměr nebude mít významný vliv na obyvatelstvo a veřejné zdraví. Dominantním zdrojem hluku a emisí je stávající doprava na Pražském okruhu a Evropské ulici.*

### **Vlivy na dopravu**

#### **Silniční doprava**

V dopravní studii od UDI Praha byla vyčíslena stávající a předpokládaná intenzita automobilové dopravy pro 3 stavy: současný stav (rok 2006), stav se záměrem bez staveb

518 a 519 Pražského okruhu (rok 2010) a stav se záměrem po zprovoznění staveb 518 a 519 PO (rok 2010). Zároveň byly posouzeny kapacity vybraných křižovatek.

Napojení areálu se předpokládá pomocí tří komunikací, připojujících se do ulice K letišti a do ulice Za teplárnou. Realizace záměru vyvolá navýšení dopravy o 4137 osobních a 60 nákladních automobilů denně.

Při kapacitních výpočtech byl uvažován nejméně příznivý stav, pro světelně řízené křižovatky pro intenzity špičkové hodiny. Kapacitní výpočty neřízených křižovatek byly zpracovány na intenzity průměrné osmé hodiny. Byly posouzeny kapacity křižovatek Evropská x Drnovská, K letišti x rampa na PO, K letišti x Fajtlova, K letišti x Za teplárnou, K letišti x nová komunikace, K letišti x vrátnice C.2 jih a Za teplárnou x nová komunikace II. Všechny posuzované křižovatky kapacitně vyhovují s dostatečnou rezervou.

*Realizací záměru dojde k navýšení dopravy. Struktura dopravy se realizací záměru nezmění. Napojení zájmového území na okolní komunikace je v především přes mimoúrovňovou křižovatku Evropská/Drnovská/Pražský okruh. Alternativní příjezd do území bude možný přes nadjezd nad Pražským okruhem, který propojí ulice Za teplárnou a Do Horoměřic. Termín výstavby tohoto nadjezdu v současné době není k určení.*

### **Městská hromadná doprava**

V současné době je území (z hlediska MHD) obsluhováno pouze autobusy, tedy opět silniční dopravou. Výhledově bude v těsné blízkosti zájmového území vést trasa rychlodráhy Praha – Kladno, trasa A metra a přímo v území bude mít konečnou stanici tamvaj z Červeného vrchu. Nejdříve má být dokončena Rychlodráha Praha – Kladno, a to v roce 2013. Zlepšení autobusové dopravy do zájmového území by bylo možné posílením novými autobusovými linkami z Nových Butovic nebo Zličína. Zvýšení počtu autobusových linek z Dejvické není reálné z důvodu přetížení Vítězného náměstí. S prodloužením tramvajové trati v nejbližší době nepočítá. Prodloužení trasy metra A by bylo možné v horizontu do roku 2020

*Z hlediska MHD je v současné době území obsluhováno autobusy. Z dalších možností MHD bude nejdříve dostupná rychlodráha Praha – Kladno, u které je předpoklad zprovoznění v roce 2013. Prodloužení trasy A metra v blízkosti záměru je očekáváno okolo roku 2020. Předpokládaný termín dokončení výstavby záměru „Rozvojové území Ruzyně“ je v roce 2017. Proto očekáváme že rychlodráha bude zprovozněna před dokončením 2. etapy výstavby „Rozvojového území Ruzyně“ a bude tak možná doprava zaměstnanců jak automobilovou dopravou, tak MHD (autobusy a rychlodráha).*

V předloženém Oznámení záměru dle zákona 100/2001 Sb. je zhodnocen vliv výstavby záměru „Rozvojové území Ruzyně“ na životní prostředí.

Areál se nachází v blízkosti Letiště Ruzyně na Praze 6. Předložené Oznámení popisuje a vyhodnocuje vlivy na životní prostředí a obyvatelstvo, vyvolané výstavbou a provozem záměru v jeho okolí v porovnání se současným provozem v území.

Vyhodnocení vlivů je úměrné současnému stavu znalostí o tomto záměru. Na základě všech aspektů uvedených a hodnocených v Oznámení, které souvisejí s realizací navrhovaného záměru „Rozvojové území Ruzyně“, při předpokladu splnění opatření navrhovaných k omezení a minimalizaci negativních důsledků na životní prostředí, lze konstatovat, že **navrhovaná stavba je akceptovatelná, a je proto možné realizaci záměru doporučit.**

Datum zpracování oznámení: 28.4. 2008

Jméno, bydliště a telefon zpracovatele oznámení a osob, které se na zpracování podílely:

ú Ing. Jan Král, Praha 4, tel.: 221 979 382  
*držitel autorizace č. j. 7150/1276/OIP/03, prodloužené č.j. 62704/ENV/07*

ú Bc. Zuzana Králová, Praha 4, tel.: 221 979 381

ú Tomáš Dlabal, Praha 2, tel.: 221 979 382

Podpis zpracovatele Oznámení:



# PŘEHLEDNÁ SITUACE

