

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

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

PRAGUE MARINA

fáze II.A

Oznamovatel: PM Riverbank s.r.o.
Jankovcova 1569/2c.
170 00 Praha 7

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

Praha, únor 2008

© K+K průzkum

9

ÚVOD	6
A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI	8
A.I. OBCHODNÍ FIRMA	8
PM RIVERBANK S.R.O.	8
A.II. IČO	8
A.III. SÍDLO	8
A.IV. JMÉNO, PŘÍJMENÍ, BYDLIŠTĚ A TELEFON OPRÁVNĚNÉHO ZÁSTUPCE OZNAMOVATELE	8
B. ÚDAJE O ZÁMĚRU	8
B.I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	8
<i>B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1</i>	<i>8</i>
<i>B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru</i>	<i>8</i>
<i>B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území).....</i>	<i>10</i>
<i>B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry</i>	<i>11</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>20</i>
<i>B.I.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru</i>	<i>22</i>
<i>B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení</i>	<i>34</i>
<i>B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků.....</i>	<i>34</i>
<i>B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat.....</i>	<i>34</i>
II. ÚDAJE O VSTUPECH	35
<i>B.II.1. Půda.....</i>	<i>35</i>
<i>B.II.2. Voda.....</i>	<i>36</i>
<i>B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje.....</i>	<i>36</i>
<i>B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu</i>	<i>38</i>
<i>B.II.5. Ochranná pásma</i>	<i>43</i>
III. ÚDAJE O VÝSTUPECH	45
<i>B.III.1. Ovzduší</i>	<i>45</i>
<i>B.III.2. Odpadní vody</i>	<i>51</i>
<i>B.III.3. Odpady.....</i>	<i>53</i>
<i>B.III.4. Ostatní: Hluk, vibrace.....</i>	<i>56</i>
<i>B.III.5. Doplňující údaje</i>	<i>62</i>
C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	64
C.I. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ	64
C.I.1. Ekosystémy.....	64
C.I.2. Územní systém ekologické stability krajiny (ÚSES).....	65
C.I.3. Významné krajinné prvky (VKP).....	66

C.I.4. Zvláště chráněná území (ZCHÚ).....	66
C.I.5. Území přírodních parků (PP)	66
C.I.6. Evropsky významné lokality (EVL) a ptačí oblasti (PO)	67
C.I.7. Území historického, kulturního nebo archeologického významu	67
C.I.8. Území hustě zalidněná	68
C.I.9. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení.....	68
C.I.10. Staré ekologické zátěže.....	68
C.I.11. Extrémní poměry v dotčeném území	69
C.II. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA STAVU SLOŽEK ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ, KTERÉ BUDOU PRAVDĚPODOBŇ VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY.....	70
C.II.1. Klíma a Ovzduší	70
C.II.2. Horninové prostředí a přírodní zdroje.....	71
C.II.3. Hydrogeologie a Hydrologie.....	72
C.II.4. Půda.....	72
C.II.5. Geomorfologie.....	73
C.II.6. Krajina.....	73
C.II.7. Fauna a flóra	75
C.II.8. Obyvatelstvo.....	79
C.II.9. Hmotný majetek.....	79
D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	80
D.I. CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ A ODHAD JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI (Z HLEDISKA PRAVDĚPODOBŇNOSTI, DOBY TRVÁNÍ, FREKVENCE A VRATNOSTI)	80
D.I.1. Vlivy na klíma a ovzduší.....	80
D.I.2 Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky	81
D.I.3. Vlivy na vodu.....	82
D.I.4. Vlivy na půdu.....	82
D.I.5. Vlivy na horninové prostředí a surovinové zdroje.....	83
D.I.6. Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy.....	83
D.I.7. Vlivy na chráněné přírodní objekty a území.....	84
D.I.8. Vlivy na krajinu a krajinný ráz.....	84
TABULKA IDENTIFIKACE.....	87
A KLASIFIKACE ZNAKŮ KRAJINNÉHO RÁZU.....	87
Klasifikace identifikovaných znaků	87
Dle projevu	87
Dle významu v KR	87
Dle cennosti	87
Vliv NS.....	87
Znaky dle § 12	87
Konkrétní identifikované znaky a hodnoty.....	87

Pozitivní	87
Zásadní.....	87
Jedinečný.....	87
Znaky přírodní charakteristiky.....	87
Znaky kulturní a historické charakteristiky vč. kulturních dominant.....	87
Znaky estetických hodnot vč. harmonického měřítka a vztahů v krajině	88
D.I.9. Vlivy na kulturní a historické památky.....	89
D.I.10. Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví.....	89
D.I.11. Vlivy na dopravní situaci	90
D.II. ROZSAH VLIVŮ VZHLEDEM K ZASAŽENÉMU ÚZEMÍ A POPULACI	91
D.III. ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVECH PŘESAHUJÍCÍCH STÁTNÍ HRANICE	91
D.IV. OPATŘENÍ K PREVENCÍ, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACÍ NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ	91
D.V. CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH A NEURČITOSTÍ, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI SPECIFIKACI VLIVŮ	95
E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU.....	98
F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE	99
G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU	100

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.

Vyjádření č. 4) Vyjádření firmy DHI jako zpracovatele 2D povodňového modelu včetně výkresu

Mapová a obrazová dokumentace

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

Mapa č. 2) Koordinační situace

Mapa č. 3) Výkresy pro výpočet KZ

Mapa č. 4) Situace – územní plán dle změny Z 0720

Mapa č. 5) Příčný řez

Mapa č. 6) Fáze projektu Prague Marina

Výkres č. 1) Fotodokumentace

Výkres č. 2) Letecký snímek

Výkres č. 3) Zákres objektů do fotografií a 3D model

Výkres č. 4) Územní plán

Výkres č. 5) ÚSES

Dokumenty

Dokument č. 1) Výpis z KN a snímek katastrální mapy

Specializované studie

Studie č. 1) Rozptylová studie znečištění ovzduší

Studie č. 2) Akustická studie

Studie č. 3) Dopravní studie

Studie č. 4) Biologický průzkum

Studie č. 5) Dendrologický průzkum

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

Úvod

Předkládaný záměr PRAGUE MARINA fáze II.A se nachází na levém vltavském břehu v Praze 7, v blízkosti Libeňského mostu, na pozemcích dnešního Holešovického přístavu. Fáze II.A navazuje na Prague Marina fáze I. která zahrnovala výstavbu bytových objektů (I.A) a administrativních budov (I.B). Projekt Prague Marina (fáze II a III) nahradí stávající sklady novými objekty (5 bytových a 1 administrativní), doplněné zázemím odpočinkových a vyhlídkových míst na řeku. Původně průmyslové, výrobní a skladové území v širším okolí Holešovického přístavu se postupně mění na obytně – administrativní čtvrť. Jako příklad lze uvést Holešovický pivovar, Teslu Holešovice a další, kde probíhala cca do roku 1989 výroba. Od té doby byly tyto objekty stále méně využívány, dnes je v provozu pouze zlomek původního využití. U Prague Mariny je situace specifická tím, že v současnosti jsou v zájmovém území provozovány sklady a deponie štěrkopísku. Tyto provozy generují nákladní dopravu v intenzitě 700 jízd NA denně. Po realizaci projektu Prague Marina dojde ke zrušení skladů a odbourání takřka veškeré nákladní dopravy do území. Naopak ale dojde k nárůstu osobní dopravy do bytových a administrativních objektů Prague Mariny.

Projekt Prague Marina nahradí stávající sklady, přístavní funkce na poloostrově zůstanou zachovány. V pásu kolem přístavního bazénu bude zřízena obslužná komunikace a kotviště, které umožní funkce vyžadované Státní plavební správou: stání plavidel, nástup a výstup cestujících i posádky, zásobování plavidel, ochranný přístav. Tyto funkce budou zabezpečovány podél celého přístavního bazénu.

Projekt Prague Marina je členěn do několika fází:

Prague Marina I je situována podél Jankovcovy ulice. Tento záměr byl v roce 2006 posuzován dle zákona 100/2001 Sb. a v současné době již probíhá výstavba této fáze.

Prague Marina II je situována v prostoru mezi objektem Tokovo, Vltavou a částečně na poloostrově. Fáze II je členěna do 2 podfází - II.A, II.B. Předkládaným záměrem k posouzení je fáze II.A, která zahrnuje výstavbu 5 bytových domů (A, B, C, D, E) a jedné administrativní budovy (Office A). Další fáze II.B bude zahrnovat výstavbu další administrativní budovy (Office B), vliv fáze II.B není v předkládaném Oznámení hodnocen, protože tento projekt ještě není připraven.

Prague Marina III je situována na poloostrovní „kosu“, která je mezi tokem Vltavy a zálivem přístavu. Hodnocení vlivů III. fáze není součástí tohoto Oznámení.

Z důvodu kumulace vlivů byl do studií (dopravní, hlukové, rozptylové) zahrnut i vliv dopravy, vyvolaný fázemi II.B., a III. a také fáze I. která je v současnosti ve výstavbě.

Záměrem fáze II.A je výstavba 5ti bytových domů a jedné administrativní budovy, včetně komunikací, parkovišť a inženýrských sítí. Soubor 5-ti bytových domů se šachovnicovým uspořádáním a s orientací východ-západ bude doplněný administrativní budovou navrženou u Libeňského mostu. Administrativní objekt má severo-jihní orientaci.

Tři obytné domy na břehu Vltavy jsou vysoké cca 34,5 m (10 nadzemních podlaží – 9 pater). Dva ustupující domy blíže středu území jsou vysoké 50,5 m (15 nadzemních podlaží – 14 pater). Administrativa bude mít výšku 44,8 m (12 nadzemních podlaží – 11 pater). Domy mají společné 2 suterénní podlaží, ve kterých jsou umístěny garáže a technické místnosti. Suterény bytových domů jsou od suterénu Office A odděleny..

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

A.I. Obchodní firma

PM Riverbank s.r.o.

A.II. IČO

278 84 201

A.III. Sídlo

Jankovcova 1569/2c.

170 00 Praha 7

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

Gil Shimon Romem, Vitošská 3414/9, 143 00 Praha 4

Tomáš Winterstein, Na Švihance 9, 120 00 Praha 2

Ing. Jindřich Vodička, Gorkého 1256, Černošice

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I. Základní údaje

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

Prague Marina fáze II.A

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 bodu 10.6 Skladové nebo obchodní komplexy včetně nákupních středisek, o celkové výměře nad 3000 m² 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 5ti bytových domů se šachovnicovým uspořádáním, s orientací východ–západ, doplněný administrativní budovou navrženou u Libeňského mostu. Administrativní objekt má severo-jihní orientaci. Součástí záměru je výstavba komunikací,

parkovišť a inženýrských sítí, včetně jejich přeložek. Po realizaci výstavby budou provedeny sadové úpravy včetně odpočinkových míst s výhledem na Vltavu.

Tři obytné domy na břehu Vltavy jsou vysoké cca 34,5 m (10 nadzemních podlaží – 9 pater). Dva ustupující domy blíže středu území jsou vysoké 50,5 m (15 nadzemních podlaží – 14 pater). V úrovni 1. NP budou umístěny plochy pro komerční využití. V druhém a dalších nadzemních patrech budou bytové jednotky. V objektu Office A bude administrativa s podlažní plochou 17 000 m², výška budovy bude 44,8 m (12 nadzemních podlaží – 11 pater). Domy mají společné 2 suterénní podlaží, ve kterých jsou umístěny garáže a technické místnosti. Suterény bytových domů jsou od suterénu Office A odděleny.

Projekt navazuje na předchozí architektonicko urbanistické práce provedené v tomto prostoru, zejména pak na stavbu Prague Marina fáze I., a vychází ze změny ÚPn hl. m. Prahy č. Z0720/00. V textové a grafické části této změny byly stanovené regulativy zástavby předmětného území, a to jak ve funkci tak i v kapacitách vyjádřených kódem míry využití území v hodnotě H a D. Ze zmíněné změny ÚPn hl. m. Prahy č. Z 0720, vyplývají pro území regulativy, zejména kód míry využití území v hodnotě 2,2 pro KPP. Tento kód představuje kapacitu v celém řešeném území cca 81 800 m² podlažních ploch. Z této kapacity je výstavbou související s Prague Marina fáze I. a již existující zástavbou vyčerpáno 6 070 m² HPP. Pro zástavbu zbývá cca 75 805 m² HPP.

Fáze Prague Marina II.A. plánuje využít cca 40 000 – 45 000 m² HPP z funkční plochy H a části D pro 5 bytových domů. Dalších cca 17 000 m² HPP, je plánováno využít pro administrativní funkci realizací administrativní budovy Office A v sousedství Libeňského mostu.

V současné době je území využíváno pro skladování štěrkopísku a kancelářskou budovu (služebna Policie ČR a kanceláře Českých přístavů). Na okraj zájmového území zasahuje do areálu skladu stavebnin Sortim. Současné využití území uvádí následující tabulka:

Plochy - stávající	
povrch	plocha (m ²)
zastavěné plochy	510
zeleň	6 000
nezpevněné plochy (deponie)	7 500
zpevněné plochy (asfalt)	5 244
SUMA	19 254

Po realizaci záměru Prague Marina II.A dojde k navýšení zastavěných a zpevněných ploch:

Plochy - po realizaci záměru	
povrch	plocha (m ²)
zastavěné plochy	6 100
zeleň	8 277
komunikace - asfalt	1 062
chodníky - dlažba	3 815
SUMA	19 254

Intenzita dopravy vyvolaná posuzovaným záměrem – odhad (rok 2015).

PM II.A - Vyvolaná doprava (rok 2015)	počet automobilů		
	den	noc	Celkem
OA	1232	2	1234
NA	31	6	37
Celkem doprava PM II.A			1271

Intenzita dopravy vyvolaná PM II + III fáze - odhad (rok 2015).

PM II + III - Vyvolaná doprava (rok 2015)	počet automobilů		
	den	noc	celkem
OA	2217	100	2317
NA	34	6	40
Celkem doprava PM II + III			2357

Parkoviště a zpevněné plochy

Součástí výstavby 5 bytových a 1 administrativního objektu bude i výstavba podzemních grážových stání a parkovišť na povrchu. Jejich počet uvádí následující tabulka:

Objekty	PS v garážích	PS na povrchu	Celkem
Bytové A,B,C,D,E	520	19	539
Office A	220	14	234
Celkem PS v PM IIa	740	33	773

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

kraj: Hlavní město Praha
 město: Praha
 katastrální území: Holešovice, Praha 7

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

Záměr Prague Marina je umístěn v Praze 7, na levém vltavském břehu v blízkosti Libeňského mostu, na pozemcích dnešního Holešovického přístavu. Projekt jako takový je rozdělen na několik fází:

Prague Marina fáze I.A a I.B je situována podél Jankovcovy ulice. Tento záměr byl posuzován dle zákona 100/2001 Sb. a v současné době již probíhá výstavba této fáze.

Prague Marina fáze II je situována v prostoru mezi objektem TOKOVO a Vltavou. Fáze II je členěna do 2 podfází - II.A, II.B. **Předkládaným záměrem je fáze II.A, která zahrnuje výstavbu 5 bytových domů (A, B, C, D, E) a jedné administrativní budovy (Office A).** Další fáze (II.B) bude zahrnovat výstavbu administrativní budovy (Office B), vliv fáze II.B. není hodnocený v předkládaném Oznámení.

Prague Marina fáze III je situována na poloostrovní „kosu“, která je mezi tokem Vltavy a zálivem přístavu. Hodnocení vlivů III. fáze není součástí tohoto Oznámení.

V pásu kolem přístavního bazénu bude zřízena obslužná komunikace a kotviště pro zajištění přístavních funkcí, které vyžaduje Státní plavební správa.

Časově je u celého projektu Prague Marina předpokládán následující harmonogram:

- Fáze I.A (bydlení, služby ve stávajících domech) 2006 - 2008
- Fáze I.B (administrativa, služby v přízemí) 2008 – 2010
- Fáze II.A (bydlení, administrativa, služby) 2008 – 2010
- Fáze II.B (administrativa, služby) 2009 – 2011
- Fáze III – 1. část (bydlení, služby, kanceláře) 2007 – 2009
- Fáze III – 2. část (bydlení, služby, kanceláře) 2009 – 2011

V rámci každé fáze je část výstavby bytová a část administrativní. Bytová výstavba každé fáze je realizována dříve než administrativní.

Podle tohoto harmonogramu je možné předpokládat souběh výstavby jednotlivých fází Prague Marina. Proto je nutné uvažovat s kumulací vlivů ve fázi výstavby, tedy například vliv výstavby II. fáze na I. fázi. Tyto vlivy byly zapracovány do studií (emise, hluk) a jsou hodnoceny v Oznámení.

Příjezd do zájmového území je v současné době z jihu pod Libeňským mostem. Ze západu, z křižovatky U Uranie/Jankovcova bude možný příjezd až po vybudování nové okružní křižovatky. Výstavba této křižovatky proběhne v rámci I. fáze.

V současné době je na poloostrově provozováno několik skladových hal (stavebniny, spotřební zboží apod.). V ploše fáze II.A. je deponie štěrkopísku a je zde několik budov (administrativa, policie, trafostanice). V čele přístavního bazénu je opravárenská loděnice s lodním výtahem a s přístavní komunikací podél nábrežní zdi.

Protože se fáze II.A se nachází mezi Libeňským mostem a „kosou“ poloostrova je doprava do Autovarsu a na poloostrov vedena přes plochu fáze II.A. V průběhu výstavby a provozu II.A fáze musí být zachován příjezd na „kosu“ i do Autovarsu. Během výstavby budou sklady na „kose“ v provozu, po kolaudaci II. fáze je předpokládáno, že sklady budou demolovány a výstavba se posune do III.fáze.

Z uvedených údajů vyplývá, že hlavní kumulace vlivů bude z vyvolané dopravy, emisí a hluku z dopravy při výstavbě a při provozu. Po dokončení výstavby II.A. ještě přibudou stacionární zdroje hluku na budovách.

Nejbližší zástavbou budou v době výstavby fáze II.A objekty Prague Marina I. (kde I.B jsou administrativní a I.A obytné domy). Proto byl v hlukové a rozptylové studii řešen vliv výstavby a provozu záměru na tyto objekty. Na II.A. fázi bude v budoucnosti navazovat fáze II.B a III., které budou následovat až po realizaci fáze II.A. Tyto další fáze nejsou předmětem posouzení zpracovávaného Oznámení. Požadavkem MHMP bylo, aby v Oznámení byl posouzen vliv na dopravu, hluk a emise fází II a III, protože budou používat stejné příjezdové komunikace. Dopravní řešení, včetně vyvolané dopravy celým souborem Prague Marina (fáze I. až III.), je proto zpracováno v Dopravní studii (v příloze jako Studie č. 3), v souladu s požadavky OOP MHMP.

Dopravní zátěž byla vypočítána v predikovaných intenzitách dopravy, které ve spolupráci s ÚDI a ÚRM zpracovala v dopravní studii firma ETC s.r.o. (viz. příloha č. 3 - Dopravně-inženýrské podklady). V této studii bylo vyčísleno stávající dopravní zatížení okolních komunikací ve variantách. Na plochách dalších fází, kde nejsou v současné době známy konkrétní záměry (River Lofts, Arena Holešovický pivovar), byla intenzita dopravy odvozena na základě příslušné funkční plochy v územním plánu. Dopravní studie byla výchozím podkladem pro výpočet hlukového i imisního zatížení okolí záměru.

V okolí Holešovického přístavu se dále plánuje (kromě rekonstrukce a modernizace činností v severní části Holešovického přístavu) přestavba Holešovického pivovaru na luxusní obytný komplex. Výhledově se předpokládá i přeřešení dopravní situace v této části Holešovic podle zpracovaného Regulačního plánu „Holešovický meandr“. Ten je součástí změny ÚP č. Z1434/06, pro kterou je v současné době zpracovávána SEA. Dále proběhne výstavba dvou kruhových křižovatek Jankovcova a U průhonu (již vydáno SP) a také křižovatky Jankovcova a Příkladní. Na nově vzniklou komunikaci bude v jihozápadním směru navazovat další obytná zóna, kterou připravuje jiný investor (bývalá Tesla Holešovice).

Aby byla minimalizována, případně úplně vyloučena, možnost kumulace negativního vlivu stavby na okolí je nutné stavbu věcně, časově i technicky koordinovat se stavebními akcemi v dotčené oblasti včetně akcí TSK.

Navrhovaný záměr je v souladu se schválenou změnou územního plánu č. Z0720, ve které je plocha vedena jako všeobecně smíšená - SV s kódem využití území H (zástavba městského typu) a D (činžovní domy, viladomy, kobercové RD). Pro jednotlivé plochy jsou stanoveny následující regulativy míry využití území:

D	Směrné regulativy		Informativní regulativy	
	KPP max.	KZ min.	KZP	pro podlažnost
	0,80	0,55	0,16	5+
H	Směrné regulativy		Informativní regulativy	
	KPP max.	KZ min.	KZP	pro podlažnost
	2,2	0,4	0,28	8+

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

Funkční regulativy

Podle ÚPn hl. m. Prahy (změna č. Z 0720/00) je zástavba Prague Marina fáze II.A navržena na funkční ploše SV s kódem H a částečně s přesahem na sousední plochu SV s kódem D. Hlavní stavební aktivita záměru Prague Marina fáze II.A je navržena na plochu SV s kódem míry využití území H a s těmito dílčími hodnotami:

KPP = 2,2

KZP = 0,28

KZ = 0,4

Podlažnost 8+

Celková velikost řešené funkční plochy je: 37 216 m².

Celková kapacita HPP (KPP = 2,2) je: 81 875 m²

Z této kapacity je výstavbou fáze I a stávající zástavbou vyčerpáno 6 070 m²

Zůstatek kapacity: 75 805 m²

Z této celkové plochy a její kapacity je výstavba Prague Marina fáze II.A lokalizovaná na volné plochy na pobřeží Vltavy. Plocha využívaná dnešním objektem společnosti Autovars není řešena v tomto Oznámení. V budoucnosti je tam navrhovaná výstavba administrativní budovy a pro vytvoření vnitřního náměstí a parku celé navrhované skupiny objektů.

Celková navrhovaná kapacita v řešené fázi II zástavby:

Bytové domy	43 819 m ²
Administrativa	17 000 m ²
Celkem	60 819 m ²

Zůstatek kapacity území po realizaci řešené fáze II.A: 14 911 m²

Následující výpočty koeficientů KZ, KPP, KZP a HPP byly zpracovány ateliérem KMS architekti s.r.o. pro území výstavby Prague Mariny fáze II.A. bez budovy Office A a s budovou Office A (funkční plocha SV), území výstavby Prague Marina II.A + stávající areál Autovars (funkční plocha SV) a nakonec finální podoba Prague Marina II po zrušení Autovarsu. Výkresy pro výpočet koeficientu zeleně jsou uvedeny v příloze jako Mapy č. 3. Tabulky s výpočtem KZ, KPP, KZP a HPP jsou na následujících stránkách:

PRAGUE MARINA FÁZE II A – OFFICE A / 5 bytových domů / AUTOVARS TRVÁ

ROZBOR PLOCH A KOEFICIENTŮ – funkční plocha SV kód H

Varianta: **A** ŘEŠENÉ ÚZEMÍ – 5 bytových domů
 Velikost řešené plochy: **37 216 m²**

1. Koeficient zeleně - (KZ = 0,4)

a Velikost řešené/ funkční plochy:		37 216 m ²
b Koeficient zeleně		0,400
c Požadovaná plocha zeleně (a x b) resp. (d + e)		14 886 m²
z toho:		
d Zeleň na rostlém terénu (min)	75%	11 165 m ²
e Zeleň na umělém terénu (max)	25%	3 722 m ²

Dosažená zeleň:

f Zeleň na rostlém terénu	12 751 m ²
g Zeleň na umělém terénu (max. řádek (e))	2 239 m ²
h Dosažená zeleň celkem (f + g)	14 990 m²

Koeficient Celkové zeleně (redukovaný)

Dosažený koeficient zeleně (h / a) 0,403

Koeficient Celkové zeleně (nerekukovaný)

Dosažený koeficient zeleně 0,430

Rozklad zeleně na umělém terénu:	výměra:	koeficient započitatelnosti:	započitatelná výměra:
zeleň na zemině mocnosti 15 cm	0 m ²	10%	0 m ²
zeleň na zemině mocnosti 30 cm	0 m ²	20%	0 m ²
zeleň na zemině mocnosti 90 cm	2 926 m ²	50%	1 463 m ²
zeleň na zemině mocnosti 150 cm	0 m ²	70%	0 m ²
zeleň na zemině mocnosti 200 cm	0 m ²	90%	0 m ²
Strom s malou korunou v mocnosti vegetačního souvrství více než 0,9m	0 ks	5	0 m ²
Strom se střední korunou v mocnosti vegetačního souvrství více než 1,5m	0 ks	17,5	0 m ²
Strom s velkou korunou v mocnosti vegetačního souvrství více než 2,0m	0 ks	40	0 m ²
travnatá hřiště	192 m ²	20%	38 m ²
popínavá zeleň na rostlém terénu	123 m ²	600%	738 m ²
celkem	3 241		2 239 m²

Rozklad zeleně na rostlém terénu:	výměra:	koeficient započitatelnosti:	započitatelná výměra:
zeleň, stromy a keře	12 751 m ²	100%	12 751 m ²
travnatá hřiště	0 m ²	20%	0 m ²
Strom s malou korunou	0 ks	10	0 m ²
Strom se střední korunou	0 ks	25	0 m ²
Strom s velkou korunou	0 ks	50	0 m ²
popínavá zeleň na rostlém terénu	0 m ²	100%	0 m ²
celkem	12 751		12 751 m²

2. Koeficient podlažní plochy - (KPP = 2,2)

	HPP
5 bytových domů	43 819 m ²
Office A	0 m ²
Office B	0 m ²
Autovars	0 m ²
Celkem	43 819 m²

KPP (součet HPP / velikost řešeného území) 1,2**3. Koeficient zastavěné plochy - (KZP = 0,28)**

5 bytových domů	4 003 m ²
vjezdy do parkingů	453 m ²
Office A	0 m ²
Office B	0 m ²
Autovars	0 m ²
Celkem	4 456 m²

KZP (součet ZP / velikost řešeného území) 0,12**4. Podlažnost (8+)**

HPP	43 819 m ²
ZP	4 456 m ²

Podlažnost (HPP/ZP) 10

PRAGUE MARINA FÁZE II A – OFFICE A / 5 bytových domů

ROZBOR PLOCH A KOEFICIENTŮ – funkční plocha SV kód H

Varianta: **B** ŘEŠENÉ ÚZEMÍ – 5 bytových domů
 Velikost řešené plochy: **14 160 m²**

1. Koeficient zeleně - (KZ = 0,4)

a Velikost řešené/ funkční plochy:		14 160 m ²
b Koeficient zeleně		0,400
c Požadovaná plocha zeleně (a x b) resp. (d + e)		5 664 m ²
z toho:		
d Zeleň na rostlém terénu (min)	75%	4 248 m ²
e Zeleň na umělém terénu (max)	25%	1 416 m ²

Dosažené zeleň:

f Zeleň na rostlém terénu	3 171 m ²
g Zeleň na umělém terénu (max. řádek (e))	1 416 m ²
h Dosažená zeleň celkem (f + g)	4 587 m ²

Koeficient Celkové zeleně (redukovaný)

Dosažený koeficient zeleně (h / a) **0,324**

Koeficient Celkové zeleně (neredukovaný)

Dosažený koeficient zeleně **0,444**

Rozklad zeleně na umělém terénu:	výměra:	koeficient započitatelnosti:	započitatelná výměra:
zeleň na zeminné mocnosti 15 cm	0 m ²	10%	0 m ²
zeleň na zeminné mocnosti 30 cm	0 m ²	20%	0 m ²
zeleň na zeminné mocnosti 90 cm	2 926 m ²	50%	1 463 m ²
zeleň na zeminné mocnosti 150 cm	0 m ²	70%	0 m ²
zeleň na zeminné mocnosti 200 cm	0 m ²	90%	0 m ²
Strom s malou korunou v mocnosti vegetačního souvrství více než 0,9m	0 ks	5	0 m ²
Strom se střední korunou v mocnosti vegetačního souvrství více než 1,5m	0 ks	17,5	0 m ²
Strom s velkou korunou v mocnosti vegetačního souvrství více než 2,0m	0 ks	40	0 m ²
travnatá hřiště	192 m ²	20%	38 m ²
popínavá zeleň na rostlém terénu	0 m ²	600%	0 m ²
celkem	3 118		1 501 m²

Rozklad zeleně na rostlém terénu:	výměra:	koeficient započitatelnosti:	započitatelná výměra:
zeleň, stromy a keře	3 048 m ²	100%	3 048 m ²
travnatá hřiště	0 m ²	20%	0 m ²
Strom s malou korunou	0 ks	10	0 m ²
Strom se střední korunou	0 ks	25	0 m ²
Strom s velkou korunou	0 ks	50	0 m ²
popínavá zeleň na rostlém terénu	123 m ²	100%	123 m ²
celkem	3 171		3 171 m²

2. Koeficient podlažní plochy - (KPP = 2,2)

	HPP
5 bytových domů	43 819 m ²
Office A	0 m ²
Office B	0 m ²
Autovary	0 m ²
Celkem	43 819 m²

KPP (součet HPP / velikost řešeného území) **3,1**

3. Koeficient zastavěné plochy - (KZP = 0,28)

5 bytových domů	4 003 m ²
vjezdy do parkingů	453 m ²
Office A	0 m ²
Office B	0 m ²
Autovary	0 m ²
Celkem	4 456 m²

KZP (součet ZP / velikost řešeného území) **0,31**

4. Podlažnost (B+)

HPP	43 819 m ²
ZP	4 456 m ²

Podlažnost (HPP/ZP) **10**

PRAGUE MARINA FÁZE II A – OFFICE A / 5 bytových domů

ROZBOR PLOCH A KOEFICIENTŮ – funkční plocha SV kód H

Varianta: **C** ŘEŠENÉ ÚZEMÍ – 5 bytových domů / OFFICE A
 Velikost řešené plochy: **19 254 m²**

1. Koeficient zeleně - (KZ = 0,4)

a Velikost řešené/funkční plochy:		19 254 m ²
b Koeficient zeleně		0,400
c Požadovaná plocha zeleně (a x b) resp. (d + e)		7 702 m ²
z toho:		
d Zeleň na rostlém terénu (min)	75%	5 776 m ²
e Zeleň na umělém terénu (max)	25%	1 925 m ²

Dosažené zeleň:

f Zeleň na rostlém terénu	3 678 m ²
g Zeleň na umělém terénu (max. řádek (e))	1 925 m ²
h Dosažená zeleň celkem (f + g)	5 603 m²

Koeficient Celkové zeleně (redukovaný)

Dosažený koeficient zeleně (h / a) **0,291**

Koeficient Celkové zeleně (neredukovaný)

Dosažený koeficient zeleně **0,433**

Rozklad zeleně na umělém terénu:	výměra:	koeficient započitatelnosti:	započitatelná výměra:
zeleň na zeminné mocnosti 15 cm	0 m ²	10%	0 m ²
zeleň na zeminné mocnosti 30 cm	0 m ²	20%	0 m ²
zeleň na zeminné mocnosti 90 cm	4 474 m ²	50%	2 237 m ²
zeleň na zeminné mocnosti 150 cm	0 m ²	70%	0 m ²
zeleň na zeminné mocnosti 200 cm	0 m ²	90%	0 m ²
Strom s malou korunou v mocnosti vegetačního souvrství více než 0,9m	0 ks	5	0 m ²
Strom se střední korunou v mocnosti vegetačního souvrství více než 1,5m	0 ks	17,5	0 m ²
Strom s velkou korunou v mocnosti vegetačního souvrství více než 2,0m	0 ks	40	0 m ²
travnatá hřiště	192 m ²	20%	38 m ²
popínavá zeleň na rostlém terénu	0 m ²	600%	0 m ²
celkem	4 666		2 275 m²

Rozklad zeleně na rostlém terénu:	výměra:	koeficient započitatelnosti:	započitatelná výměra:
zeleň, stromy a keře	3 495 m ²	100%	3 495 m ²
travnatá hřiště	0 m ²	20%	0 m ²
Strom s malou korunou	0 ks	10	0 m ²
Strom se střední korunou	0 ks	25	0 m ²
Strom s velkou korunou	0 ks	50	0 m ²
popínavá zeleň na rostlém terénu	183 m ²	100%	183 m ²
celkem	3 678		3 678 m²

2. Koeficient podlažní plochy - (KPP = 2,2)

	HPP
5 bytových domů	43 819 m ²
Office A	17 000 m ²
Office B	0 m ²
Autovars	0 m ²
Celkem	60 819 m²

KPP (součet HPP / velikost řešeného území) **3,2**

3. Koeficient zastavěné plochy - (KZP = 0,28)

5 bytových domů	4 003 m ²
vjezdy do parkingů	453 m ²
Office A	1 644 m ²
Office B	0 m ²
Autovars	0 m ²
Celkem	6 100 m²

KZP (součet ZP / velikost řešeného území) **0,32**

4. Podlažnost (B+)

HPP	60 819 m ²
ZP	6 100 m ²

Podlažnost (HPP/ZP) **10**

PRAGUE MARINA FÁZE II A – OFFICE A / 5 bytových domů / AUTOVARS TRVÁ

ROZBOR PLOCH A KOEFICIENTŮ – funkční plocha SV kód H

Varianta: **D** ŘEŠENÉ ÚZEMÍ – 5 bytových domů / OFFICE A
 Velikost řešené plochy: **37 216 m²**

1. Koeficient zeleně - (KZ = 0,4)

a Velikost řešené/ funkční plochy:		37 216 m ²
b Koeficient zeleně		0,400
c Požadovaná plocha zeleně (a x b) resp. (d + e)		14 886 m ²
z toho:		
d Zeleň na rostlém terénu (min)	75%	11 165 m ²
e Zeleň na umělém terénu (max)	25%	3 722 m ²

Dosažené zeleň:

f Zeleň na rostlém terénu	8 367 m ²
g Zeleň na umělém terénu (max. řádek (e))	3 373 m ²
h Dosažená zeleň celkem (f + g)	11 740 m²

Koeficient Celkové zeleně (redukovaný)

Dosažený koeficient zeleně (h / a) 0,315

Koeficient Celkové zeleně (neredukovaný)

Dosažený koeficient zeleně 0,355

Rozklad zeleně na umělém terénu:	výměra:	koeficient započitatelnosti:	započitatelná výměra:
zeleň na zeminné mocnosti 15 cm	0 m ²	10%	0 m ²
zeleň na zeminné mocnosti 30 cm	0 m ²	20%	0 m ²
zeleň na zeminné mocnosti 90 cm	4 474 m ²	50%	2 237 m ²
zeleň na zeminné mocnosti 150 cm	0 m ²	70%	0 m ²
zeleň na zeminné mocnosti 200 cm	0 m ²	90%	0 m ²
Strom s malou korunou v mocnosti vegetačního souvrství více než 0,9m	0 ks	5	0 m ²
Strom se střední korunou v mocnosti vegetačního souvrství více než 1,5m	0 ks	17,5	0 m ²
Strom s velkou korunou v mocnosti vegetačního souvrství více než 2,0m	0 ks	40	0 m ²
travnatá hřiště	192 m ²	20%	38 m ²
popínavá zeleň na rostlém terénu	183 m ²	600%	1 098 m ²
celkem	4 849		3 373 m²

Rozklad zeleně na rostlém terénu:	výměra:	koeficient započitatelnosti:	započitatelná výměra:
zeleň, stromy a keře	8 367 m ²	100%	8 367 m ²
travnatá hřiště	0 m ²	20%	0 m ²
Strom s malou korunou	0 ks	10	0 m ²
Strom se střední korunou	0 ks	25	0 m ²
Strom s velkou korunou	0 ks	50	0 m ²
popínavá zeleň na rostlém terénu	0 m ²	100%	0 m ²
celkem	8 367		8 367 m²

2. Koeficient podlažní plochy - (KPP = 2,2)

	HPP
5 bytových domů	43 819 m ²
Office A	17 000 m ²
Office B	0 m ²
Autovars	6 652 m ²
Celkem	67 471 m²

KPP (součet HPP / velikost řešeného území) 1,8**3. Koeficient zastavěné plochy - (KZP = 0,28)**

5 bytových domů	4 003 m ²
vjezdy do parkingů	453 m ²
Office A	1 644 m ²
Office B	0 m ²
Autovars	2 293 m ²
Celkem	8 393 m²

KZP (součet ZP / velikost řešeného území) 0,23**4. Podlažnost (B+)**

HPP	67 471 m ²
ZP	8 393 m ²

Podlažnost (HPP/ZP) 8

PRAGUE MARINA FÁZE II A – OFFICE A / 5 bytových domů / AUTOVARS NENÍ

ROZBOR PLOCH A KOEFICIENTŮ – funkční plocha SV kód H

Varianta: **E** ŘEŠENÉ ÚZEMÍ – 5 bytových domů
 Velikost řešené plochy: **37 216 m²**

1. Koeficient zeleně - (KZ = 0,4)

a Velikost řešené/ funkční plochy:		37 216 m ²
b Koeficient zeleně		0,400
c Požadovaná plocha zeleně (a x b) resp. (d + e)		14 886 m ²
z toho:		
d Zeleň na rostlém terénu (min)	75%	11 165 m ²
e Zeleň na umělém terénu (max)	25%	3 722 m ²

Dosažené zeleň:

f Zeleň na rostlém terénu	11 165 m ²
g Zeleň na umělém terénu (max. řádek (e))	3 722 m ²
h Dosažená zeleň celkem (f + g)	14 887 m ²

Koeficient Celkové zeleně (redukovaný)

Dosažený koeficient zeleně (h / a) **0,400**

Koeficient Celkové zeleně (neredukovaný)

Dosažený koeficient zeleně **0,490**

Rozklad zeleně na umělém terénu:	výměra:	koeficient započítatelnosti:	započítatelná výměra:
zeleň na zeminné mocnosti 15 cm	0 m ²	10%	0 m ²
zeleň na zeminné mocnosti 30 cm	0 m ²	20%	0 m ²
zeleň na zeminné mocnosti 90 cm	6 696 m ²	50%	3 348 m ²
zeleň na zeminné mocnosti 150 cm	0 m ²	70%	0 m ²
zeleň na zeminné mocnosti 200 cm	0 m ²	90%	0 m ²
Strom s malou korunou v mocnosti vegetačního souvrství více než 0,9m	0 ks	5	0 m ²
Strom se střední korunou v mocnosti vegetačního souvrství více než 1,5m	0 ks	17,5	0 m ²
Strom s velkou korunou v mocnosti vegetačního souvrství více než 2,0m	0 ks	40	0 m ²
travnatá hřiště	192 m ²	20%	38 m ²
popínavá zeleň na rostlém terénu	183 m ²	600%	1 098 m ²
celkem	7 071		4 484 m²

Rozklad zeleně na rostlém terénu:	výměra:	koeficient započítatelnosti:	započítatelná výměra:
zeleň, stromy a keře	11 165 m ²	100%	11 165 m ²
travnatá hřiště	0 m ²	20%	0 m ²
Strom s malou korunou	0 ks	10	0 m ²
Strom se střední korunou	0 ks	25	0 m ²
Strom s velkou korunou	0 ks	50	0 m ²
popínavá zeleň na rostlém terénu	0 m ²	100%	0 m ²
celkem	11 165		11 165 m²

2. Koeficient podlažní plochy - (KPP = 2,2)

	HPP
5 bytových domů	43 819 m ²
Office A	17 000 m ²
Office B	14 911 m ²
Autovars	0 m ²
Celkem	75 730 m²

KPP (součet HPP / velikost řešeného území) **2,0**

3. Koeficient zastavěné plochy - (KZP = 0,28)

5 bytových domů	4 003 m ²
vjezdy do parkingů	453 m ²
Office A	1 644 m ²
Office B	878 m ²
Autovars	0 m ²
Celkem	6 978 m²

KZP (součet ZP / velikost řešeného území) **0,19**

4. Podlažnost (B+)

HPP	75 730 m ²
ZP	6 978 m ²

Podlažnost (HPP/ZP) **11**

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

Území Holešovického přístavu je v současné době využíváno pro sklady se zásobováním silniční dopravou, železniční doprava není využívána. Lodní doprava se používá pouze pro transport štěrkopísků, podle studie firmy Vodní cesty a.s. se jedná cca o 150 tisíc t/rok. Další areály v území: Autovars (autoservis), Sortim (stavebniny), Kaver (mrazírny), Balírny Praha, Gesl (elektronika), Balestra (výprodej z celních skladů), Imramovský Marine (prodej a servis lodí), Horáček kontejnery (autodoprava). Dále je v čele přístavního bazénu opravárenská loděnice s lodním výtahem pro plavidla délky 80 m. Ten však nestačí pro typová evropská plavidla třídy V, která mají délku 110 m.

Holešovický přístav, původně významný dopravní terminál vytvořený před více než 100 lety na periferii Prahy, se postupným rozrůstáním města v průběhu století relativně posunoval směrem k jejímu středu. Tím postupně zanikly původní výhody umístění přístavu, především se stalo problematické napojení na kapacitní silniční strukturu díky blízkosti městského centra. Převážná část přístavních aktivit pro nákladní dopravu není v současnosti v Holešovickém přístavu funkční. Navíc plné využití kapacity přístavu by dnes bylo neúnosnou zátěží pro město, především z hlediska navazující silniční dopravy.

Území stávajícího přístavu tvoří významnou a poměrně rozsáhlou část původně průmyslové oblasti na periferii Prahy, která je v poslední době přeměňována na moderní rezidenční a administrativní čtvrť. Na základě těchto skutečností vznikla myšlenka na nové využití území přístavu v Holešovicích, které by bylo v souladu s probíhajícími změnami ve struktuře města a především ve struktuře samotných Holešovic.

Snahou navrženého záměru Prague Marina je vytvořit příjemné městské prostředí s vyrovnaným podílem bytových a administrativních ploch. Tyto plochy budou doplněny odpovídajícím zázemím odpočinkových a vyhlídkových míst na řeku. V severní části přístavu při ulici Jankovcova bude zachována plocha pro koncentrovanou přístavní činnost Holešovického přístavu. Na poloostrově nahradí projekt Prague Marina stávající sklady, přístavní funkce na poloostrově zůstanou zachovány. V pásu kolem přístavního bazénu bude zřízena obslužná komunikace a kotviště, které umožní funkce vyžadované Státní plavební správou: stání plavidel, nástup a výstup cestujících i posádky, zásobování plavidel, ochranný

přístav. Tyto funkce budou zabezpečovány podél celého přístavního bazénu za pomoci vysokovodních vázacích prvků.

Nové využití části Holešovického přístavu bude znamenat přesun firem provozujících sklady a logistiku mimo Holešovice, pravděpodobně do skladových areálů na okraji Prahy. Tím dojde ke snížení intenzity nákladní dopravy, která projíždí Holešovicemi.

Výstavba Prague Mariny fáze II. a III. je pokračování I. fáze (podél Jankovcovy ulice), která je v současné době ve výstavbě. Na jihu bude PM II sousedit s Libeňským mostem a administrativními objekty ToKovo a Lighthouse. Na severu Jankovcovy dochází k postupným přestavbám skladových a komerčních budov na administrativní objekty (jako výrazný případ můžeme uvést objekt reklamní agentury Ogilvy). Nová výstavba je připravována i v území bývalé Tesly Hloubětín.

Přínos záměru Prague Marina spočívá mj. ve zpřístupnění poloostrova pro veřejnost. Dnešní skladové areály přístupné nejsou, a ani volné plochy zde nejsou vhodné pro rekreaci. Zároveň zůstane zachována přístavní funkce v přístavním bazénu.

Umístění záměru

Záměr se nachází v Praze 7 – Holešovicích. Širší zájmové území je označované jako Holešovický přístav, území projektu PM II.A je z jihu ohraničeno Libeňským mostem, ze západu areálem Autovars, z východu tokem Vltavy a ze severu přibližně areálem stavebnin Sortim.

B.1.5.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. sklady, deponie štěrkopísku
- B. Navržená varianta stavby – aktivní varianta, realizace Prague Marina fáze II.A
- C. Aktivní nulová varianta – jiné využití území

Varianta B – aktivní varianta, realizace Prague Marina II.A

Aktivní variantou je výstavba objektů Prague Marina fáze II.A, tj. 5 bytových a jedna administrativní budova, včetně podzemních garáží a obslužných komunikací. Následně budou provedeny sadové úpravy včetně odpočinkových míst s výhledem na Vltavu.

Realizací záměru dojde k výstavbě nových budov v území Holešovického přístavu a tím změně využívání území ze skladového na obytné a administrativní.

Podle územního plánu se jedná o plochu SV – všeobecně smíšené území. Z hlediska územního plánu by bylo možné v území realizovat širokou škálu projektů, od komerční výstavby po čistě bytovou.

Samotný projekt pro Prague Marina fázi II.A byl připravován od listopadu 2006 do srpna 2007. Jednotlivé varianty projektu, které vznikaly ve spolupráci architektů, projektantů a zástupců investora byly následně konzultovány na dotčených orgánech státní správy, především MHMP a URM. Připomínky vzešlé z těchto konzultací byly do projektu zapracovány. Výsledné projektové řešení by proto mělo být optimální variantou, která obsahuje požadavky jednotlivých DOSS k tomuto projektu. Projekt je proto předkládán v jedné variantě, která vychází z dokumentace pro ÚR, kterou zpracovali architektonický ateliér KMS s.r.o. a projekční kancelář AED project 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

Ponechání stávajícího využití území pro deponii a distribuci štěrkopísku, stavebniny Sortim a několik budov (Policie a kanceláře). Tato varianta by znamenala, že projekt Prauge Mariny by nemohl pokračovat do II a III fáze, kdy dojde ke zrušení skladů na poloostrově a jejich nahrazení obytnou a administrativní výstavbou.

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

Podle dostupných informací není uvažováno o jiném využití území než pro projekt Prague Marina. Protože pro tuto variantu neexistuje konkrétní záměr, není možné ji posoudit.

Protože pro variantu C neexistují žádné údaje, byl projekt Prague Marina II.A posuzován jednovariantně.

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

Zájmové území se nachází na Praze 7 Holešovicích, na levém břehu Vltavy, v blízkosti Libeňského mostu, na pozemcích dnešního Holešovického přístavu. Vlastníkem pozemků jsou: České Přístavy a.s., Povodí Vltavy s.p. a Hlavní město Praha.

a) Stav bez realizace záměru

Území Prague Marina II.A je v současné době využíváno především pro skladování. Ve střední části jsou deponie štěrkopísku, v jižní části jsou stávající budovy (policie ČR, kanceláře, trafostanice). Na severní straně zasahuje do zájmového území prodejna stavebnin Sortim. Od Libeňského mostu prochází celým územím stávající asfaltová komunikace, která zabezpečuje příjezd do skladů a budov na poloostrovní „kose“. Od Libeňského mostu je vedena rovněž příjezdová komunikace do areálu Autovarsu. Místně jsou v území zbytky kolejí které zajišťovaly v minulosti příjezd nákladních vlaků do přístavu. V současnosti jsou v území fáze II.A následující stavby, které budou odstraněny v rámci přípravy staveniště:

1. Objekt parc.č. 2356/27 – 3-podlažní objekt (služebna Policie ČR, kanceláře)
2. Objekt parc. č. 2356/21 – stávající trafostanice č. 590.
3. Vrátnice vjezdu pro stávající objekty na „kose“. (Mobilní buňka a automatické závory)
4. Drobné objekty - plechové sklady, ploty, opěrné terénní zídky

Převážná část území je dnes využívána jako překladiště písků a štěrkopísků. Materiál je přivážen na lodích a vyložen na volnou plochu. Potom probíhá jeho třídění na mobilní třídičce. Jednotlivé frakce štěrkopísku jsou skladovány na oddělených plochách. Následně je materiál nakládán kolovými nakladači a odvážen ke koncovým zákazníkům nákladními automobily.

Tabulka ploch

Plochy - stávající	
Povrch	Stávající (m²)
zastavěné plochy	510
zeleň	6 000
nezpevněné plochy (deponie)	7 500
zpevněné plochy (asfalt)	5 244
SUMA	19 254

Pro návrh změny územního plánu zájmového území byla společností Vodní cesty a.s. v roce 2002 vypracována studie „Přístav Holešovice – koncentrace přístavní činnosti“. Ve studii byly porovnány dvě varianty. První variantou byla maximální přepravní kapacita celého Holešovického přístavu (tj. území PM I, II a III). Druhou variantou byla koncentrace přístavní činnosti do severní části nábřeží a změnu využití zbývajících území Holešovického přístavu (tj. projekt Prague Marina). V této studii bylo uvažováno, že přepravní výkon celého

Holešovického přístavu (varianta 1) bude 500 tisíc tun ročně. Z toho 400 tisíc tun bude přepraveno po silnici a 100 tisíc tun po železnici.

V současné době na poloostrov již nevedou koleje. Přístavní funkce byly v rámci PM I. fáze koncentrovány do severní části přístavního bazénu při ulici Jakovcova. Poloostrov dnes neslouží jako nákladní přístav, jsou zde provozovány sklady zásobované silniční dopravou. Vyvolaná nákladní doprava na poloostrov je cca 700 jízd nákladních automobilů denně.

b) Stav po realizaci záměru

Technické řešení

Záměrem je výstavba 5ti bytových domů se šachovnicovým uspořádáním (s orientací východ – západ) doplněný administrativní budovou navrženou u Libeňského mostu, která má má severo-jihní orientaci. Obytné domy jsou označeny A, B, C, D, E a administrativní objekt je nazvaný Office A.

Tři obytné domy na břehu Vltavy jsou vysoké cca 34,5 m (10 nadzemních podlaží – 9 pater). Dva ustupující domy blíže středu území jsou vysoké 50,5 m (15 nadzemních podlaží – 14 pater). V úrovni 1. NP budou umístěny plochy pro komerční využití. V druhém a dalších nadzemních patrech budou bytové jednotky. V objektu Office A bude administrativní s podlažní plochou 17 000 m², výška budovy bude 44,8 m (12 nadzemních podlaží – 11 pater). Domy mají společné 2 suterénní podlaží, ve kterých jsou umístěny garáže a technické místnosti. Suterény bytových domů jsou od suterénu Office A odděleny.

Tabulka ploch

Plochy - po realizaci záměru	
Povrch	plocha (m²)
zastavěné plochy	6100
zeleň	8 277
komunikace - asfalt	1 062
chodníky - dlažba	3 815
SUMA	19 254

Tabulka – porovnání ploch

Plochy - po realizaci záměru			
Povrch	Stávající (m²)	PM II.A (m²)	Rozdíl (m²)
zastavěné plochy	510	6 100	5 590
zeleň	6 000	8 277	2 270
komunikace - asfalt	7 500	1 062	-6 438
chodníky - dlažba	5 244	3 815	-1 429
SUMA	19 254	19 254	0

Plochy po realizaci záměru - rozdělení dle koeficientů UP
--

Povrch	SV-H (m²)	SV-D (m²)	Záměr (m²)
zastavěné plochy	6100	227	6327
zeleň	8277	1674	9951
komunikace - asfalt	1062	157	1219
chodníky - dlažba	3815	703	4518
SUMA	19254	2761	22015

Počet bytů v jednotlivých bytových objektech:

Objekt	Obyt. A	Obyt. B	Obyt. C	Obyt. D	Obyt. E	Celkem
byt o jedné místnosti	3	3	0	4	10	20
byt do 100 m ²	60	60	42	38	37	237
byt nad 100 m ²	13	13	19	21	19	85
Celkem počet bytů						342

V rámci fáze II.A bude realizováno 342 bytů a v objektu Office A bude 17 000 m² kancelářských ploch.

Spodní stavba

Ve spodní stavbě (2.PP a 1.PP) je navrženo technické a provozní zázemí objektů – garáže a technologické prostory. Obvodové konstrukce spodní stavby jsou navrženy jako železobetonová vana z vodonepropustného betonu. Vnitřní nosné konstrukce spodní stavby jsou navrženy jako železobetonový monolitický skelet. Celkovou tuhost a stabilitu konstrukce spodní stavby zajišťuje systém stěn.

Konstrukce 1.NP

Vodorovné nosné konstrukce 1.NP je navržena v tloušťce 300 mm v závislosti na rozpětí a na působícím zatížení. U vyzdívaných dělicích konstrukcí je doporučeno evropskými normami uvažovat s omezením průhybu na 1/500 rozpětí desky.

Konstrukce 2.NP až 15.NP

Vodorovné nosné konstrukce 2.NP – 15.NP jsou navrženy v tloušťce 250 mm v závislosti na rozpětí a na působícím zatížení. Svislé nosné konstrukce jsou tvořeny systémem žb. stěn. Obvodový plášť bude vyzděn z cihelných bloků POROTHERM 24 P+D, vnitřní příčky v jednotlivých bytech budou provedeny z dutinových příčkových. Mezibytové příčky budou z P+D AKU 30 s omítkou, alternativně z železobetonu s předstěnou SDK.

Konstrukce podlah

Podlahy v garáži budou tvořené nátěrem na žb desku, nátěr bude na bázi epoxidové, nebo polyuretanové stěrky. Podlahy v bytech a komerčních prostorech budou těžké plovoucí s dlažbou, nebo jiným typem povrchů dle návrhu. V únikových cestách bude povrch vždy nehořlavý.

Fasády

Obvodový plášť bude zděný z cihelných bloků POROTHERM 24 P+D a opatřen kontaktním zateplovacím systémem, případně předsazeným kovovým roštem s provětrávanou mezerou. Tloušťka tepelné izolace bude 120 mm a bude z fasádního stabilizovaného polystyrenu (EPS-F 70), od výšky 22,5 m bude z požárních důvodů použita fasádní minerální vlna. V dolní části u soklů bude tep. izolace z perimetrického extrudovaného polystyrenu. Větší prosklené plochy (v ustupujících podlažích) budou s indexem stínění 80% - bude zajištěno vnějšími žaluziemi a typem zasklení s odrazivostí tepla. Prosklené výplně budou mít součinitel prostupu tepla $U_n = \max. 1,6 \text{ W/m}^2\text{K}$. Fasáda bude z hlediska akustiky splňovat požadavky na neprůzvučnost.

Střechy

Všechny střešní plochy na objektu jsou navrženy jako ploché s obrácenou skladbou. Jsou typologicky uvažovány jako tzv. inverzní „duo“ střechy. Odvodnění střech bude zajištěno vypádováním do střešních vpustí, napojených na vnitřní dešťové svody. Spádová vrstva bude tvořena spádovými klíny z polystyrenu nebo mazaninou z lehčeného betonu.

Hydroizolace bude z PVC fólie nebo z asfaltových pásů modifikovaných SBS. Nad hydroizolací bude provedena hlavní vrstva tepelné izolace z extrudovaného polystyrenu a proveden stabilizační násyp kamenivem. V ustupujících podlažích budou pochůzná plochy teras tvořeny mrazuvzdornou dlažbou na rektifikovatelných podložkách, případně dřevěnými pochozími rošty z tropického dřeva.

Střešní plochy nad garážemi bude řešeny jako zelené střechy pro intenzivní zeleň, tj. nad hydroizolací bude akumulární a drenážní vrstva s vegetační vrstvou tvořenou substrátem zeminy jejíž tloušťka (cca 900 mm) bude umožňovat výsadbu a růst stromů. V těchto zelených plochách bude instalován závlahový systém s automatickým ovládáním. Oplechování atik a vystupujících prvků z roviny střechy bude provedeno z TiZn plechů. Na střeších bude kolem chladících jednotek provedena akustická ohraničující konstrukce s výškou cca 2 metry. Všechny střešní konstrukce nad bytovými částmi budou splňovat součinitel prostupu tepla max. $0,20 \text{ W/m}^2\text{K}$.

Vytápění, vzduchotechnika

Příprava TUV a vytápění obytných domů bude horkovodem z CZT, výměňková stanice bude v bytovém domě A. Vzduchotechnika – podrobné řešení bude součástí dalšího stupně projektové dokumentace. Polovina bytů bude klimatizována.

Architektonické řešení

Návrh architektonického řešení je výsledkem celé řady dílčích studií, hmotových kompozic, jakož i studia dříve zpracovaných řešení na předmětném území. Hlavní atraktivitou řešeného území je jeho poloha na břehu Vltavy a možnost orientace bytů jak na Vltavu tak i na lagunu Holešovického přístavu – budoucí marinu. Dalším podstatným vstupem byly závěry a

regulativy plynoucí ze zmíněné změny ÚPn hl. m. Prahy č. Z 0720. Po vymezení skutečně zastavitelného území v řešené fázi výstavby, při zachování dostatečné míry zelených ploch, je třeba konstatovat, že pro vlastní výstavbu bytových objektů zbývá pruh území dlouhý cca 200 m a široký cca 65 m. Z hlediska orientace bytových domů ke světovým stranám není možné na řešeném území navrhovat objekty orientované na jih a to zejména z důvodů nutných vzájemných odstupů bytových domů a potřeb pro dostatečné oslunění bytové plochy bytů. Autoři studie uvažovali tedy prioritně s orientací bytových domů ve směru východ – západ. Výsledné architektonicko urbanistické řešení území je charakteristické šachovnicovým uspořádáním jednotlivých bytových domů orientovaných východ – západ spolu se zárukou výhledů z bytů jak na Vltavu, tak i na atraktivní budoucí marinu.

Vzhledem k tomuto základnímu pojetí a konceptu zástavby jsou navrženy tři obytné domy na břehu Vltavy jako vysoké cca 34,5 m (10 nadzemních podlaží – 9 pater). Dva ustupující domy blíže středu území jsou vysoké 50,5 m (15 nadzemních podlaží – 14 pater). Tato výšková hladina umožňuje spolu s administrativními objekty u Libeňského mostu dosáhnout nízké hodnoty koeficientu zastavěné plochy a to pouze v hodnotě 0,19. Celková hodnota zastavěné plochy je 6100 m², z toho bytové domy představují 4003 m² zastavěné plochy.

Protipovodňová opatření (PPO)

Území patří do pražských lokalit, kde protipovodňová opatření jsou individuálně realizovaná investory budoucí zástavby. Jako důsledek povodní v roce 2002 byly na části řešeného území realizovaná protipovodňová opatření investovaná MHMP. Individuální protipovodňová opatření projektovaná pro PM II.A na tyto městské ochrany navazují. Povodňově vyhovující výška parteru zástavby je 189,00 m n.m. Vlastní koncepce PPO vychází z požadavku investora vytvořit odpovídající PPO realizací parkovacích garáží pro vlastní bytovou výstavbu. Pod bytovými a administrativními objekty jsou navrženy parkovací garáže ve dvou úrovních se spodním podlažím na výškové kótě cca 181,90 m n.m. Toto výškové uspořádání podzemních garáží nevyvolává značné zemní práce, protože hloubka dna garáží je místy na stávajícím terénu, místy zahloubená cca 3 - 4 m pod stávající terén. Svislé stěny dvoupodlažních parkovacích garáží a stoupacích komunikačních ramp na úroveň parteru jsou vlastní protipovodňovou ochranou řešeného území. Proti případnému vztlaku vzvednuté vodní hladiny Vltavy jsou podzemní garáže zatíženy jednak vlastními bytovými objekty a dále jsou kotveny tahovými pilotami. U podzemních garáží není počítáno s jejich zaplavením. Stěny a podlahy garáží budou dimenzovány tak, aby odolaly vztlaku vody při zvýšené hladině podzemní vody při záplavách.

Technologie výstavby

Před zahájením stavebních prací budou odstraněny stávající objekty. Úroveň výkopu pro stavební jámu je uvažována nad hladinou podzemní vody v hloubce do 4,0 m. Stavební jáma bude svahovaná. Pro podlaží 1.PP nebude mít výkop charakter stavební jámy, dojde pouze

k odtěžení stávajícího terénu na kótu základové spáry (cca 184,30). Založení objektu bude vzhledem k jeho členitému charakteru na pilotách, základová deska bude dimenzována s ohledem na případné účinky podzemní vody. Zakládání bude upřesněno na základě podrobného IG průzkumu v dalším stupni PD.

Spodní stavba bude provedena z vodonepropustného betonu - tzv. bílá vana. Nepropustnost konstrukce bude zajištěna návrhem typu betonu, dostatečným množstvím výztuže a kvalitní ochranou pracovních a dilatačních spár. Protože pro šedé vany, resp. bílé vany, neexistují v Česku platné legislativní předpisy, bude pro zatřídění prostředí a konstrukce a pro návrh použita rakouská směrnice „Vodotěsné betonové konstrukce – bílé vany“, vydané Österreichische Vereinigung für Beton und Bautechnik.

Střechy budou navrženy jako ploché jednoplášťové konstrukce s tepelnou a vodotěsnou izolací.

Detailní řešení fasády, rozměry a materiálové řešení oken bude upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace.

Organizace staveniště

Dlouhodobý zábor pro hlavní staveniště a zařízení staveniště bude situován v území ohraničeném Libeňským mostem, prodloužením Jateční ulice, tokem Vltavy a cca prodloužením konce přístavního bazénu. Obvod dlouhodobého záboru hlavního staveniště bude oplocen. Jako zdroj stavebních materiálů předpokládáme že bude použita – pro cementobetonovou směs v hotovém stavu betonárna v severní části přístavu Holešovice (která je nejbližší), pro obalované kamenivo obalovna v Klecanech.

Hrubé terénní úpravy

V rámci HTÚ bude vytěžena stavební jáma do hloubky cca 4 m pod úroveň stávajícího terénu. Tato zemina bude uložena na mezideponii a využita k terénním úpravám.

Čisté terénní úpravy

Po dokončení betonových konstrukcí bude zemina z mezideponií dosypána k objektům a na stropní konstrukce podzemních garáží. Tak dojde ke zvýšení stávající kóty území (cca 189 m n.m.)

Použité strojní vybavení

Vertikální přepravu materiálů a hmot budou zajišťovat 4 stabilní věžové jeřáby. Dále se předpokládá na stavbě použití těchto strojů:

Stavební stroj	Počet
Motorová pila Stihl 200 T	1
Fréza Laski F 450/18	1
Nakladač CAT IT 28G	2
Dozer D65EX-15	1
Rypadlo traktorové JCB	1
Vibrační válec	2
Finišer	1
Rypadlo Hitachi Zaxis K	1
Rypadlo Hitachi Zaxis 160	1
Autojeřáb AD20-T815	1
Vrtná souprava pilot BG 15 H BT 40	4
Čerpadlo betonu Schwing Stetter	4
Rypadlo Hitachi Zaxis 30	2
Vrtná souprava Ingesol Rand LM 100	4
Autodomíchač T-815	4
Věžový jeřáb	4

Doprava

Napojení na okolní komunikace

a) Stav v současnosti

Stávající doprava je do zájmového území vedena pod Libeňským mostem, prodloužením ulice Jateční. Příjezd ulicí U Průhonu v současnosti není možný.

V období výstavby bude příjezd na stavbu zajištěn pod Libeňským mostem přes Jateční ulici, tj. stejnou komunikací, která je v současné době využívána pro nákladní dopravu do skladů na „kose“.

b) Stav po realizaci záměru

Přístup do území bude zajištěn dvěma vjezdy: z jihu po nábřeží z Jateční ulice (pod Libeňským mostem) a z Jankovcovy ulice z prostoru Prague Mariny I. fáze, kde v současné době probíhá výstavba nové okružní křižovatky Jankovcova/U Uranie/U průhonu.

Dopravní řešení souvisí s návrhem individuální protipovodňové ochrany území a z potřeby zachování provozu na zbytku území. Po západní straně řešeného území povede páteřní komunikace na kterou se v místě malé okružní křižovatky napojí rampa vedoucí od Jankovcovy ulice. Komunikace ze směru od objektu Lighthouse bude vedena pod středem budoucího nového oblouku rekonstruovaného Libeňského mostu. Při realizaci administrativní budovy u Libeňského mostu bude tato příjezdová komunikace vedena jako rampa podél podzemní části administrativního objektu a z této příjezdové komunikace bude také řešen příjezd do podzemních garáží administrativního objektu.

Příjezdová komunikace ze směru od PM I. fáze navazuje na komunikační úpravy provedené v souvislosti s touto fází.

V návrhu komunikací této fáze zástavby území je zohledněna potřeba příjezdu na zbytek území na kose a to realizací zemního tělesa na severním konci parteru navržené fáze výstavby – dočasným sjezdem na stávající komunikaci na kose.

Stejně jako u I. fáze bude v přílehlé části přístavního bazénu zřízena přístavní komunikace podél přístavní zdi, která bude zajišťovat dopravní obsluhu kotvicích lodí.

Parkování a garáže

a) Stav v současnosti

V současné době jsou parkovací stání před kancelářskou budovou v jižní části zájmového území. Jedná se o 25 parkovacích stání. Další parkovací stání jsou v areálu Autovarsu v sousedství záměru.

V období výstavby v území nebudou parkovací stání

b) Stav po realizaci záměru

Pro navržené bytové domy A,B,C,D,E bude realizováno celkem 539 parkovacích stání, z toho 520 v podzemních garážích a 19 na povrchu. Pro kancelářskou budovu Office A je navrženo 234 parkovacích stání, z toho 220 v podzemních garážích a 14 na povrchu.

Celkově vznikne v řešeném území fáze IIa. 773 parkovacích stání.

Podzemní garáže jsou navrženy pro vozidla skupiny 02, přičemž min. rozměr stání činí 2,4 x 5,3 m. Z toho bude 40 (bytové domy) a 12 (administrativa) PS vyhrazeno pro občany se sníženou schopností pohybu.

Vjezd do dvoupodlažních garáží bude obousměrnými dvoupruhovými rampami. Parkování bude ve dvou úrovních v propojených podzemních garážích. Tři příjezdy do podzemních garáží jsou napojené na páteřní komunikaci řešeného území.

Vyvolaná doprava

a) Stav bez realizace záměru

Údaje o stávající dopravě zpracovala firma ETC s.r.o. v srpnu 2007 v dopravní studii. Tato dopravní studie je přiložena jako Studie č. 3. Pro stanovení dopravních intenzit byla ve studii použita data z UDI a URM a navíc byly provedeny kontrolní dopravní průzkumy na vjezdech do řešeného území (6ti hodinová sčítání). Dále byly do studie zahrnuty dopravní intenzity generované blízkými novými projekty (objekt River lofts a obytný areál Holešovický pivovar), které byly připočteny k dopravnímu pozadí. Vliv Regulačního plánu „Holešovický meandr“, který je součástí změny UP Z1434/06 nebyl do Dopravní studie začleněn. Tato změna UP v současné době není schválená, probíhá posuzování v procesu SEA. Není proto jasné, zda nedojde k nějakým úpravám regulačního plánu.

Data o dopravě vyvolané současným provozem Holešovického přístavu ve výhledu pro rok 2015 uvádí následující tabulka.

Současný stav (výhled 2015)			
Úsek komunikace	Intenzity automobilové dopravy (rok 2015)		
	OA	NA	Celkem
5. Jateční – jih	924	876	1800
9. Jateční – sever	960	730	1690
10. Přístav 2	39	6	45
16. Přístav 1	88	32	120

Z tabulky je patrné, že nákladní doprava tvoří 45% současné dopravy na poloostrov po komunikaci označené v dopravní studii „úsek 9. Jateční – sever“.

V období výstavby

Doprava na stavbu fáze II.A je předpokládána po dobu 2 let. Nejintenzivnější doprava bude v období hrubých terénních úprav a betonování, tedy po dobu cca 7 měsíců. Intenzity obslužné dopravy ve fázi výstavby uvádí následující tabulka. Vzhledem k tomu, že je lodní doprava použita pro odvoz zeminy na projektu Prague Marina I., předpokládáme použití lodí (typ TČ 1000) i pro PM II.A.

Doprava nákladními automobily a lodní dopravou na stavbu Prague Marina II.A						
Činnost	Přesun (t)	Zatížení	Poč. směn	Počet TNA celk	TNA/směna	TNA/hod
Betonování	50000	11 t/TNA	80	4545	57	7
Přesun stav. hmot	30000	17 t/TNA	380	1765	5	1
	Přesun (t)	Zatížení	Poč. směn	Počet lodí celk	lodě/směna	
Transport zeminy	65844	900 t/lod'	60	73	1,22	
Přesun stav. hmot	30000	900 t/lod'	380	33	0,09	

Předpokládané hlavní dopravní trasy na stavbu budou:

Trasa k obalovně: staveniště – Jateční, Jankovcova, U Uranie, Ortenovo nám., Plynární, Argentinská, most Barikádníků, V Holešovičkách, Zenklova, Horňátecká, Ústecká, Zdiby, obalovna Klecany a zpět Bondyho, Vrbenského, U Uranie, Jankovcova, Jateční - staveniště.

Dovoz betonu: příjezd k betonárce a k předávacímu místu v přístavu Holešovice bude veden prostorem přístavu a stavbou Prague Marina I. fáze (tj. mimo veřejné komunikace).

Odvoz/dovoz zeminy: předpokládáme že pro dopravu bude použita lodní doprava (tak jako u Prague Mariny I.) s odvozem materiálu do pískovny Borek.

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

b) Stav po realizaci záměru

Objem vyvolané dopravy uvádí následující tabulka:

PM II a - Vyvolaná doprava (rok 2015)	počet automobilů		
	den	noc	celkem
OA	1232	2	1234
NA	31	6	37
Celkem doprava PM II.A			1271

Ve výpočtech v dopravní studii ETC s.r.o. (a stejně tak ve vlivech na hluk a emise v příslušných studiích) je počítáno se změnou dopravních intenzit po realizaci II. a III. fáze projektu Prague Marina. Z dopravního hlediska není možné druhou fázi od třetí oddělit. Realizace fáze II je nutná proto, aby projekt pokračoval do třetí fáze, během které budou zrušeny sklady na poloostrově, a následně budou nahrazeny obytnými budovami. Tím dojde k výraznému poklesu nákladní dopravy z poloostrova, která je dnes vedena do Jateční ulice. Po realizaci II a III fáze PM tak dojde k výrazné změně dopravní zátěže z poloostrova. Namísto nákladních automobilů bude území Holešovického přístavu generovat takřka výhradně osobní dopravu. Nákladní doprava bude minimální a bude souviset s provozem Holešovického přístavu, zejména lodního výtahu a opraven lodí. Navíc bude tato doprava vedena především přes komunikaci nazvanou Přístav I a II, která je napojena na novou okružní křižovatku Jankovcova/U průhonu/U Uranie.

Objem vyvolané dopravy fázemi II. a III. uvádí následující tabulka:

PM II + III - Vyvolaná doprava (rok 2015)	počet automobilů		
	den	noc	celkem
OA	2217	100	2317
NA	34	6	40
Celkem doprava PM II + III			2357

Dopravní intenzity na vybraných komunikacích po realizaci PM II a III ve výhledu pro rok 2015:

Doprava včetně PM II a PM III (výhled 2015)			
Úsek komunikace	Intenzity automobilové dopravy (rok 2015)		
	OA	NV	Celkem
5. Jateční - jih	1594	180	1774
9. Jateční - sever	2557	50	2607
10. Přístav 2	3282	62	3344
16. Přístav 1	3366	93	3459

Uvedené hodnoty jsou součtem pro fáze II.A, II.B, a III.

Posuzovaná fáze II.A vyvolá cca 2500 jízd denně. Součet fází II. a III. pak vyvolá cca 4700 jízd denně. Jedná se především o osobní automobily, nákladních aut budou pouze 2%.

Napojení na inženýrské sítě

V řešeném území se vyskytují všechny inženýrské sítě potřebné pro správnou funkci objektů. V fázi I., která je v současnosti ve výstavbě, se počítalo s kapacitou pro připojení fází II a III na nově budované inženýrské sítě.

V rámci II fáze je uvažováno s vybudováním kolektoru pro vedení inženýrských.

V rámci fáze II bude řešeno i zachování napojení stávajících objektů ve vlastnictví Českých přístavů.

Splašková kanalizace

a) Stávající stav

V ulici Jankovcova je vedena veřejná kanalizační vejčitá stoka 1200/2000. Do této stoky je napojena kanalizace DN 250, která odvádí odpadní vody z celého poloostrova (areál přístavů).

b) Návrh napojení

V rámci výstavby bude provedena kanalizace DN 300, která bude napojena na stávající revizní šachtu na stoce 1200/2000 v místě napojení kanalizačního řadu z ulice U průhonu. Tato kanalizace je provedena v předstihu z důvodu následného nenarušení nových povrchů. Tato kanalizace bude vedena dále směrem do poloostrova. V rámci výstavby bude také provedena kanalizace DN 300, která bude napojena z ulice Jankovcova a bude odvádět splaškovou vodu z jižní části řešeného území.

Dešťová kanalizace

Dešťové vody z objektů a komunikací budou likvidovány pomocí dešťových kanalizačních řadů, které budou položeny v komunikaci podél přístavu a dále v souběhu se splaškovou kanalizací. Dimenze těchto dešťových kanalizačních řadů bude DN 300-600. Před vyústěním dešťové kanalizace do přístavu, tj. přímo do řeky, bude na potrubí osazena hradidlová šachta pro případ vzduší vody ve Vltavě.

Vodovod

Celá lokalita bude zásobena vodou z veřejného vodovodního řadu DN200 z roku 1929 vedeného u Libeňského mostu. Z tohoto vodovodu bude provedena odbočka směrem na poloostrov v dimenzi DN 200 a potrubí vodovodu bude dále zavedeno do navrhovaného kolektoru, který je součástí bytových objektů.

Plynovod

Nově budované objekty nebudou napojeny na plynovod. Zdrojem tepla v objektech bude horkovod.

Centrální zásobování teplem

Zdrojem tepla bude připravovaný horkovod DN 300 centralizovaného zásobování teplem (CZT) Pražské teplárenské, a.s. napojený na horkovodní napaječ Mělník-Praha. Dle sdělení

tepláren bude tepelná kapacita horkovodu DN 300 dostatečná pro danou oblast včetně rezervy pro další rozvoj území. Technické parametry horkovodu jsou: horkovodní soustava 130/70 °C (zima), 80/50 °C (léto), soustava PN25. Materiálové provedení horkovodu je systém předizolovaného potrubí uloženého do země.

Vzduchotechnika

Dodávka chladu je určena pro chlazení vzduchu vybraných prostor administrativních budov. Chlazení serveroven, obchodních prostor a bytů pod střechou bude zajištěno přímým chlazením. Zdrojem energie pro chlazení je elektrická energie.

Chlazení bytů - předpokládá se, že chlazením bude vybaveno 50 % bytů. Uvažuje se s přímým chlazením horních pater objektu, vnitřní jednotky budou osazeny v rámci interiéru podhledů a parapetů. Vnější kondenzační jednotky pak na střeše objektu. Pro chlazení se použije VRV systém s vícenásobným napojením vnitřních jednotek a s možností odečtu spotřeb.

Elektrická energie

Výstavba II. fáze navazuje na stávající kabelové rozvody VN, které jsou v místě stávajících trafostanic. V této fázi bude vestavěna velkoodběratelská trafostanice v administrativním objektu. Pro zásobování el. energií bytových objektů budou v 1.NP v místě nad podzemními garážemi vybudována distribuční trafostanice s trafem 630 kVA.

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

Termín zahájení: 2008

Termín dokončení: 2010

B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Magistrát: Hlavní město Praha

Městská část: Praha 7

Katastrální území: Holešovice

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 7, odbor rozvoje a územního rozhodování, oddělení územního rozhodování.

Stavební řízení – stavební povolení (dle § 66 - § 70 zákona č. 50/1976 Sb., v platném znění) – vydává Úřad MČ Praha 7, odbor výstavby.

II. ÚDAJE O VSTUPECH

B.II.1. Půda

V řešeném území se nenachází zemědělská půda vedená v ZPF. Podle výpisu z KN se jedná o ostatní plochu, zastavěnou plochu a vodní plochu. Podrobnosti jsou v příloze (Dokument č. 1). Stavební pozemky a dotčené pozemky stavbou uvádí následující tabulky:

Stavební pozemky

Parcela č.	Vlastník	Druh pozemku
2356/31	České přístavy a.s.	Ostatní plocha
2356/27	České přístavy a.s.	Ostatní plocha
2356/21 Č.p.1446	České přístavy a.s.	Zastavěná plocha a nádvoří
2356/1	České přístavy a.s.	Ostatní plocha
2366	České přístavy a.s.,	Ostatní plocha
2365	České přístavy a.s.	Zastavěná plocha a nádvoří
Budova bez č.p.		
2380/1	Hlavní město Praha	Ostatní plocha
2380/2	Hlavní město Praha	Ostatní plocha
2375	Povodí Vltavy, s.p.	Ostatní plocha
2378/1	Povodí Vltavy, s.p.	Ostatní plocha
2355/1	Povodí Vltavy, s.p.	Ostatní plocha
2355/4	Povodí Vltavy, s.p.	Ostatní plocha
2355/6	Povodí Vltavy, s.p.	Ostatní plocha

Pozemky stavbou dotčené

Parcela č.	Vlastník	Druh pozemku
2356/4	Státní plavební správa	Ostatní plocha
2356/34	České přístavy a.s.	Ostatní plocha
2373 (most)	Hlavní město Praha	Ostatní plocha
2382/1	České přístavy a.s.	Ostatní plocha

Všechny pozemky jsou v katastrálním území 730 122 Holešovice.

B.II.2. Voda

a) Odběr vody bez realizace záměru

Odhadovaný odběr pitné vody v současnosti pro kancelářskou budovu uvádí následující tabulka:

Současný stav	spotřeba vody				
	počet osob	l/os/den	l/den	m ³ /den	max. hod. odběr (l/s)
Administrativa	30	60	1800	1,8	0,04
Celkem	30		1800	1,8	0,04

Odběr vody v době výstavby

Napojení stavby bude provedeno dle jednání na řad PVK a posléze na nově vybudovanou vodovodní síť. Odběr vody je odhadnut na 3 000 m³ pro období výstavby.

b) Odběr vody po realizaci záměru

Průměrná potřeba vody pro 1440 obyvatel bytového fondu a 1360 zaměstnanců v administrativní budově byla vypočtena na následující množství:

Fáze II.A	spotřeba vody				
	počet osob	l/os/den	l/den	m ³ /den	max. hod. odběr (l/s)
Byt. domy A,B,C,D,E	1440	150	216000	216,0	5,25
Office A	1360	60	81600	81,6	1,98
Celkem	2800		297600	297,6	7,23

To znamená roční spotřebu vody v objemu 108 624 m³/rok

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 kancelářskou budovu. Jedná se o příkon cca 200 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 3 260 kW.

b) Odběr elektrické energie po realizaci záměru

Kapacitu příkonu pro napájení elektrickou energií uvádí následující tabulka:

Instalovaný příkon byty bez chlazení	Pi = 2955,5	kW
Soudobý příkon - byty bez chlazení	Ps= 385,5	kW
Instalovaný příkon byty s chlazením	Pi = 2955,5	kW
Soudobý příkon - byty s chlazením	Ps= 771,0	kW
Soudobý příkon – administrativa	Ps= 1275,0	kW

Potřebný soudobý (Ps) výkon el. energie pro PM II.A. bude 2 581 kW.

B.II.3.b Zemní plyna) Odběr plynu bez realizace záměru

V současnosti není v území využíváno vytápění plynem.

Odběr plynu v době výstavby

V době výstavby nebude zemní plyn odebírán.

b) Odběr plynu po realizaci záměru

Objekty Prague Marina II.A nebudou napojeny na plynovod. Zemní plyn nebude odebírán.

B.II.3.c Teploa) Odběr tepla bez realizace záměru

Stávající kancelářský objekt není napojený na CZT.

Odběr tepla v době výstavby

V době výstavby nebudou nároky an odběr tepla.

b) Odběr tepla po realizaci záměru

Objekty Prague Marina II.A budou napojeny na CZT. Zdrojem tepla bude připravovaný horkovod DN 300 centralizovaného zásobování teplem (CZT) Pražské teplárenské, a.s. napojený na horkovodní napaječ Mělník-Praha. Dle sdělení tepláren bude tepelná kapacita horkovodu DN 300 dostatečná pro danou oblast včetně rezervy pro další rozvoj území.

Potřeba tepla na ohřev vytápění jednotlivých objektů a přípravu TUV uvádí následující tabulka:

Objekt	příkon (kW)
Obyt. A	805
Obyt. B	805
Obyt. C	840
Obyt. D	840
Obyt. E	840
Office A	1580
Celkem	5710

Celkový příkon tepla je 5 710 kW. Roční spotřeba tepla je cca 10 650 MWh/rok.

B.II.4 Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Údaje o dopravě, uvedená v tomto Oznámení, jsou převzaty z dopravní studie firmy ETC s.r.o., která je v příloze jako Studie č. 3. Výchozí podklady této dopravní studie byla data z URM a UDI.

Stávající stav širšího zájmového území

Řešené území, označované Holešovický přístav, je z jihu ohraničeno Libeňským mostem a kancelářským objektem Tokovo, ze západu ulicí Jankovcovou a z východu a severu tokem Vltavy. Přístup do území je zajištěn prodloužením ulice Jateční pod Libeňským mostem na poloostrov přístavu. Od západu z ulice U Průhonu v současnosti není možný příjezd. Plochy poloostrova jsou využity pro skladování a skladování a distribuci štěrkopísků.

Přístup po železnici je zajištěn podél levého břehu Vltavy směrem od Holešovického nábřeží. Vlečkové napojení z ulice Jankovcovy bylo již zrušeno a některé koleje odstraněny.

Obsluhu přilehlého území MHD zajišťuje především tramvajová doprava, která je vedena v trasách – Libeňský most – Dělnická – Plynární nebo Komunardů jih – Bubenské nábřeží. Stanice Maniny má k území Holešovického přístavu docházkovou vzdálenost cca 400 m, stanice U Průhonu a Osadní pak docházkovou vzdálenost cca 450 m. Část území při Jankovcově ulici leží v docházkové vzdálenosti 500 m zastávek tramvajové dopavy. Dostupnost území zajišťují také základní pěší trasy.

Výhledový stav širšího zájmového území

Z hlediska staveb, které mají vliv na směřování dopravy v území byly ve výhledu uvažovány stavby uvedené v rámci platného ÚP SÚ hl. m. Prahy (zejména se jedná o výstavbu městského okruhu). Dále byla v dopravní studii uvažována i plánovaná rekonstrukce Libeňského mostu a protažení ulice Bubenské nábřeží. Z dalších dopravních staveb, které se v území připravují lze uvést rekonstrukci křižovatky U Uranie/Jankovcova a Jankovcova/Varhulíkové. Obě křižovatky jsou navrženy rekonstruovat na malé okružní křižovatky.

Výhledově bude přístup do řešeného území umožněn novým vjezdem přes okružní křižovatku Jankovcova/U Uranie/U Průhonu. Tato křižovatka je budována v rámci PM I fáze. Dále byl pro území Holešovic zpracován regulační plán, vliv Regulačního plánu „Holešovický meandr“, který je součástí změny UP Z1434/06 nebyl do Dopravní studie začleněn. Tato změna UP v současné době není schválená, probíhá posuzování v procesu SEA. Není proto jasné, zda nedojde k nějakým úpravám regulačního plánu.

Varianty dopravní zátěže posuzované v rámci oznámení

Cílem navržených posuzovaných variant je prověřit dopravní zátěž v souvislosti s plánovanými aktivitami v řešeném území dle platného ÚP SÚ hl. m. Prahy (po jeho změně č. Z 0720/00), tj. ponechání stávajícího využití území nebo další fáze výstavby projektu Prague Marina. Na základě takto navržených variant je možné usuzovat, jak II. a III. fáze PM ovlivní dopravní zatížení ve spádové oblasti. Z tohoto důvodu jsou v dopravní studii hodnoceny 3 výhledové modelové stavy:

- Současný stav: stávající stav v roce 2007, tj. při probíhající výstavbě PM I.
- Varianta bez realizace záměru PM II.A: výhled pro rok 2015 při koncentrovaném využití přístavních funkcí v nové poloze (severní část přístavu). Využití území poloostrova by bylo stejné jako v současnosti (sklady, deponie štěrkopísku, Autovars). Zároveň by byla v provozu Prague Marina I.
- Varianta s realizací záměru PM II.A: výhled pro rok 2015 koncentrované využití přístavních funkcí a realizace Prague Marina I. II.A a doprava do III. fáze.

Varianty a) a b) byly použity jako varianty řešení pro hlukovou a rozptylovou studii.

a) Varianta bez realizace záměru.

V této variantě by zůstalo zachováno stávající využití území poloostrova a realizace PM I. fáze. Co se týče přístavu, byla uvažována koncentrace přístavní činnosti v severní části přístavu (tj. roční přepravní výkon 500 000 t, z čehož 400 000 t by bylo přepraveno po silnici a zbylých 100 000 t po železnici). Současně bylo v této variantě uvažováno s ponecháním aktivit v okolí lodního výtahu (zejména autosalon AUTOVARs) a na poloostrově přístavu (sklady a drobné provozovny).

b) Varianta s realizací záměru

Zde se vychází stejně jako u varianty a) ze změněného ÚP SÚ hl. m. Prahy, koncentrovaného přístavu v severní části pevniny a realizace všech fází záměru Prague Marina (tj. fáze I, II a III). Tento stav počítá s nahrazením aktivit v okolí lodního výtahu a na poloostrově přístavu.

V souladu s vyhláškou hlavního města Prahy č. 26/1999 Sb. HMP, o obecně technických požadavcích na výstavbu v hlavním městě, byl proveden výpočet potřeb objektu na zařízení dopravy v klidu (požadovaný počet parkovacích stání), viz DS v příložené Studii č. 3

Dopravní řešení a napojení na okolní komunikace

a) Stav bez realizace záměru

Stávající doprava je do zájmového území vedena pod Libeňským mostem, prodloužením ulice Jateční. Příjezd ulicí U Průhonu v současnosti možný není.

V období výstavby bude příjezd na stavbu zajištěn pod Libeňským mostem přes Jateční ulici, tj. stejnou komunikací, která je v současné době využívána pro nákladní dopravu do skladů na „kose“.

b) Stav po realizaci záměru

Přístup do území bude zajištěn dvěma vjezdy: z jihu po nábřeží z Jateční ulice (pod Libeňským mostem) a z Jankovcovy ulice z prostoru Prague Mariny I. fáze, kde v současné době probíhá výstavba nové okružní křižovatky Jankovcova/U Uranie/U průhonu.

Dopravní řešení souvisí s návrhem individuální protipovodňové ochrany území a z potřeby zachování provozu na zbytku území. Po západní straně řešeného území povede páteřní komunikace na kterou se v místě malé okružní křižovatky napojí rampa vedoucí od Jankovcovy ulice. Komunikace ze směru od objektu Lighthouse bude vedena pod středem budoucího nového oblouku rekonstruovaného Libeňského mostu. Při realizaci administrativní budovy u Libeňského mostu bude tato příjezdová komunikace vedena jako rampa podél podzemní části administrativního objektu a z této příjezdové komunikace bude také řešen příjezd do podzemních garáží administrativního objektu.

Příjezdová komunikace ze směru od PM I. fáze navazuje na komunikační úpravy provedené v souvislosti s touto fází.

V návrhu komunikací této fáze zástavby území je zohledněna potřeba příjezdu na zbytek území na kose a to realizací zemního tělesa na severním konci parteru navržené fáze výstavby – dočasným sjezdem na stávající komunikaci na kose.

Stejně jako u I. fáze bude v přilehlé části přístavního bazénu zřízena přístavní komunikace podél přístavní zdi, která bude zajišťovat dopravní obsluhu kotvicích lodí.

Parkování a garáže

a) Stav bez realizace záměru

V současné době jsou parkovací stání před kancelářskou budovou v jižní části zájmového území. Jedná se o 25 parkovacích stání. Další parkovací stání v okolí jsou v areálu Autovarsu.

V období výstavby v území nebudou parkovací stání

b) Stav po realizaci záměru

Pro navržené bytové domy A,B,C,D,E bude realizováno celkem 539 parkovacích stání, z toho 520 v podzemních garážích a 19 na povrchu. Pro kancelářskou budovu Office A je navrženo 234 parkovacích stání, z toho 220 v podzemních garážích a 14 na povrchu.

Celkově vznikne v řešeném území fáze IIa. 773 parkovacích stání.

Podzemní garáže jsou navrženy pro vozidla skupiny 02, přičemž min. rozměr stání činí 2,4 x 5,3 m. Z toho bude 40 (bytové domy) a 12 (administrativa) PS vyhrazeno pro občany se sníženou schopností pohybu.

Vjezd do dvoupodlažních garáží bude obousměrnými dvoupruhovými rampami. Parkovací garáže budou ve dvou úrovních. Tři příjezdy do podzemních garáží jsou napojené na páteřní komunikaci řešeného území.

Vyvolaná doprava

a) Stav bez realizace záměru

Údaje o stávající dopravě zpracovala firma ETC s.r.o. v srpnu 2007 v dopravní studii. Tato dopravní studie je přiložena jako Studie č. 3. Pro stanovení dopravních intenzit byla ve studii použita data z UDI a URM a navíc byly provedeny kontrolní dopravní průzkumy na vjezdech do řešeného území (6ti hodinová sčítání). Dále byly do studie zahrnuty dopravní intenzity generované objektem River lofts a areálem Arena Holešovice, které byly připočteny k dopravnímu pozadí. Vliv Regulačního plánu „Holešovický meandr“, který je součástí změny UP Z1434/06 nebyl do Dopravní studie začleněn. Tato změna UP v současné době není schválená, probíhá posuzování v procesu SEA. Není proto jasné, zda nedojde k nějakým úpravám regulačního plánu.

Data o dopravě vyvolané současným provozem Holešovického přístavu ve výhledu pro rok 2015 uvádí následující tabulka.

Současný stav (výhled 2015)			
Úsek komunikace	Intenzity automobilové dopravy (rok 2015)		
	OA	NV	Celkem
5. Jateční – jih	924	876	1800
9. Jateční – sever	960	730	1690
10. Přístav 2	39	6	45
16. Přístav 1	88	32	120

Z tabulky je patrné, že nákladní doprava tvoří 45% současné dopravy na poloostrov po komunikaci označené v DS „úsek 9. Jateční – sever“.

V období výstavby

Doprava na stavbu fáze II.A je předpokládána po dobu 2 let. Nejintenzivnější doprava bude v období hrubých terénních úprav a betonování, tedy po dobu cca 7 měsíců. Intenzity obslužné dopravy ve fázi výstavby uvádí následující tabulka. Vzhledem k tomu, že je lodní doprava použita pro odvoz zeminy na projektu Prague Marina I., předpokládáme použití lodí (typ TČ 1000) i pro PM II.A.

Doprava nákladními automobily a lodní dopravou na stavbu Prague Marina II.A						
Činnost	Přesun (t)	Zatížení	Poč. směn	Počet TNA celk	TNA/směna	TNA/hod
Betonování	50000	11 t/TNA	80	4545	57	7
Přesun stav. hmot	30000	17 t/TNA	380	1765	5	1
	Přesun (t)	Zatížení	Poč. směn	Počet lodí celk	lodě/směna	
Transport zeminy	65844	900 t/lod'	60	73	1,22	
Přesun stav. hmot	30000	900 t/lod'	380	33	0,09	

Předpokládané hlavní dopravní trasy na stavbu budou:

Trasa k obalovně: staveniště – Jateční, Jankovcova, U Uranie, Ortenovo nám., Plynární, Argentinská, most Barikádníků, V Holešovičkách, Zenklova, Hornátecká, Ústecká, Zdičky, obalovna Klecany a zpět Bondyho, Vrbenského, U Uranie, Jankovcova, Jateční - staveniště.

Dovoz betonu: příjezd k betonárce a k předávacímu místu v přístavu Holešovice bude veden prostorem přístavu a stavbou Prague Marina I. fáze (tj. mimo veřejné komunikace).

Odvoz/dovoz zeminy: předpokládáme že pro dopravu bude použita lodní doprava (tak jako u Prague Mariny I.) s odvozem materiálu do pískovny Borek.

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

b) Stav po realizaci záměru

Objem vyvolané dopravy uvádí následující tabulka:

PM II a - Vyvolaná doprava (rok 2015)	počet automobilů		
	den	noc	celkem
OA	1232	2	1234
NA	31	6	37
Celkem doprava PM II.A			1271

Ve výpočtech v dopravní studii ETC s.r.o. (a stejně tak ve vlivech na hluk a emise v příslušných studiích) je počítáno se změnou dopravních intenzit po realizaci II. a III. fáze projektu Prague Marina. Z dopravního hlediska není možné druhou fázi od třetí oddělit. Realizace fáze II je nutná proto, aby projekt pokračoval do třetí fáze, během které budou zrušeny sklady na poloostrově, a následně budou nahrazeny obytnými budovami. Tím dojde k výraznému poklesu nákladní dopravy z poloostrova, která je dnes vedena do Jateční ulice. Po realizaci II a III fáze PM tak dojde k výrazné změně dopravní zátěže z poloostrova. Namísto nákladních automobilů bude území Holešovického přístavu generovat takřka výhradně osobní dopravu. Nákladní doprava bude minimální a bude souviset s provozem Holešovického přístavu, zejména lodního výtahu a opraven lodí. Navíc bude tato doprava

vedena především přes komunikaci nazvanou Přístav I a II, která je napojena na novou okružní křižovatku Jankovcova/U průhonu/U Uranie.

Objem vyvolané dopravy fázemi II. a III. uvádí následující tabulka:

PM II + III - Vyvolaná doprava (rok 2015)	počet automobilů		
	den	noc	celkem
OA	2217	100	2317
NA	34	6	40
Celkem doprava PM II + III			2357

Dopravní intenzity na vybraných komunikacích po realizaci PM II a III ve výhledu pro rok 2015:

Doprava včetně PM II a PM III (výhled 2015)			
Úsek komunikace	Intenzity automobilové dopravy (rok 2015)		
	OA	NV	Celkem
5. Jateční - jih	1594	180	1774
9. Jateční - sever	2557	50	2607
10. Přístav 2	3282	62	3344
16. Přístav 1	3366	93	3459

Uvedené hodnoty jsou součtem pro fáze II.A, II.B, a III.

Posuzovaná fáze II.A vyvolá cca 2500 jízd denně. Součet fází II. a III. pak vyvolá cca 4700 jízd denně. Jedná se především o osobní automobily, nákladních aut budou pouze 2%.

Napojení na inženýrské sítě

V řešeném území se vyskytují všechny inženýrské sítě potřebné pro správnou funkci objektů. V fáze I., která je v současnosti ve výstavbě, se počítalo s kapacitou pro připojení fází II a III na nově budované inženýrské sítě.

V rámci II fáze je uvažováno s vybudováním kolektoru pro vedení inženýrských sítí a tím byl umožněn snadný přístup k nim.

V rámci fáze II bude řešeno i zachování napojení stávajících objektů ve vlastnictví Českých přístavů.

B.II.5 Ochranná pásma

Stavba se nachází v ochranném pásmu památkové rezervace v hlavním městě Praze, vyhlášené rozhodnutím býv. NVP č.j. Kul/5-932/81, o určení ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze a jeho doplňkem, kterým se určuje toto ochranné pásmo a podmínky pro činnost v něm. Dle Vyhlášky hl. m. Prahy č. 32/1999 Sb., o závazné části

územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy. Stavba nespadá do území se zákazem výškových staveb. Záměr se nachází v ochranném pásmu přístavu Holešovice a dále v ochranném pásmu nadregionálního biokoridoru Vltava (skladební prvek ÚSES).

Lokalita se nachází v zátopovém území s individuální protipovodňovou ochranou.

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.

Stavba se dále nachází v ochranných pásmech:

- místní komunikace III. třídy,
- kabelů silnoproudého vedení,
- kabelů sdělovacího vedení,
- parovodu, vodovodu, plynovodu,
- kanalizačních řadů a stok,

Veškeré stávající inženýrské sítě na staveništi budou vytyčeny před zahájením stavebních prací. Ponechané inženýrské sítě budou předepsaným způsobem ochráněny před poškozením. Stavební práce a činnosti prováděné v ochranném pásmu inženýrských sítí budou prováděny po předchozím souhlasu správce sítě a podle jeho podmínek. Na stávajících inženýrských sítích nebudou budovány pozemní objekty zařízení staveniště, ukládán žádný materiál ani odstavována vozidla a staveništní mechanismy.

III. ÚDAJE O VÝSTUPECH

B.III.1. Ovzduší

Pro Oznámení byla RNDr. Janem Maňákem vypracována rozptylová studie. Studie je přiložena jako Studie č. 1.

Rozptylová studie hodnotí znečištění ovzduší vyvolané projektem Prague Marina na okolí Holešovického přístavu. Ve studii je zpracován vliv Prague Marina I. fáze + fáze II.A a vliv dopravy vyvolané fázemi II.B a III.

Zdroje emisí

Zdroje emisí budou výduchy ze vzduchotechniky garáží a automobilová doprava. Doprava vyvolaná PM se promítne do intenzit provozu na okolní síti ulic a komunikací. Celkové intenzity provozu jednotlivých druhů byly převzaty z Dopravní studie od firmy ETC, která je přiložena jako Studie č. 3.

Vytápění v PM I a II.A bude pomocí CZT, záměr nebude produkovat emise z vytápění.

Referenční body pro výpočet znečištění ovzduší

Maximální krátkodobé a průměrné roční koncentrace a doby překročení zvolených hraničních koncentrací NO_x, prachu PM₁₀ a benzenu byly počítány v síti 529 referenčních bodů. Síť má rozměry 1,1 x 1,1 km, délkový krok 50 m a pokrývá okolí obou fází Prague Marina od úrovně ulice Komunardů na západě a Jateční ulice na jihu po úroveň Libeňského ostrova na východě a severní části holešovického přístavu na severu.

Kromě bodů v této síti byly koncentrace znečišťujících látek počítány v dalších 105 doplňujících referenčních bodech, které jsou umístěny přímo na sledovaných komunikacích, aby bylo možné zachytit výpočtem skutečná maxima znečištění ovzduší.

Referenční body mimo souvislou zástavbu leží v úrovni terénu, stejně jako body v zástavbě na ulicích. Referenční body v zástavbě mimo ulice (např. ve vnitroblocích) byly umístěny do výšky domů, aby se tak alespoň částečně daly modelovat překážky proudění vzduchu v souvislé zástavbě. Souřadnice X a Y referenčních bodů byly odečteny v souřadném systému, kde osa X směřuje od západu na východ, osa Y míří od jihu na sever a jejich průsečík leží na západním okraji křižovatky ulic Jateční a Komunardů. Síť referenčních bodů včetně doplňujících bodů je uvedena v příloze RS.

Imisní limity

Podle Nařízení vlády, kterými se stanovují mj. i imisní limity znečišťujících látek v ovzduší, nesmějí koncentrace znečišťujících látek ve volném ovzduší překročit od r.2010 tyto hodnoty:

Znečišťující látka	Průměrovací doba		
	1 hod.	1 den	1 rok
NO ₂ (µg/m ³)	200	-	40
Prach - PM10 (µg/m ³)	-	50	40
Benzen (µg/m ³)	-	-	5

Nařízení vlády připouští překročení imisního limitu 200 µg/m³ pro 1-hodinový průměr koncentrace NO₂ po 18 hodin za rok a překročení limitu 50 µg/m³ pro 1-denní průměr koncentrace prachu - PM10 po 35 dní za rok. Imisní limity pro NO₂, prach a benzen jsou stanovené pro ochranu zdraví lidí, proto by měly být dodrženy zejména v obydlích místech. Pro benzen byla hygienickými předpisy stanovena nejvýše přípustná denní koncentrace 15 µg/m³. Krátkodobá přípustná koncentrace stanovena nebyla, u jiných látek bývá však obvykle vyšší než přípustná koncentrace pro denní průměr.

Metodika výpočtu

Výpočet krátkodobých i průměrných ročních koncentrací znečišťujících látek a doby překročení zvolených hraničních koncentrací byl proveden podle novelizované verze metodiky „SYMOS 97“, která byla vydána MŽP ČR v r.2003. Detaily o použité metodice jsou popsány v RS v kapitole 3.1.

Výsledky výpočtu rozptylové studie

Bilance emisí znečišťujících látek - ze vstupních údajů vyplývají následující hodnoty ročních emisí znečišťujících látek:

	Roční úhrn emisí v r.2015 (t/r)		
	NO _x	prach-PM10	benzen
Bilance emisí bez záměru (tj. PM I. fáze)			
Garáže, fáze I	0,15	0,011	0,009
Stávající provoz na silnicích v území celé PM	12,18	0,480	0,290
Celkem (fáze I. + stávající doprava)	12,33	0,491	0,299
Bilance emisí se záměrem (PM II.A) a dopravou pro fáze II.B, a III			
4 - Garáže, fáze I	0,15	0,011	0,009
5 - Garáže, fáze IIA	0,07	0,005	0,004
Provoz na silnicích v území celé PM (doprava vyvolaná fázemi I, II a III)	11,30	0,365	0,320

Celkem fáze I a II (+ předpokládaná doprava ve fázi III)	11,52	0,381	0,333
--	-------	-------	-------

Z tabulky vyplývá, jakým způsobem se změní emise sledovaných znečišťujících látek po zprovoznění fáze 2 ve srovnání s provozem ve fázi 1. S nárůstem intenzity provozu osobních aut sice mírně vzrostou emise benzenu z garáží i ze silnic a ulic, ale zato poklesnou emise NO_x a prachu - PM10. Pokles emisí NO_x a PM10 souvisí se značným úbytkem nákladní dopravy, který bude mít příčinu v přesunu přístavních aktivit z holešovické kosy do severní části holešovického nábřeží.

Ve všech referenčních bodech platí, že k nejvyšším krátkodobým koncentracím NO_x , prachu - PM10 a benzenu bude docházet při špatných rozptylových podmínkách za silných inverzí a slabého větru. S rostoucí rychlostí větru vypočtené koncentrace rychle klesají. Za běžných rozptylových podmínek jsou koncentrace několikanásobně nižší než při inverzích a v případě instabilního teplotního zvrstvení a rychlého rozptylu je tento rozdíl řádový.

Krátkodobé koncentrace i roční průměry znečišťujících látek dosahují nejvyšších hodnot v těsné blízkosti frekventovaných silnic, se vzdáleností od komunikace postupně klesají. Vyšší hodnoty vypočtených koncentrací je možné očekávat rovněž v blízkosti křižovatek, kde se snižuje plynulost dopravy. Naopak zvýšením referenčních bodů na úroveň výšky domů v souvislé zástavbě ve východní části Holešovic se podařilo namodelovat snížení imisních koncentrací za frontou domů ve směru od ulice (např. vnitrobloky).

Vypočtené znečištění ovzduší NO_2

V roce 2015 po realizaci II.A fáze PM s připočtenou dopravou vyvolanou PM II.B, a III fáze dojde, ve srovnání s variantou bez PM II a III, k nepatrnému poklesu maximální krátkodobé koncentrace NO_2 na většině sledovaného území. Největší pokles (až o $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$) bude na poloostrově. Tento pokles souvisí s poklesem intenzity nákladní dopravy v těchto místech. Na Libeňském mostě krátkodobé koncentrace NO_2 dosáhnou $13 - 15 \mu\text{g}/\text{m}^3$, v Dělnické $11 - 15 \mu\text{g}/\text{m}^3$, podél jižní části Jankovcovy a v ulici U Uranie $6 - 9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ a v areálu I. fáze Prague Mariny od 4 do $6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ od severu k jihu. Na ostatním území vystoupí většinou na $2 - 4 \mu\text{g}/\text{m}^3$. V souvislé zástavbě ve východní části Holešovic se téměř žádná změna neprojeví. Krátkodobá maxima nikde nepřekročí imisní limit.

Průměrné roční koncentrace NO_2 způsobené všemi uvažovanými zdroji dosáhnou nejvyšší hodnoty $0,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ na křižovatce Jankovcovy a Dělnické a v západní části Libeňského mostu. Na Dělnické vystoupí na $0,4 - 0,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$, v Jankovcově severně od Dělnické na $0,5 - 0,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ a v areálu 1.fáze Prague Mariny na $0,2 - 0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$. V areálu II. fáze Prague Mariny dosáhnou $0,2 - 0,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Snížení ročních průměrů ve srovnání s I. fází činí většinou

jen několik setin, nejvýše 1 - 2 desetiny $\mu\text{g}/\text{m}^3$. I v tomto případě jsou roční průměry velmi nízké ve srovnání s imisním limitem.

Vypočtené znečištění PM_{10}

Zprovoznění II.A. fáze PM způsobí pokles počtu nákladních aut a zvýšení intenzity provozu osobních aut. Proto se sníží nejvyšší denní i průměrné roční koncentrace prachu - PM_{10} téměř na celém sledovaném území, oproti variantě bez realizace II. fáze. K nejvyššímu poklesu denních maxim o 1 - 2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ dojde na „kose“ a jižně od přístavu. Nejvyšší denní koncentrace v Dělnické a na Libeňském mostě dosáhnou jen 2,5 - 3,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ a podél jižní části Jankovcovy a ulice U Uranie 1,5 - 2,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Na značné části území však nedosáhnou ani 1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Nikde nedojde vlivem sledované dopravy k nadlimitním denním koncentracím prachu - PM_{10} .

Podobné změny lze vysledovat také v případě průměrných ročních koncentrací PM_{10} . Na většině sledovaného území roční průměry poklesnou jen nepatrně o několik málo setin $\mu\text{g}/\text{m}^3$. K většímu poklesu ročních průměrů i přes 0,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ dojde na poloostrově, v okolí přístavu Holešovice a v jižní části Jankovcovy ulice. Nejvyšší roční průměry na křižovatce Dělnické a Jankovcovy a na západním okraji Libeňského mostu vystoupí na 0,20 - 0,25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, na Libeňském mostě a ve střední části Jankovcovy na 0,15 - 0,20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ a v Dělnické a v ulici U Uranie na 0,10 - 0,15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Jinde nedosáhnou ani 0,10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Imisní limit pro průměrnou koncentraci PM_{10} nebude vlivem zdrojů zahrnutých do výpočtu nikde ani zdaleka překročený.

Vypočtené znečištění ovzduší benzenem

Provoz II.A fáze Prague Mariny vyvolá nárůst osobní dopravy. Vzrůst imisí benzenu nebude veliký, ve srovnání s variantou bez realizace PM II.A (+ doprava III. fáze). Nejvyšší krátkodobé koncentrace benzenu na Libeňském mostě stoupnou na 3,2 - 3,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, v Dělnické na 2,5 - 3,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ a v jižní části Jankovcovy na 2 - 2,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Na 1,5 - 2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ vystoupí i podél ulice U Uranie. Tyto hodnoty však v žádném případě nebudou znamenat nebezpečně vysoké znečištění ovzduší.

Podobně průměrné roční koncentrace benzenu způsobené uvažovanými zdroji se zvýší oproti nulové variantě jen málo, půjde nejvýše o několik setin $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Na křižovatce Dělnické a Jankovcovy dosáhnou 0,20 - 0,25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, v západní části Libeňského mostu a v Jankovcově severně od Dělnické 0,15 - 0,20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ a hodnotu 0,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ překročí ještě v Dělnické, na Libeňském mostě, v jižní části Jankovcovy, v JV části ulice U Uranie, v jižní části areálu PM I. fáze a v západní části areálu PM II. Imisní limit nebude nikde překročený vlivem zdrojů zahrnutých do výpočtu.

Pozad'ové znečištění ovzduší

Na území Holešovic se nenachází žádná stanice, která by prováděla měření úrovně znečištění ovzduší. Nejbližší měřicí stanice jsou v Karlíně, Libni a Kobylisích. Stanice v Karlíně leží mnohem blíže centru Prahy, stanice v Libni je vzhledem ke specifickým podmínkám v Praze poměrně daleko a stanice v Kobylisích leží mimo údolí Vltavy, a tudíž by pro území sledované v této studii nebyly reprezentativní.

Pozad'ové znečištění ovzduší proto bylo převzato z výsledků výpočtů imisí podle modelu ATEM pro rok 2006. Podle tohoto modelu byla počítaná pole koncentrací hlavních znečišťujících látek v celé Praze a do výpočtu byly zahrnuté bodové, plošné i mobilní zdroje emisí z Prahy, významné zdroje z celé ČR i dálkový přenos emisí. Z výsledků těchto výpočtů lze odhadnout stupeň stávajícího pozad'ového znečištění ovzduší NO₂, prachem - PM10 a benzenem ve sledovaném území.

Přibližné hodnoty průměrných ročních koncentrací NO₂, PM10 a benzenu a maximálních krátkodobých koncentrací NO₂ pozad'ového znečištění ovzduší obsahuje následující tabulka, ve které značí:

- A - ulice Komunardů a její okolí
- B - východní část Holešovic a Libeňský most
- C - území v blízkém okolí Prague Marina fáze 1 a 2
- D - Vltava a Libeňský ostrov

Území	NO ₂ (µg/m ³) max.	NO ₂ (µg/m ³) prům.	PM10 (µg/m ³) prům.	benzen (µg/m ³) prům.
A	200 - 250	29 - 32	38 - 40	1,6 - 1,8
B	130 - 170	25 - 29	35 - 38	1,5 - 1,7
C	130 - 140	24 - 25	33 - 35	1,3 - 1,5
D	100 - 140	23 - 24	24 - 32	1,2 - 1,4

Nejvyšší denní koncentrace PM10 nebyly počítané.

Z tabulky vyplývá několik skutečností:

- 1) Maximální krátkodobé koncentrace NO₂ překračují imisní limit 200 µg/m³ pouze v blízkém okolí ulice Komunardů. Četnost výskytu těchto nadlimitních koncentrací však nepřekročí přípustnou hodnotu. Na ostatním sledovaném území by k nadlimitním krátkodobým koncentracím NO₂ nemělo docházet.
- 2) Průměrné roční koncentrace NO₂ ve sledovaném území nedosahují imisního limitu 40 µg/m³, většinou jsou na úrovni 2/3 až 3/4 jeho hodnoty.

- 3) Průměrné roční koncentrace prachu - PM10 se přibližují imisnímu limitu $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pouze v okolí ulice Komunardů a poblíž severního okraje Holešovického přístavu. V ostatních místech včetně areálu Prague Marina s rezervou nedosahují limitních hodnot.
- 4) Průměrné roční koncentrace benzenu dosahují v celém sledovaném území hodnot kolem $1,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Imisní limit není nikde překročený.

Z uvedených skutečností vyplývá, že z hlediska požadového znečištění ovzduší by zprovoznění II.A fáze areálu Prague Marina nemělo být žádným problémem, protože vyvolaný nárůst intenzity dopravy nezpůsobí takové znečištění ovzduší, aby v součtu s imisním pozadím způsobilo nadlimitní znečištění ovzduší NO_2 , prachu - PM10 a benzenu ve sledovaném území.

Sčítat požadové hodnoty koncentrací znečišťujících látek s průměrnými koncentracemi vypočtenými od zdrojů sledovaných v této studii lze pouze v případě ročních průměrů. Pro maxima (a tedy ani pro dobu překročení imisního limitu) takové součty provádět nelze, protože každé z těchto maxim může obecně nastávat v daném místě za jiných atmosférických podmínek (např. při jiném směru větru) a jejich sečtením bychom dostali zcela nereálné hodnoty.

I v případě ročních průměrů však není postup sčítání zcela korektní, protože v požadových hodnotách znečištění je již vliv emisí ze silnic v uvedeném území jednou započítaný. Navíc odhad celkového znečištění popisuje stav v r.2006, zatímco výpočet charakterizuje záměru r.2015. Je odvážné se domnívat, že se během 9 let imisní situace v dané lokalitě nezmění. Zejména v případě benzenu se předpokládá, že v r.2015 bude imisní situace podstatně příznivější než dnes, protože v provozu bude naprostá většina aut s katalyzátory, které dokážou zachytit 90 % benzenu z výfukových plynů.

Závěr

Provoz bytového a administrativního areálu Prague Marina jako celku (fáze I., II a III.) v Praze 7 - Holešovicích ani v součtu s vlivem emisí z ostatní dopravy po ulicích ve východní části Holešovic nezpůsobí v sledovaném území nadměrné znečištění ovzduší. Všechny vypočtené krátkodobé i průměrné roční koncentrace NO_2 , prachu - PM10 i benzenu zůstávají hluboko pod stanovenými imisními limity.

Na vypočteném znečištění ovzduší se rozhodujícím způsobem podílí automobilová doprava po ulicích, zatímco emise z garáží areálu Prague Marina nejvýše z 1 - 2 procent. Je to způsobeno hlavně podstatně vyššími emisemi z pozemní dopravy, ale také tím, že automobily vypouštějí emise u země, zatímco garáže pomocí vzduchotechniky ve výšce střech domů, kde se dá počítat s lepším rozptylem znečišťujících látek. Vliv emisí z provozu II fáze

Prague Marina na okolní znečištění ovzduší bude ještě menší, než vliv I. fáze. Protože areál Prague Marina má být vytápěný dálkově, nebude produkovat ani žádné emise z vytápění.

Po II.A fáze a dopravě III fáze Prague Mariny se slabě zvýší v okolí intenzita provozu osobních aut a naopak poklesne intenzita nákladní dopravy v souvislosti se zrušením skladů a deponie štěrkopísku na holešovické kose. To bude mít za následek slabý pokles znečištění ovzduší NO₂ a prachem - PM₁₀, protože tyto znečišťující látky produkují zejména naftové motory nákladních aut. Naopak znečištění ovzduší benzenem nepatrně vzroste, protože emise benzenu z naftových motorů jsou zanedbatelné.

Území v okolí Prague Mariny není nadměrně znečištěné z hlediska požadovaných průměrných ročních koncentrací NO₂, PM₁₀ ani benzenu. Pouze na ulici Komunardů jsou v současné době požadové maximální krátkodobé koncentrace NO₂ vyšší než příslušný imisní limit, četnost výskytu takových situací je však nízká. V součtu s příspěvkem imisí z automobilové dopravy v okolí areálu Prague Marina nedojde ve sledovaném území k překročení imisních limitů pro koncentrace NO₂, PM₁₀ ani benzenu.

Předložená studie dokládá, že projekt Prague Marina I a II fáze + předpokládaná doprava vyvolaná III fází ani v součtu s pozadím nezpůsobí překračování imisních limitů znečišťujících látek ve svém okolí. U NO₂, PM₁₀ dojde realizací záměru k poklesu emisí, z důvodu poklesu nákladní dopravy. Znečištění ovzduší benzenem (který produkují osobní auta) nepatrně vzroste.

B.III.2. Odpadní vody

V navrhovaném areálu budou vznikat následující odpadní vody:

- ú splaškové odpadní vody z bytových jednotek a administrativního objektu
- 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 jedna administrativní budova, která je napojena na splaškové vody. Počet zaměstnanců v budově je cca 30. Objem splaškových vod, které v území vznikají v současné době je uveden v následující tabulce:

Současný stav	počet osob	splaškové vody			
		l/os/den	l/den	m ³ /den	max. hod. odběr (l/s)
Administrativa	30	60	1800	1,8	0,04
Celkem	30		1800	1,8	0,04

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

Splaškové vody budou napojeny na kanalizaci DN 300, která bude napojena na stávající revizní šachtu na stoce 1200/2000 v místě napojení kanalizačního řadu z ulice U průhonu. V rámci výstavby bude také provedena kanalizace DN 300, která bude napojena z ulice Jankovcova a bude odvádět splaškovou vodu z jižní části řešeného území.

Výpočet objemu splaškových vod je proveden pro fázi II.A, tj. 5 bytových domů (A, B, C, D, E) a jeden administrativní dům (Office A).

Fáze II.A	splaškové vody				
	počet osob	l/os/den	l/den	m3/den	max. hod. odběr (l/s)
Byt. domy	1440	150	216000	216,0	5,25
Office A	1360	60	81600	81,6	1,98
Celkem	2800		297600	297,6	7,23

B.III.2.b. Dešťové vodya) Stav bez realizace záměru

Vody z parkovišť a komunikací jsou svedeny povrchově přímo do Vltavy. Srážkové vody ze stávajícího kancelářského objektu jsou pravděpodobně rovněž vedeny přímo do Vltavy. Bilance povrchového odtoku ze zájmového území uvádí následující tabulka:

stávající				
povrch	plocha (m ²)	roční objem srážek (m3/rok)	odtokový koeficient	odtok (m3/rok)
střecha budov	510	0,5	0,9	230
zeleň	6 000	0,5	0,05	150
nezpevněné plochy (deponie)	7500	0,5	0,3	1125
zpevněné plochy	5241	0,5	0,8	2096
SUMA	19 251			3601

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 Vltavy 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 za normálního stavu vody ve Vltavě nad hladinou podzemní vody. V případě nečekaného vzestupu hladiny bude stavební jáma obsahovat takové přítoky vody, že bude nutné zastavit stavební práce. Čerpání vody ze stavební jámy proto nepředpokládáme.

b) Stav po realizaci záměru

Dešťové vody z objektů a komunikací budou likvidovány pomocí dešťových kanalizačních řadů, které budou položeny v komunikaci podél přístavu a dále v kolektoru v souběhu se splaškovou kanalizací. Dimenze těchto dešťových kanalizačních řadů bude DN 300-600. Před vyústěním dešťové kanalizace do přístavu bude na potrubí osazena hradidlová šachta pro případ vzduť vody ve Vltavě.

Po realizaci záměru dojde k navýšení zpevněných a zastavěných ploch na úkor ploch zeleně. Velikost ploch a povrchového odtoku uvádí následující tabulka:

navržený				
povrch	plocha (m ²)	roční objem srážek (m ³ /rok)	odtokový koeficient	odtok (m ³ /rok)
střecha budov	5 105	0,5	0,9	2297
zeleň	10 371	0,5	0,05	259
komunikace - asfalt	1 426	0,5	0,7	499
chodníky - dlažba	2 349	0,5	0,5	587
SUMA	19 251			3643

Z hlediska celoroční bilance dojde ke zvýšení povrchového odtoku o cca 40 m³/rok. Srážkové vody odtékají přímo do Vltavy (v obou variantách) a nedotují podzemní vodu. Změna bude naprosto zanedbatelná.

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 odpady z kancelářské budovy a odpady, které vznikají z provozu nakladačů štěrkopísku.

Kód odpadu	Druh odpadu	Kat.	Množství	Nakládání s odpady
13 02 **	Odpadní motorové, převodové a mazací oleje	N	50 kg/rok	recyklace/likvidace
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 obdobná jako při fázi I tzn., že budou vznikat odpady typické 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 06		recyklace/likvidace
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.

Stejně bude postupováno i v případě zastižení kontaminované zeminy v průběhu výstavby, tj. odtěžení a odstranění oprávněnou firmou. Pro tyto případy je předpokládána spolupráce

s firmami Dekonta a.s. (biodegradace) nebo Gesta s.r.o. (stabilizace kontaminované zeminy).

b) Stav po realizaci záměru

Při provozu bytových domů a administrativního objektu budou vznikat běžné komunální odpady, které budou obyvatelé a zaměstnanci ukládat do přistavených nádob na smíšený a tříděný komunální odpad. S velkoobjemovým odpadem a nebezpečným odpadem z domácností budou obyvatelé nakládat dle platné legislativy a vyhlášek hl. m. Prahy, tj. odkládat do přistavených kontejnerů na velkoobjemový odpad, případně dopravit odpad do sběrných dvorů.

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

	produkce odpadu t/rok								celkem
	směsný	plasty	sklo bílé	sklo barevné	nápojové kartony	papír	nebezpečný odpad	Bioodpad	
obyvatelé	287,91	9,89	1,01	11,12	0,52	27,12	0,52	0,69	340,68
zaměstnanci	135,96	4,67	0,48	5,25	0,24	12,80	0,24	0,33	160,87
Celkem II.A	423,87	14,56	1,48	16,37	0,76	39,92	0,76	1,02	501,55

Primární třídění papíru, plastu, skla a směsného odpadu bude probíhat již v bytech obytných budov a administrativní budově. Shromažďování komunálního odpadu jako produktu jednotlivých domácností obyvatel bytového domu a jeho odvoz likvidaci jsou navrženy v souladu se současným stavem legislativy. Pro shromažďování domovního odpadu budou v docházkové vzdálenosti umístěny kontejnery separovaného odpadu. Směsný komunální odpad bude pravidelně odvážen komunálními službami spolu s dalším odpadem.

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

B.III.4. Ostatní: Hluk, vibrace

Firmou Akustika Praha s r.o. byla zpracována akustická studie, její úplný text je přiložen jako Studie č. 2. V této kapitole uvádíme pouze závěrečné zhodnocení vypracované studie. Navržená opatření vyplývající ze závěrů studie jsou uvedena v kap. D.IV. Následující tabulka uvádí výsledek výpočtu hluku v chráněném venkovním prostoru staveb starší zástavby (body R1 až R8) a obytných domů Prague Marina I (body R9 a R10) a Prague Marina II (body R101 až R120) pro výhled roku 2015. V hlukové studii je vypočítaná nulová varianta pro rok 2015, což neodráží současnou situaci. Pro bytové a administrativní objekty Prague Marina

fáze I. bylo vydáno stavební povolení a v současné době již probíhá výstavba těchto budov. Proto za nulovou variantu, tj. variantu bez realizace objektů Prague Marina fáze IIa, považujeme stav s dokončenou Prague Marinou fáze I.

Vypočítané hodnoty celkového výhledového hluku

Bod výpočtu	Podlaží	2015, Prague Marina fáze I		2015, Prague Marina fáze I, II a III	
		L_{Aeq} (dB)	L_{Aeq} (dB)	L_{Aeq} (dB)	L_{Aeq} (dB)
		den	noc	den	noc
R1 Jankovcova 862/47	1. NP	62	52	62	51
	2. NP	62	52	62	51
	3. NP	62	51	61	50
	4. NP	61	50	61	50
	5. NP	60	50	60	49
	6. NP	60	49	60	49
R2 Jankovcova 94/41	1. NP	63	52	62	51
	2. NP	63	52	63	51
	3. NP	62	51	62	51
	4. NP	62	51	61	50
	5. NP	61	50	61	50
	6. NP	60	50	60	49
R3 Jankovcova 68/37	1. NP	63	53	63	53
	2. NP	64	54	64	54
	3. NP	63	53	64	53
	4. NP	63	53	63	53
	5. NP	63	53	63	53
	6. NP	62	52	62	52
R6 Jankovcova 43/55	1. NP	62	53	63	53
	2. NP	63	54	64	54
	3. NP	63	54	64	54
	4. NP	63	54	63	54

Bod výpočtu	Podlaží	2015, Prague Marina fáze I		2015, Prague Marina fáze I, II a III	
		L_{Aeq} (dB)	L_{Aeq} (dB)	L_{Aeq} (dB)	L_{Aeq} (dB)
		den	noc	den	noc
	5. NP	63	53	63	53
	6. NP	62	53	63	53
R7 U Průhonu 1194/64	1. NP	68	58	68	58
	2. NP	68	58	68	58
	3. NP	68	58	68	58
	4. NP	67	57	67	57
	5. NP	66	56	66	57
	6. NP	65	56	66	56
R8 Jankovcova 1509/71	1. NP	68	58	68	58
	2. NP	68	58	68	59
	3. NP	68	58	68	58
	4. NP	67	57	67	57
	5. NP	66	56	66	57
	6. NP	66	56	66	56
R9 Dělnická 1481/71	1. NP	68	59	69	59
	2. NP	68	59	69	59
	3. NP	68	59	68	59
	4. NP	68	58	68	58
	5. NP	67	57	67	58
	6. NP	66	57	67	57
R10 Bytový dům, fáze I	1. NP	60	48	59	48
	2. NP	61	50	60	49
	3. NP	61	50	60	49
	4. NP	61	50	60	49
	5. NP	60	50	60	49
	6. NP	60	50	60	50
	7. NP	60	50	60	49

Bod výpočtu	Podlaží	2015, Prague Marina fáze I		2015, Prague Marina fáze I, II a III	
		L_{Aeq} (dB)	L_{Aeq} (dB)	L_{Aeq} (dB)	L_{Aeq} (dB)
		den	noc	den	noc
	8. NP	60	50	60	49
R11 Bytový dům, fáze I	1. NP	61	52	62	52
	2. NP	63	53	63	53
	3. NP	63	53	63	53
	4. NP	63	53	63	53
	5. NP	63	53	63	53
	6. NP	62	53	63	53
	7. NP	62	53	63	53
	8. NP	62	53	63	53
	9. NP	62	53	63	53
	10. NP	62	53	63	53

a) Stav bez realizace záměru

Výhledový stav pro rok 2015 bez realizace záměru Prague Marina II.A je v přílohách hlukové studie znázorněn jednak bez I. fáze Prague Marina (tj. využití pro sklady v celé ploše Holešovického přístavu) a jednak s realizací I. fáze Prague Marina (tj. skladové plochy pouze na poloostrově). V současné době v území není obytná výstavba. Jediným zdrojem hluku v území je doprava do skladů a na deponii štěrkopísku, provoz nakladačů a třídičky štěrkopísku.

Období výstavby

V hlukové studii bylo do výpočtu zadáno souběžné působení všech zdrojů stavebního hluku, což je v praxi málo pravděpodobné. Přesto nebude hlukem šířeným ze stavby s rezervou překročen limit $L_{Aeq} = 65$ dB, platný pro denní dobu od 7 do 21 hodin. V noci se na stavbě nebude pracovat.

Bod výpočtu	Podlaží	L_{Aeq} (dB)	Bod výpočtu	Podlaží	L_{Aeq} (dB)
R1	1. NP	59	R2	4. NP	61
Obytný dům	2. NP	61	Obytný dům	5. NP	61

Bod výpočtu	Podlaží	L_{Aeq} (dB)	Bod výpočtu	Podlaží	L_{Aeq} (dB)	
PM I	3. NP	62	PM I	6. NP	60	
	4. NP	62		7. NP	60	
	5. NP	62		8. NP	60	
	6. NP	62	R3 Obytný dům PM I	1. NP	56	
	7. NP	61		2. NP	56	
	8. NP	61		3. NP	57	
	9. NP	61		4. NP	57	
	10. NP	61		5. NP	57	
	R2 Obytný dům PM I	1. NP		59	6. NP	57
		2. NP		60	7. NP	57
3. NP		61				

b) Stav po realizaci záměru

Zdroje hluku

Na střeše objektů Prague Marina II.A budou umístěny stacionární zdroje hluku. Dále byly zadány liniové zdroje: automobilová a tramvajová doprava na okolních komunikacích. Dopravní zátěže komunikací byly zadány studií ETC, s. r. o. „Prague Marina Fáze 2, Dopravně - inženýrské podklady pro zjišťovací řízení“ ze srpna 2007, která uvádí intenzitu dopravy vyvolanou projektem Prague Marina fáze I, II a III. V hlukové studii je tedy počítáno i s budoucí dopravou, kterou vyvolá zástavba na kose poloostrova (Prague Marina fáze III.) Tyto hodnoty byly přepočítány na průměrné hodinové zátěže v denní a noční době, které byly zadány do výpočtů šíření hluku. Do výpočtů jsou zadány i stacionární zdroje hluku Marine I a Marine II.

Výpočet hluku

V hlukové studii byly vypočítány hodnoty hluku před fasádami projektovaných budov Prague Marina II.A, které představují nejbližší chráněný venkovní prostor staveb (body R101 až R120) i nejbližších existujících domů staré zástavby (body R1 až R8) a obytných domů Prague Marina I (body R9 a R10). Vypočítané hodnoty byly zaokrouhleny na celá čísla, protože přesnost predikce nedosahuje řádu desetin decibelu. Následující tabulka uvádí vypočítané hodnoty celkového výhledového hluku před fasádami budov Prague Marina II.

Bod výpočtu	Podlaží	L_{Aeq} (dB) den	L_{Aeq} (dB) noc	Bod výpočtu	Podlaží	L_{Aeq} (dB) den	L_{Aeq} (dB) noc
101	1. NP	62	52	109	1. NP	53	43
	2. NP	61	51		2. NP	54	44
	3. NP	60	50		3. NP	54	44
	4. NP	59	49		4. NP	54	44
	5. NP	59	49		5. NP	54	45
	6. NP	58	48		6. NP	54	45
	7. NP	58	48		7. NP	55	45
	8. NP	57	47		8. NP	55	45
	9. NP	57	47		9. NP	55	45
	10. NP	57	47		10. NP	55	45
	11. NP	57	47	113	1. NP	52	42
	12. NP	57	47		2. NP	53	43
	13. NP	57	47		3. NP	53	43
	14. NP	57	47		4. NP	54	44
	15. NP	56	47		5. NP	54	44
105	1. NP	63	53	113	6. NP	54	44
	2. NP	61	51		7. NP	54	44
	3. NP	60	50		8. NP	54	44
	4. NP	59	49		9. NP	54	44
	5. NP	59	49		10. NP	54	44
	6. NP	58	48	117	1. NP	52	42
	7. NP	58	48		2. NP	53	43
	8. NP	57	48		3. NP	53	43
	9. NP	57	47		4. NP	53	43
	10. NP	57	47		5. NP	53	43

Bod výpočtu	Podlaží	L_{Aeq} (dB) den	L_{Aeq} (dB) noc	Bod výpočtu	Podlaží	L_{Aeq} (dB) den	L_{Aeq} (dB) noc
	11. NP	57	47		6. NP	53	44
	12. NP	57	47		7. NP	53	43
	13. NP	56	47		8. NP	53	43
	14. NP	56	46		9. NP	53	43
	15. NP	56	46		10. NP	53	44

Z výsledků je zřejmé, že před fasádami posuzovaných objektů Prague Marina II bude v I. a II. nadzemním podlaží překročen hlukový limit 60 dB pro denní dobu a 50 dB pro noční dobu. Ve III. a vyšších nadzemních podlažích bude hlukový limit v chráněném venkovním prostoru dodržen. V I. nadzemním podlaží budou obchody a kanceláře, ve 2.NP budou byty s odpovídajícím řešením zajištění akustiky při dodržení hygienických parametrů větrání vnitřních bytových prostor

Závěr

Podle výsledků hlukové studie lze konstatovat, že hlukové poměry v denní době po realizaci fáze II.A. projektu Prague Marina výrazněji nezmění. V noční době dojde po realizaci PM II.A ke zlepšení hlukových poměrů, protože výrazně poklesne počet jízd nákladních automobilů do území. Jediná změna nastane po zprovoznění nové okružní křižovatky Jankovcova/U Uranie/U průhonu, která je v současné době ve výstavbě. Po této křižovatce začne do území jezdit část automobilů, které v současnosti používají podjezd pod Libeňským mostem z Jateční ulice a tím dojde ke zvýšení emisí hluku v okolí této křižovatky.

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 toku v případě znečištění dešťových vod ropnými látkami.

Protipovodňové opatření je řešeno nepropustnou betonovou „vanou“, která je kotvena tahovými pilotami do horninového podloží. Svislé stěny dvoupodlažních parkovacích garáží jsou vlastní protipovodňovou ochranou.

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

Řešené území je v KN vedeno jako ostatní plocha nebo zastavěná plocha a nádvoří. V území jsou dnes komunikace a zpevněné plochy, velká deponie štěrkopísku s nezpevněnou plochou pro ukládání vytříděných frakcí. Dále tam je kancelářská budova která slouží správě přístavu a Policii ČR. Tyto objekty jsou doplněny zelenými plochami se vzrostlými stromy a keři.

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.

Zájmové území se nachází v ochranném pásmu nadregionálního biokoridoru (tok Vltavy), jedná se o záplavové území.

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 a počátečních stadií sukcese. Žádné z přítomných rostlinných společenstev nelze označit jako přirozené, resp. přírodně hodnotné a vhodné k ochraně.

Jedná se u umělý ekosystém. Nebyly zjištěny přírodní biotopy ve smyslu Katalogu biotopů ČR (ed. Chytrý, 2001). V zájmové ploše převažují zpevněné plochy komunikací a manipulačních ploch. Nezpevněné plochy s vegetací představují meziprostory s trávničky, synantropní bylinnou vegetací, místy roztroušeně výsadby dřevin. Ve východní části zájmového území se táhne mez s bylinnou vegetací degradovaných trávniček, která je doplněna stromořadím.

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, kde je navržena realizace objektů Prague Marina II.A se nevyskytují žádné prvky ÚSES, zájmové území je v ochranném pásmu NRBK Vltava.

V širším okolí se nachází následující prvky ÚSES:

NRBK Vltava (N4/4)

Charakter: nefunkční nadregionální biokoridor

Druh dotčených pozemků: vodní plocha, ostatní plochy, zastavěná plocha

Popis: úsek Vltavy v centrální části Prahy mezi železničním mostem na jihu a Rohanským ostrovem na severu; nadregionální biokoridor má v tomto úseku omezenou funkčnost; je téměř bez břehových porostů a pokud nějaká zeleň bezprostředně navazuje na řeku, pak se jedná o parkově upravené plochy a městská stromořadí

Význam: zajištění migrace organismů v území

Konflikt se záměrem: záměrem nebude nadregionální biokoridor přímo dotčen, bude však dotčeno jeho ochranné pásmo, ve kterém se záměr nalézá
Návrh opatření v souvislosti s realizovaným záměrem: realizace vhodných sadových úprav v okolí navržených objektů

LBC Bílá Skála (L1/81)

Charakter: funkční lokální biocentrum

Druh dotčených pozemků: lesní půda, ostatní plochy

Popis: sklaní výchoz nad Vltavou; v minulosti zde probíhala těžební činnost; část plochy je pokryta lesními porosty

Význam: paleontologický

Konflikt se záměrem: - není -

LBC Libeňský ostrov (L2/156)

Charakter: nefunkční lokální biocentrum

Konflikt se záměrem: -není-

LBC Barikádníků (L2/157)

Charakter: nefunkční lokální biocentrum

Druh dotčených pozemků: ostatní plochy, zastavěná plocha

Popis: navržené biocentrum se stávající zelení má pouze vyvynuté břehové porosty; zbývající část plochy je převážně zastavěná

Význam: zvýšení diversity v území

Konflikt se záměrem: - není -

LBK Svatá Juliána – Šárecké údolí (L4/235)

Charakter: nefunkční lokální biokoridor Druh dotčených pozemků: lesní půda, orná půda, louka, zahrada, vodní plocha Popis: koridor vedený po lesní a polní cestě; cesta na orné půdě má ojediněle

doprovodnou zeleň z keřů a ruderálního bylinného patra

Význam: zvýšení diverzity v krajině

Konflikt se záměrem: - není -

IP Povltavská (I5/327)

Charakter: funkční interakční prvek Druh dotčených pozemků: lesní půda, ostatní plochy

Popis: hřbitov, rozptýlená lesní vegetace v jeho okolí

Význam: zvýšení diverzity v krajině

Konflikt se záměrem: - není -

Zdroj: http://wgp.urhmp.cz/tms/urm_ver/rozpis.html

Prvky všech úrovní ÚSES procházejí zcela mimo zájmové území. Zájmové území zasahuje do ochranného pásma NRBK tok Vltavy.

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.

Nejbližším VKP je tok Vltavy. Ta bude dotčena dešťovými srážkami, které jsou ze zájmového území vedeny přímo do toku Vltavy.

V řešeném území se nenachází žádný významný krajinný prvek. Bude dotčen VKP tok Vltavy.

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.

Nejbližší chráněné území přírody (cca 1,0 - 1,5 km od zájmového území) je přírodní památka Královská obora, přírodní památka Bílá Skála a přírodní památka Jabloňka.

V řešeném území se nenachází ZCHÚ ani CHLÚ.

C.I.5. Území přírodních parků (PP)

V řešené oblasti se nenachází žádný přírodní park.

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

O Holíčovicích (dnes Holešovice) existují doložené zprávy již z jedenáctého století. Nejstarším dochovaným objektem je kostel sv. Klimenta (1231) v Kostelní ul. Po Bílé Hoře obci vlastnil Albrecht z Valdštejna.

Rozvoj území nastal v 1. polovině 19. století, kdy došlo k budování průmyslových závodů a s tím související výstavbou domů. V listopadu r. 1884 byly Holešovice a Bubny připojeny k Praze jako její sedmá městská část a jejich rozvoj se prudce zrychlil. Přibývaly továrny, pivovar, pila, vznikl holešovický přístav, jenž měl přímé spojení s velkými tržišti při Severním a Baltickém moři. Spojení s vnitřní Prahou umožňoval most Františka Josefa.

Vznik továren a malých výroben na území Holešovic a Buben vyvolal i potřebu výstavby domů pro zaměstnance, početní nárůst obyvatelstva pak byl důvodem k výstavbě dalších důležitých objektů např. školy, opatrovny, hřbitova. V těsném sousedství vyjmenovaných objektů v místě zasypané rokly na hranici s Královskou Oborou vyrostla r. 1906 budova sokolovny. V téže době vyrostly též bloky výstavných obytných domů po obou stranách dnešní Veletržní ul. (dříve Rudolfovy tř.) až k Bubenči. Praha 7 v té době patřila (spolu s Novým Městem) k nejdynamičtěji se rozvíjejícím částem Prahy. Byly zde celopražsky důležité dopravní tepny (železniční i vodní) a výstaviště.

Některé budovy v Holešovických mají výjimečnou architektonickou hodnotu a jako takové jsou na seznamu kulturních nemovitých památek.

Záměr se nachází v ochranném pásmu památkové rezervace v hlavním městě Praze, vyhlášené rozhodnutím býv. NVP č.j. Kul/5-932/81, o určení ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze a jeho doplňkem, kterým se určuje toto ochranné pásmo a podmínky pro činnost v něm.

Mezi důležité nemovité kulturní památky v širším okolí patří např.:

- Pražská tržnice – městská jatka, (r. č. 41556/1-2185)
- Vodárenská věž Pražských jatek (r.č. 41556/1-2185)
- Libeňský most (r.č. 41441/1-2105)
- Kulturní dům Domovina (r.č. 40976/1-1802)
- Ateliér J. Laudy (41497/1-2140)
- Libeňský zámek (40676/1-1619)
- vodní Löwitův mlýn (r.č. 40680/1-1621)
- pivovar (r.č. 40678/1-1620)

Na Seznamu kulturních nemovitých památek se v rámci k.ú. Holešovice nachází dále: Zimní stadión Štvanice, vodní mlýn, měšťanský pivovar, tělocvična – sokolovna, Národní technické muzeum, vodní elektrárna, Ministerstvo vnitra, Palác Letná a celá řada dalších činžovních domů.

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 7. Rozloha Prahy 7 je 714 ha a podle evidence obyvatelstva žije v tomto území cca 39 600 obyvatel.

Hustota obyvatelstva v městské části Praha 7 je 5 546 osob/km². Pro porovnání je možné uvést např. údaje o celkové hustotě obyvatel v Praze, která se pohybuje okolo cca 2 300 osob/km². Nej hustěji obydlenou městskou částí je Praha 2 (12 200 osob/km²).

Území je tedy poměrně hustě osídlené. Záměr je navržen v území, které má administrativně -obytný a industriální charakter území. Podél ulice Jankovcova jsou situovány bloky obytných domů. Část zástavby tvoří administrativní budovy (Tokovo, Lighthouse), tovární a skladové prostory (Tesla Holešovice) a v neposlední řadě manipulační plochy Holešovického přístavu. *Jedná se o území hustě zalidněné, realizace záměru přispěje ke zvýšení počtu obyvatel v řešeném území cca o 1 400 obyvatel.*

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

Lokalita pro realizaci záměru Prague Marina II.A sousedí s Libeňským mostem, na kterém vede frekventovaná komunikace. V širším okolí zájmového území jsou další frekventované komunikace (Jankovcova, U Uranie, U Průhonu).

Hluk - vlivem stávající nákladní dopravy do zájmového území dosahují ekvivalentní hladiny akustického tlaku A podél Jateční ulice (úsek 9 – Jateční sever) hodnot okolo 73 dB v denní době a 60 dB v noční době. V území v současnosti není obytná výstavba. Nejbližší obytná zástavba bude Prague Marina I.A.

Z hlediska emisí v zájmovém území nedochází k překračování imisních limitů. Maximální krátkodobé koncentrace NO₂ překračují imisní limit 200 µg/m³ pouze v blízkém okolí ulice Komunardů. Četnost výskytu těchto nadlimitních koncentrací však nepřekročí přípustnou hodnotu. Znečištění ovzduší je srovnatelné s jinými velkými městy, kde kvalita ovzduší je díky koncentrovaným zdrojům znečištění horší než v oblastech s rozptýlenou výstavbou.

Zájmové území neleží v území, které je zatěžováno nad únosnou míru.

C.I.10. Staré ekologické zátěže

Přímo v zájmovém území nebyl proveden průzkum kontaminace. Pro Prague Marina I. byl proveden inženýrskogeologický průzkum, který v v oblasti kolejíště zastihl zeminy kontaminované ropnými látkami. To je možné očekávat i v území PM II.A, proto bude v rámci další fáze projektové přípravy proveden podrobný inženýrskogeologický průzkum a průzkum kontaminace.

V případě zastižení kontaminovaných zemín při realizaci zemních prací budou zeminy sanovány odbornou firmou. Předpokládá se vytěžení a následná biologická dekontaminace (Dekonta a.s.) nebo stabilizace a uložení na skládku (Gesta s.r.o.)

Staré ekologické zátěže v řešeném území se mohou v území vyskytovat, proto bude proveden podrobný průzkum kontaminace.

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

Charakteristika lokality z hlediska rozptylových podmínek byla popsána v kapitole č. B.III.1.

C.II.2. Horninové prostředí a přírodní zdroje

V těsném sousedství zájmového území (lokality Prague Marina I.) byl v roce 2006 proveden inženýrsko-geologický průzkum (Valenta, Kos, Schrofel, 2006).

Území průzkumu leží v jihovýchodním křídle Barrandienu. Skalní podklad tvoří paleozoické horniny, na nich leží kvartérní sedimenty. Paleozoické horniny tvoří ordovické sedimenty letenského souvrství, reprezentovaného jílovými břidlicemi s vložkami psamitů (křemenců, pískovců, drobových pískovců, drob). Střídání jednotlivých poloh je proměnlivé a ne zcela zákonité. Celý komplex je zvrásněn a i jinak tektonizován (dislokace, pukliny). V nadloží jsou kvartérní, pleistocénní terasové sedimenty (maninská terasa). Jsou to hrubé štěrkopískové usazeniny nejnižší vltavské sedimentace. V některých prostorech jsou kryty holocénními hlínami. V nadloží mohou být zastiženy též navážky.

Z hlediska geologického i z hlediska geotechnického se jedná o prostor, který je až na výjimku velmi homogenní.

Nejhlouběji leží horniny skalního podkladu. Jedná se o paleozoické, ordovické břidlice, pravděpodobně letenského souvrství. Petrograficky se jedná o jílové až jílovoprachovité břidlice s vložkami psamitických hornin (křemence, pískovce, drobové pískovce až droby). Dominuje pelitická (peliticko-alevitická) složka.

V podloží je rychlý přechod do navětralých hornin až téměř čerstvých. Je možné předpokládat, že v místě je dosah zvětrávacích procesů hlubší v rozsahu většího tektonického postižení. Psamitické vložky jsou náchylnější k rozpuštění (zvětrávání, podzemní voda).

V nadloží jsou kvartérní, pleistocénní říční náplavy (maninské terasy) reprezentované lavicí (vrstvou) „štěrku“. Ve skutečnosti se jedná o písky, štěrkopísky až v některých polohách - čočkách štěrky.

V terasových sedimentech - „štěrcích“ bývají polohy (10 -20 cm) písků a jílovitých (hlinitých) písků. Jedná se o polohy, vložky nebo čочки, vznikající odlišným způsobem sedimentace, než převažující hrubozrnější horniny celé říční terasy.

Nejsvrchnějším horizontem jsou navážky a konstrukční vrstvy (dlažba, zpevněné povrchy, kryt z obalované drti, stabilizované vrstvy, lomový štěrk, štěrky z podloží, pískové vrstvy, betonové desky apod.). Je zřejmé, že původní povrch byl upravován.

Předpokládáme, že v zájmovém území bude geologická skladba takřka stejná.

V území navrhovaného záměru se nenacházejí žádné přírodní zdroje.

C.II.3. Hydrogeologie a Hydrologie

Hydrogeologie

V těsném sousedství zájmového území (lokalita Prague Marina I.) byl v roce 2006 proveden inženýrsko-geologický průzkum (Valenta, Kos, Schrofel, 2006), včetně hydrogeologického posouzení území. Z tohoto průzkumu byl převzat hydrogeologický popis území.

Podzemní voda v zájmovém území leží ve 2 kolektorech. Významnější pro stavbu je vyšší průlinový kolektor s volnou hladinou, který má charakter poříční vody. Leží ve štěrkových náplavech Vltavy. Izolátorovou horninou v podloží jsou méně propustná eluvia hornin skalního podkladu.

Pod průlinovým kolektorem v terasových sedimentech leží v podloží kolektor puklinový v ordovických horninách skalního podkladu. Mezi kolektory existuje komunikace, i když jsou odděleny eluviálním horizontem.

Infiltrační oblastí je celá lokalita (mimo zpevněné plochy). Odtok vody ze zájmového území směřuje k řece a šikmo po proudu.

Podzemní voda má charakter poříční vody. To znamená, že teče přibližně paralelně s vodou v korytě řeky. HPV téměř koresponduje s aktuální hladinou vody v řece. Reaguje velmi rychle a citlivě na pohyby vody v řece. Hladina se pohybuje nejen podle srážek, ale reaguje například i na polohu jezových hrazení.

Hydrologie

Řešené území z hydrologického hlediska náleží do povodí Vltavy, Vltava od Rokytky po ústí do Labe, č.h.p. 1-21-02. Zájmové území se nachází v dílčím povodí č. 1-12-02-0010. Hladina stoleté vody je na kótě cca 186,5 m n.m. Hladina povodně z roku 2002 byla na kótě 188,16 m n.m. Jde o záplavové území.

C.II.4. Půda

Dotčené pozemky nepatří ani do kategorie zemědělského půdního fondu, ani k pozemkům určeným k plnění funkcí lesa. Dle výpisu z Katastru nemovitostí jsou pozemky zařazeny jako ostatní nebo zastavěná plocha.

C.II.5. Geomorfologie

Řešené území je ploché, tvořené poloostrovem vybíhajícím do řeky Vltavy. Celé území i širší okolí bylo v minulosti antropogenně pozměněné.

Začlenění zájmového území dle geomorfologické mapy:

System	Hercynský systém
Provincie	Česká vysočina
Subprovincie	Poberounská soustava
Oblast	Brdská oblast
Celek	Pražská plošina
Podcelek	Říčanská plošina
Okrsek	Pražská kotlina

C.II.6. Krajina

Zájmové území se nachází v ohybu řeky Vltavy, mezi Libeňským mostem, Jankovcovou ulicí a objekty ToKovo a Autovars, tokem Vltavy a částečně na poloostrově Holešovického přístavu. Podrobný popis krajinného rázu je uveden v příloze, ve Studii č. 6 – „Posouzení vlivu na krajinný ráz podle zákona 114/1992 Sb“.

Terén v zájmovém území je rovinný, břehy jsou zpevněné pouze v místě přístaviště lodí se štěrkopískem (tj. na východní straně území) a v přístavním bazénu. Územím prochází komunikace v severo-jihním směru. Jedná se o prodloužení Jateční ulice, po které je zajišťována dopravní obsluha poloostrova. Z hlediska výstavby je v území pouze jedna větší budova, a to kancelářský objekt Českých přístavů. Další výstavba je až na poloostrově, kde to jsou skladové objekty stavebnin Sortim.

Oblast Holešovického přístavu je historickou industriální oblastí, kde probíhala dlouhodobě výstavba a terénní úpravy. Krajina je zde proto výrazně antropogenně ovlivněna. Původní přírodní prostředí bylo člověkem v průběhu staletí zcela přeměněno.

Podle typizace sekundární krajinné struktury se jedná o urbanizovanou městskou krajinu.

Širší okolí zájmového území se nachází v místě, kde se terén od toku Vltavy zvedá severním směrem. Tok vltavy zde vytvořil údolí, jehož severní břeh stoupá směrem k Severnímu městu, kde jsou panelová sídliště Čimice, Bohnice, Ďáblice a Prosek. Jižním a západním směrem je terén v podstatě plochý a nalézá se zde městská výstavba, kde se střídají objekty činžovních domů z třicátých až padesátých let s novější „krabicovou“ výstavbou z let sedmdesátých až devadesátých. Z východní strany je zájmové území vymezeno tokem Vltavy. Dále směrem na východ se nachází Libeňský ostrov výstavba na Libeňské straně Vltavy - jedná se o golfové hřiště, skladové objekty, objekty loděnic a za Voctářovou ulicí i bytové a kancelářské budovy.

Rozhodující dominantou v území je tok řeky Vltavy. Přírodní dominanty v okolí zájmového území se vyskytují pouze v podobě fragmentů zeleně a stromů, které lemují okraje komunikací. Na pravém břehu je situace výrazně lepší, nachází se zde např. parky Truhlářka a Pelc-Trolka, nebo Thomayerovými sady u Libeňského zámečku.

Krajinné prvky typické pro volné krajiny, resp. okraje sídel zde nelze prakticky nalézt. Za místa s vyšší ekologickou stabilitou (ve srovnání s vydlážděným chodníkem, asfaltovou komunikací a blokem budov) lze pak označit jakýkoli fragment zeleně. Hodnota ekologické stability zeleně v zastavěné ploše oproti ekologické hodnotě prvků volné krajiny je naopak nízká, rovnající se např. extenzivně obhospodařovanému poli. Estetické a kulturní dominanty jsou vzhledem k lokalizaci místa (centrum sídelního útvaru) potlačeny na minimum, případně absentují úplně. Mezi dominanty lze zařadit několik památek, které se v širším okolí vyskytují – Libeňský zámeček, ateliér J. Laudy, vodní mlýn Löwitův, synagoga na Palmovce, Pražská tržnice a Vodárenská věž Pražských jatek

Historické souvislosti

O Holíčovicích (dnes Holešovice) existují doložené zprávy již z jedenáctého století. Nejstarším dochovaným objektem je kostel sv. Klimenta (1231) v Kostelní ul. Po Bílé Hoře obci vlastnil Albrecht z Valdštejna. Rozvoj území nastal v 1. polovině 19. století, kdy došlo k budování průmyslových závodů a s tím související výstavbou domů. V listopadu r. 1884 byly Holešovice a Bubny připojeny k Praze jako její sedmá městská část a jejich rozvoj se prudce zrychlil. Přibývaly továrny, pivovar, pila, vznikl holešovický přístav, jenž měl přímé spojení s velkými tržišti při Severním a Baltickém moři. Spojení s vnitřní Prahou umožňoval most Františka Josefa. Vznik továren a malých výroben na území Holešovic a Buben vyvolal i potřebu výstavby domů pro zaměstnance, početní nárůst obyvatelstva pak byl důvodem k výstavbě dalších důležitých objektů např. školy, opatrovny, hřbitova. V těsném sousedství vyjmenovaných objektů v místě zasypané rokle na hranici s Královskou Oborou vyrostla r. 1906 budova sokolovny. V téže době vyrostly též bloky výstavných obytných domů po obou stranách dnešní Veletržní ul. (dříve Rudolfovy tř.) až k Bubenci. Praha 7 v té době patřila (spolu s Novým Městem) k nejdynamičtěji se rozvíjejícím částem Prahy. Byly zde celopražsky důležité dopravní tepny (železniční i vodní) a výstaviště.

Současnost

Výstavba v Holešovicích poměrně dlouho probíhala v prolukách současné zástavby. V okolí zájmového území do roku 2000 nedošlo k významnější výstavbě. Prvním výraznějším novým objektem v okolí Holešovického přístavu byla administrativní budova Lighthouse. V současné

době probíhá výstavba Prague Mariny I. fáze, která nahradí bývalý přístav obytnými a administrativními objekty.

Záměr se nachází v ochranném pásmu Pražské památkové rezervace.

C.II.7. Fauna a flóra

C.II.7.a Flóra

Zájmové území z hlediska fyto geografického členění se nachází v Českém termofytiku, fyto geografickém okrese Pražská plošina, podokres 10 b. Pražská kotlina.

Potencionální přirozená vegetace

Zájmové území v minulosti tvořily přirozené porosty jilmové doubravy (Ficario – Ulmetum campestris). Jilmová doubrava představuje třípatrové společenstvo. Ve stromovém patře dominuje dub letní (*Quercus robur*) nebo jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*). V porostech s relativně přirozeným složením je možné nalézt lípu srdčitou (*Tilia cordata*) a jilm habrolistý (*Ulmus minor*), v malé příměsi též javory, ve vlhčích variantách olši lepkavou (*Alnus glutinosa*), v sušších habr obecný (*Carpinus betulus*). Keřové patro nedosahuje vysoké dominance. Na složení bylinného patra se výrazně podílejí mezofilní druhy listnatých lesů. Mechové patro buď zcela chybí nebo dosahuje nízké pokrývnosti. Asociace je značně příbuzná se střemchovými jaseninami.

Aktuální flóra zájmového území

V zájmové ploše převažují zpevněné plochy a plochy budov. Na nezpevněných plochách se uplatňují kulturní trávníky, na neudržovaných plochách převládají synantropní společenstva. Dřeviny se vyskytují ve formě vysazených, v menší míře planých solitérních stromů, popř. stromořadí (východní část), v severozápadní části před objektem byla zjištěna skupinová výsadba okrasných dřevin - *Ailanthus altissima* (pajasan žláznatý), *Prunus serratula* (sakura ozdobná), *Populus alba* (topol bílý), *Betula pendula* (bříza bradavičnatá), *Tilia* sp. (lípa), *Juglans regia* (ořešák královský), *Pinus sylvestris* (borovice lesní), *Viburnum rhytidophyllum* (kalina vrásčitolistá), *Mahonia aquifolia* (mahónie ostrolistá), *Cotoneaster* sp. (skalník), *Hedera helix* (břečťan popínavý) a *Forsythia* sp. (zlatice sp.)

Pro botanický průzkum, který byl proveden v 1. polovině října 2006 a v červnu 2007, byla studovaná oblast rozdělena na čtyři části: 1. dvůr mezi podnikem Autovars a slepým ramenem, 2. travnatý pás vegetace v okolí bývalé vlečky a oba okraje asfaltové komunikace, 3. břehový porost podél skládky sypkého materiálu, 4. břeh a přilehlá travnatá plocha u Libeňského mostu. Nomenklatura taxonů byla sjednocena podle Klíče ke květeně České republiky (ed. Kubát, 2002).

Přestože je zájmové území druhově bohaté – bylo zjištěno celkem 147 taxonů rostlin, je velmi malé floristické hodnoty. Velký podíl tvoří synantropní druhy, byly zjištěny i dva silně invazivní neofyty – trnovník akát (*Robinia pseudacacia*) a netýkavka žláznatá (*Impatiens glandulifera*). Při realizaci záměru je vhodné minimalizovat podle možnosti kácení dřevin, v případě dotčení je obnova stávajícího stavu (tj. výsadba nových stromů) proveditelná.

Zásah považujeme z hlediska vlivu na vegetaci a flóru za zanedbatelný.

Botanický průzkum je přiložen v příloze jako Studie č. 4.

Dendrologie

Dendrologický průzkum včetně ocenění dřevin byl proveden pro celé území Prague Mariny II a III, tj. od Libeňského mostu až na kosu poloostrova. Průzkum byl proveden firmou Treewalker s.r.o. v září 2006. Průzkum je přiložen jako studie č. 5. Seznam stromů v zájmovém území s jejich cenovým oceněním uvádí následující tabulka:

strom č.	cena
29	3 313 Kč
30	11 154 Kč
31	11 882 Kč
32	128 720 Kč
33	139 946 Kč
34	4 195 Kč
35	63 980 Kč
36	51 713 Kč
37	111 879 Kč
38	80 399 Kč
39	8 001 Kč
40	17 032 Kč
41	3 000 Kč
42	8 745 Kč
43	71 606 Kč
44	47 865 Kč
45	186 028 Kč
46	46 829 Kč
47	108 832 Kč
48	30 224 Kč
49	25 529 Kč
75	126 089 Kč
76	500 Kč
77	33 416 Kč
78	25 700 Kč
79	26 094 Kč
80	46 660 Kč
81	7 949 Kč
82	13 099 Kč
83	9 489 Kč
84	4 268 Kč
85	7 509 Kč
86	4 697 Kč
87	8 976 Kč

strom č.	cena
88	30 600 Kč
89	7 500 Kč
90	5 625 Kč
91	28 587 Kč
Celkem	1 547 630 Kč

V území stavby budou stromy vykáčeny 29 až 49, jejich cena je 1 160 872,- Kč. Zbývající stromy budou zachovány a při výstavbě chráněny podle ČSN.

Převážně byly zjištěny stromy nízké sadovnické hodnoty. Důvodem je fakt, že dřeviny nejsou udržovány a také že došlo k poškození dřevin povodněmi a následnými zimami. V území Prague Marina II.A bylo dendrologickým průzkumem navrženo jedenáct stromů pro zachování:

Č. stromu	Druh
29	Bříza bělokorá
32	Lípa velkolistá
33	Lípa velkolistá
34	Bříza bělokorá
35	Třešeň obecná
37	Lípa velkolistá
38	Lípa velkolistá
45	Topol černý
48	Lípa velkolistá
49	Lípa velkolistá
75	Jasan ztepilý

Podle projektové dokumentace zůstanou zachovány stromy ve východní části území, podél toku Vltavy:

Č. stromu	Druh
75	Jasan ztepilý
76	Trnovník akát
77	Topol černý
77	Topol černý
78	Topol černý
79	Topol černý
80	Topol černý
81	Trnovník akát
82	Topol černý
83	Topol černý
84	Topol černý
85	Trnovník akát
86	Topol černý
87	Topol černý
88	Topol černý
89	Topol černý
90	Topol černý
91	Topol černý

Některé stromy jsou navrženy ke kácení v dendrologickém průzkumu, zároveň podle projektové dokumentace jsou v území, kde bude vzrostlá zeleň zachována. Návrh odstranění zeleně tak bude záviset na projektu sadových úprav (v další fázi projektu) a bude realizována na základě vydaného povolení ke kácení v rámci přípravy území pro stavbu.

C.II.7.b Fauna

Biogeografické začlenění

Území je součástí Řipského bioregionu, který v dotčeném území zabírá západní část Pražské plošiny. Bioregion je tvořen nížinnou tabulí na severozápadě středních Čech a západní část Pražské plošiny. Území patří k nejstarším sídelním oblastem u nás. Bioregion byl již v prehistorické době odlesněn na většině plochy a rozloha lesů je dnes velmi omezená. Přirozené lesní porosty jsou často nahrazeny druhotnými akátinami, na písčích kulturními bory. V bezlesí převládají agrokultury. Louky se vyskytují jen ojediněle. Travinobylinné porosty jsou častější pouze na prudkých svazích.

Fauna Řipského bioregionu je původně ryze hercynská, se západoevropským vlivem (ježek západní, ropucha krátkonohá). Řeka Vltava patří v zásadě do cejnového pásma, doznívá však na ní vliv Vltavské kaskády, a tak má řeka částečně charakter sekundárního pstruhového pásma.

Aktuální fauna zájmového území

Zoologický průzkum území určeného pro výstavbu se uskutečnil 4.8.2006 a 19.6.2007. Průzkum hmyzu byl prováděn individuálním sběrem pomocí exhaustoru, pod kameny a dřevem. Provedeno smýkání bylinného porostu. Zemní pasti nebyly použity. Zkoumány byly především tyto řády hmyzu: Vážky (Odonata), brouky (Coleoptera), rovnokřídílí (Orthoptera), motýli (Lepidoptera) a z ostatních skupin mimo hmyz měkkýši (Mollusca). Při zpracování průzkumu brouků (Coleoptera) byla použita synonymika podle check-listu zpracovaného Jelínkem (1993). Další hmyzí řády - rovnokřídílí byly uspořádány podle check-listu zpracovaného autory: Kočárek P. & Holuša J. & Vidlička L., (1999), vážky (Odonata) podle Jeziorského, měkkýši (Mollusca) podle Pflégra (1988). Obratlovci byli zjišťováni přímým pozorováním, ptáci rovněž podle zpěvu. Část ptačích druhů byla doplněna podle výpovědi jednoho člena ostrahy objektu.

Plocha budoucí výstavby bytových jednotek v areálu přístavu je natolik odpřírodněná, že se v ní nevyskytují biotopy, které by daly předpoklad pro trvalou existenci chráněných druhů živočichů nebo rostlin. Nebyly proto nalezeny stavby ohrožených mravenců r. *Formica* či čmeláků r. *Bombus*. Zjištěný výskyt čmeláka souvisí s potravní vazbou na vegetaci. Nebyli zjištěni ani zástupci obojživelníků či plazů. Z bezobratlých živočichů bylo v území nalezeno jen několik běžných (některých synantropních) druhů přítomných prakticky všude. Některé

druhy ptáků nad územím přeletují, část jich sem příležitostně zaletuje za potravou. Výzkum byl z výše uvedených důvodů ukončen.

Z hlediska ochrany přírody resp. ochrany životního prostředí není proto žádných námitek proti předpokládané výstavbě. Celý text biologického průzkumu je přiložen jako Studie č. 4.

C.II.8. Obyvatelstvo

Městská část Praha 7 (ZÚJ 500186) má rozlohu 714 ha. K 31. 12. 2005 zde bylo registrováno 39 576 obyvatel. Jedná se o poměrně hustě osídlené území. Obytná zástavba je koncentrována zejména v oblasti ulic Tusarova, U Průhonu, Dělnická či Přístavní.

Na území Holešovic se rovněž nachází řada administrativních budov, továren či nákupních středisek, do kterých jejich zaměstnanci či návštěvníci dojíždějí z celé Prahy.

C.II.9. Hmotný majetek

Realizace záměru Prague Marina II.A si vyžádá přeložky inženýrských sítí a demolici stávajícího objektu.

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 "Prague Marina fáze II.A" 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 RNDr. Janem Maňákem zpracována Rozptylová studie, která je přiložena jako Studie č. 1. Výsledky studie je možné shrnout následujícím způsobem:

- provoz bytového a administrativního areálu Prague Marina v Praze 7 - Holešovicích ani v součtu s vlivem emisí z ostatní dopravy po ulicích ve východní části Holešovic nezpůsobí v sledovaném území nadměrné znečištění ovzduší. Všechny vypočtené krátkodobé i průměrné roční koncentrace NO₂, prachu - PM10 i benzenu zůstávají hluboko pod stanovenými imisními limity

- na vypočteném znečištění ovzduší se rozhodujícím způsobem podílí automobilová doprava po ulicích. Vliv emisí z provozu II.A fáze Prague Marina na okolní znečištění ovzduší bude ještě menší než vliv I. fáze. Protože areál Prague Marina má být vytápěný dálkově, nebude produkovat ani žádné emise z vytápění.
- po realizaci výstavby Prague Mariny II a III se slabě zvýší v okolí intenzita provozu osobních aut a naopak poklesne intenzita nákladní dopravy v souvislosti se zrušením skladů a deponie štěrkopísku na holešovické kose. To bude mít za následek slabý pokles znečištění ovzduší NO_2 a prachem - PM_{10} , protože tyto znečišťující látky produkují zejména naftové motory nákladních aut. Naopak znečištění ovzduší benzenem nepatrně vzroste, protože emise benzenu z naftových motorů jsou zanedbatelné.
- území v okolí Prague Mariny není nadměrně znečištěné z hlediska pozadových průměrných ročních koncentrací NO_2 , PM_{10} ani benzenu. Pouze na ulici Komunardů jsou v současné době pozadové maximální krátkodobé koncentrace NO_2 vyšší než příslušný imisní limit, četnost výskytu takových situací je však nízká. V součtu s příspěvkem emisí z automobilové dopravy v okolí areálu Prague Marina nedojde ve sledovaném území k překročení imisních limitů pro koncentrace NO_2 , PM_{10} ani benzenu.

Zpracovaná rozptylová studie dokládá, že projekt Prague Marina I a II fáze + předpokládaná doprava vyvolaná III fází ani v součtu s pozadím nezpůsobí překračování imisních limitů znečišťujících látek ve svém okolí. U NO_2 , PM_{10} dojde realizací záměru k poklesu emisí, z důvodu poklesu nákladní dopravy. Znečištění ovzduší benzenem (který produkují osobní auta) nepatrně vzroste.

D.1.2 Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky

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

V řešené lokalitě dojde po realizaci projektu Prague Marina II a III k výraznému snížení nákladní dopravy, kterou dnes území generuje (o 700 TNA/den). Naopak dojde k nárůstu osobní dopravy, fází II.A o cca 1300 OA/den, po realizaci všech fází II a III o cca 2400 OA/den.

Podle výsledků hlukové studie lze konstatovat, že hlukové poměry v denní době po realizaci fáze II.A. projektu Prague Marina výrazněji nezmění. V noční době dojde po realizaci PM II.A ke zlepšení hlukových poměrů, protože výrazně poklesne počet jízd nákladních automobilů do území. Jediná výraznější změna nastane po zprovoznění nové okružní křižovatky

Jankovcova/U Uranie/U průhonu, která je v současné době ve výstavbě. Po této křižovatce začne do území jezdit část automobilů, které v současnosti používají podjezd pod Libeňským mostem z Jateční ulice. Hluková studie dokládá, že po realizaci PM II a III se nezmění stávající hlukové poměry ve dne alepší se v noci.

PM II.A nebude mít na hlukové poměry výraznější vliv.

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. Základová spára bude za normálního stavu vody ve Vltavě nad hladinou podzemní vody. V případě nečekaného vzestupu hladiny bude stavební jáma obsahovat takové přítoky vody, že bude nutné zastavit stavební práce. Čerpání vody ze stavební jámy proto nepředpokládáme. Srážkové vody z plochy stavby budou vedeny do vodoteče 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. V případě záplav budou jako protipovodňové opatření fungovat stěny podzemních garáží. Vzhledem k tomu, že dešťové vody jsou v současnosti i po realizaci záměru vedeny přímo do Vltavy, je vliv záměru na vodu zanedbatelný.

Vliv PM II.A. fáze nebude mít významný vliv na podzemní ani na povrchovou vodu.

D.I.4. Vlivy na půdu

Stavbou nebude dotčen ZPF ani PUPFL. Stavba nebude realizována na zemědělské půdě, lze tedy spíše hovořit o vlivu skrývkových prací na těženou zeminu. Ta by mohla být v případě úniku zejména ropných látek kontaminována, jiné ovlivnění těchto zemin stavbou nepředpokládáme.

Výkopy pro stavební jámy záměru Prague Marina II.A budou tvořit celkem 52 363 m³. Na staveništi bude následně realizována mezideponie půdy určená pro použití k závěrečným terénním úpravám. Násypy a zásypy budou v objemu 15 783 m³, přebytek zeminy tak bude 36 580 m³.

Pozemek zájmového území sloužil řadu let jako plocha pro skladování šterkopísků, vedly přes něj koleje, dále zde jsou komunikace a kancelářský objekt. V současné době je již konstrukce kolejíště rozebrána.

Při zahájení zemních prací bude třeba provést rozbor zemin a stanovit, zda nejsou již kontaminovány (stará zátěž). V případě zjištění kontaminace snímaných zemin bude nutno se skrývanými zeminami nakládat jako s nebezpečným odpadem.

Ke kontaminaci zemin 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 zemin ve fázi provozu záměru se nepředpokládá.

Záměrem nebudou dotčeny pozemky ZPF ani PUPFL.

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

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

Místo stavby se nachází v území se specifickými podmínkami pro založení stavby. Hladina podzemní vody se nachází nad úrovní dna stavební jámy.

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 Prague Mariny II.A fáze 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

Podle výsledků biologického průzkumu má území velmi malou floristickou hodnotu. Dřeviny v území nebyly udržovány a především došlo k jejich poškození během záplav v roce 2002. Podle dendrologického průzkumu Zásah je proto z hlediska vlivu na vegetaci a flóru hodnocen jako zanedbatelný.

V rámci dendrologického průzkumu byly zjištěny převážně stromy nízké sadovnické hodnoty. Důvodem je fakt, že dřeviny nejsou udržovány a také že došlo k poškození dřevin povodněmi a následnými zimami. V území stavby bude 20 stromů, jejich hodnota byla vyčíslena na 1 160 872,- Kč. Stromy podél toku Vltavy, kde nebude výstavba probíhat, budou zachovány. Přesný návrh odstranění zeleně bude záviset na projektu sadových úprav a bude realizována na základě vydaného povolení ke kácení v rámci přípravy území pro stavbu.

Fauna

Plocha budoucí výstavby v areálu přístavu je natolik odpřírodněná, že se v ní nevyskytují biotopy které by daly předpoklad pro trvalou existenci chráněných druhů živočichů nebo rostlin. Nebyly proto nalezeny stavby ohrožených mravenců r. *Formica* či čmeláků r. *Bombus*. Zjištěný výskyt souvisí s potravní vazbou na vegetaci. Nebyli zjištěni ani zástupci

obojživelníků či plazů. Z bezobratlých živočichů bylo v území nalezeno jen několik běžných (některých synantropních) druhů přítomných prakticky všude. Některé druhy ptáků nad územím přeletují, část jich sem příležitostně zaletuje za potravou. Výzkum byl z výše uvedených důvodů ukončen. Z hlediska ochrany přírody resp. ochrany životního prostředí není proto žádných námitek proti předpokládané bytové výstavbě.

Vlivy na ekosystémy budou zanedbatelné, v zájmovém území nejsou žádné kvalitní původní ekosystémy. Území má malou floristickou hodnotu, z hlediska vlivu na vegetaci jde o zanedbatelný vliv. Dendrologický průzkum zjistil převážně stromy nízké sadovnické hodnoty. Zoologický průzkum nezjistil biotopy vhodné pro chráněné živočichy, z hlediska fauny je vliv nevýznamný.

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

V lokalitě dotčené stavbou se nenachází žádné chráněné přírodní objekty ani území. Dešťové vody z území budou vedeny (tak jako dosud) do toku Vltavy (VKP). Tento vliv však nebude významný.

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 dle ustanovení §12 zákona 114/1992 Sb o ochraně přírody a krajiny bylo zpracováno Doc. Ing. arch. Ivanem Vorlem z Atelieru V. Tento posudek je přiložen jako Studie č. 6.

Vliv navrhované výstavby na prostorové vztahy v prostoru Vltavského meandru a na městskou scénu představuje hlavní aspekt vlivu na krajinný ráz, resp. na estetické hodnoty (viz §12). Vznik estetických hodnot je závislý na subjektivních i objektivních aspektech vnímání krajiny, které se projevují estetickou atraktivností. O esteticky atraktivní krajině říkáme, že má estetickou hodnotu, ačkoliv estetická hodnota vzniká až v procesu vnímání a hodnocení subjektem – pozorovatelem. Vznik estetických hodnot je tedy podmíněn estetickou atraktivností krajiny, na jejímž vzniku se podílejí i objektivní vlastnosti prostorového uspořádání krajiny.

Obecně je estetická atraktivnost krajiny závislá na subjektivních faktorech vnímání (faktory pozorovatele) a na objektivních faktorech prostorového uspořádání (vlastnosti prostředí). V urbanisticko krajinářských analýzách je věnována pozornost právě těmto objektivním podmínkám, jakými jsou struktura bodových, liniových, plošných (textura) a prostorových prvků a celků (včetně struktury zastavěných a nezastavěných ploch a struktury přírodních a civilizačních prvků), charakter vymezení prostoru, konfigurace dominant a mikromorfologie dílčích prostorů. Na základě zhodnocení těchto vlastností krajiny jsou identifikovány výrazné znaky krajinné scény, které mohou vyvolávat vznik estetických hodnot nebo naopak vznik estetických hodnot neumožňují.

Z hlediska ochrany krajinného rázu urbanizované krajiny nastává standardní situace, kdy v krajinných panoramatech se uplatňují významné přírodní prvky terénu, vody a zeleně. Ochrana krajinného rázu spočívá v požadavcích na zachování projevu přírodních prvků v krajinné scéně. Přitom nelze z hlediska ochrany krajinného rázu zasahovat do architektonického ztvárnění zástavby, která je v souladu s principy řešení funkční a prostorové struktury dané územním plánem. To je úkolem výsostně urbanistickým, řídicím se podmínkami stavebního zákona.

V daném případě Holešovického meandru je třeba věnovat pozornost vizuálnímu projevu navrhované zástavby v krajinných panoramatech a dílčích scénériích, aby nedošlo k výraznému potlačení vizuálního projevu přírodních prvků, aby byla navrhovaná stavba řešena s ohledem na estetické hodnoty, harmonické měřítko a vztahy, pokud jsou v potenciálně dotčeném krajinném prostoru přítomny. Je proto nutno identifikovat znaky estetické atraktivnosti v potenciálně dotčeném prostoru (PDoKP).

Prvky a jejich vzájemná konfigurace v krajinné scéně a jejich struktury se mohou (ale nemusí) projevovat čitelností, výrazností a nezaměnitelností znaků krajinné scény. V případě posuzovaného území se jedná o následující jevy:

- ú **Body a bodové struktury.** Krajinná scéna v PDoKP se vyznačuje výraznou skladbou (konfigurací) bodů, představovaných v tomto případě architektonickými dominantami a akcenty. Jedná se o výškové objekty na předmostí Libeňského mostu a o výrazné objekty na okraji zástavby. Uplatnění bodů v krajinné scéně představuje výrazný znak rozlišitelnosti a zapamatovatelnosti.
- ú **Linie a liniové struktury.** Linie hrají v krajinné scéně PDoKP významnou roli. Jedná se o výrazné geometrické linie upravených břehů Holešovického přístavu i Libeňského ostrova a o linii Libeňského mostu. Linie břehů Libeňského ostrova je charakterizována vysokou zelení. Tyto linie sice nevytvářejí charakteristickou nebo zapamatovatelnou skladbu, avšak vytvářejí výrazné vymezení koridorového prostoru Vltavy. Do liniové struktury je třeba zahrnout i významné působení terénních horizontů hran nad pravým břehem Vltavy. Liniové prvky a jejich struktura má pozitivní význam v estetické atraktivnosti krajinné scény.
- ú **Plochy a plošné struktury.** Ve skladbě ploch (koridorů) přírodě blízkého charakteru (bohaté doprovodné porosty) a zeleně na zbytkových plochách tkví výrazný kontrast velkoměstského prostředí, který je rysem harmonizujícím krajinnou scénu.
- ú **Texturní a barevné struktury.** Základním rysem je kontrast kompaktně zastavěných ploch a ploch s převahou přírodních prvků. Společně s prostorovou skladbou se jedná o základní rys vizuální scény, potlačovaný do určité míry devastovanými plochami a nevhodným využitím ploch v koridoru Vltavy.

Prostory a prostorové struktury. Základním znakem krajiny Holešovického meandru je kontrast kompaktně zastavěných ploch Holešovic vůči otevřenému prostoru nivy v koridoru Vltavy. Na pravém břehu je prostor říčního koridoru ohraničen dobudovávaným okrajem Karlína a Libně. V širších souvislostech je prostor na pravém břehu ohraničen srázy a terénními hranami. V pohledech z levého břehu k východu a k severovýchodu až severu se v krajinné scéně výrazně uplatňují zmíněné přírodní prvky – terén, vodní tok a porosty – vegetační doprovody řeky a terénních hran a srázů

Znaky prostorové skladby je možno podrobněji vyjádřit třemi hledisky.

- **Způsob a čitelnost vymezení prostoru.** PDoKP je vymezen výrazně ve dvou úrovních – v úrovni vlastního prostoru nivy Vltavy, kde vymezení tvoří okraje zástavby a doprovodné porosty břehů a v druhé úrovni, kde sice zůstává hranicí okraj zástavby Holešovic, ale na pravém břehu se hranice prostoru vzdaluje až k výrazným terénním horizontům. V silně urbanizované krajině však nelze definovat vymezení prostoru jako nedotknutelný znak prostoru.
- **Formy prostorů, rozměry, otevřenost a uzavřenost, měřítko.** Forma prostoru Holešovického meandru je významným znakem městské krajiny. Rozšíření prostoru nivy vytváří velké nezastavitelné území, které vnáší uvolnění do zastavěného území rozšířeného centra města.
- **Vazby prostorů – vizuální propojení, řazení horizontů.** Vizuální propojení PDoKP do sousedních prostorů je omezovalo terénem ohbí Vltavy a sevřením údolí Rokytky vybíhajícím z meandru směrem východním.

Měřítko krajiny a prostorové vztahy

- **Měřítko krajiny v PDoKP je závislé na měřítku vymezujících prvků** - zejména výšce staveb a na dimenzi šířky a délky prostoru. Jedná se o prostor velkého měřítka, jak je typické pro vnitřní části velkoměsta s výškovými stavbami. V charakteru urbánní krajiny nemůžeme identifikovat harmonické měřítko. To vzniká v dílčích partiích Libeňského přístavu (ústí Rokytky) a v partiích břehů Libeňského ostrova.

V prostoru s velmi různorodým charakterem využití nevznikají harmonické prostorové vztahy

CHARAKTERISTICKÉ RYSY KRAJINNÉ SCÉNY, ZNAKY ESTETICKÝCH HODNOT, HARMONICKÉHO MĚŘÍTKA A VZTAHŮ

Pozitivní znaky estetické atraktivnosti spočívají v kontrastu zastavěného území Holešovic a rozlehlého prostoru říční nivy. Zatímco okraj zástavby Holešovic představuje neukončenou kulisu urbanizovaného prostoru s architektonickými dominantami na předmostí, měkkost břehových porostů a další zeleně na Libeňském ostrově zakrývá nevhodné funkce, chaos a devastované plochy a podtrhuje přirozenost terénních hran nad pravým břehem Vltavy. V pohledech z levého břehu po proudu řeky nebo k východu spočívají nečetné estetické hodnoty prostoru. Vlastní lokalita představuje rozestavěný prostor s různorodými stavbami a dočasnými funkcemi. Velké dimenze prostoru a absence výraznějšího řádu – harmonizujícího rysů vizuální scény – potvrzují absenci harmonického měřítka.

Znaky vizuální scény – příznivé rysy estetické atraktivnosti v obrazu krajiny:

- ú zřetelné vymezení krajinného prostoru doprovodnou zelení koridoru Vltavy a terénními hranami pravobřežních svahů
- ú výrazný kontrast zastavěného území Holešovic a koridoru Vltavy
- ú výrazná konfigurace bodových prvků (výškové objekty na předmostí) a linií břehů a mostu
- ú přítomnost staveb s architektonickými (kulturními) hodnotami
- ú přítomnost krajinných scénérií s převahou přírodních prvků (Libeňský ostrov)

Znaky vizuální scény – nepříznivé rysy v obrazu krajiny

- ú neukončenost zástavby na levém břehu
- ú různorodost staveb a využití území s provizorními funkcemi na obou březích
- ú absence harmonického měřítka prostoru
- ú absence harmonických prostorových vztahů

Význam jednotlivých znaků v krajinném rázu potenciálně dotčeného krajinného prostoru (PDoKP) a vliv navrhované stavby (NS) ukazuje následující tabulka.

TABULKA IDENTIFIKACE

A KLASIFIKACE ZNAKŮ KRAJINNÉHO RÁZU

Klasifikace identifikovaných znaků

		Dle projevu	Dle významu	Dle cennosti	Vliv NS
		v KR			0
Znaky dle § 12	Konkrétní identifikované znaky a hodnoty	Pozitivní	Zásadní	Jedinečný	X
		Neutrální	Spoluurčující	Význačný	XX
		Negativní	Doplňující	Běžný	XXX
					XXXX
					+
Znaky přírodní charakteristiky vč. přírodních hodnot, VKP a ZCHÚ	morfolgie terénu vytvářející na pravém břehu výrazné svahy s bohatou vegetací a skalami	pozitivní	zásadní	význačný	0
		pozitivní	zásadní	význačný	0
		pozitivní	zásadní	význačný	0
		pozitivní	zásadní	běžný	X
		pozitivní	doplňující	běžný	X
		pozitivní	spoluurčující	význačný	0
		pozitivní	doplňující	běžný	0
		pozitivní	doplňující	běžný	0
		pozitivní	doplňující	běžný	0
		pozitivní	spoluurčující	význačný	0
Znaky kulturní a historické charakteristiky vč. kulturních dominant	dochovaná typická bloková zástava 19. století v Dolních Holešovicích	pozitivní	spoluurčující	běžný	0
		pozitivní	spoluurčující	běžný	0
		pozitivní	doplňující	běžný	0
		neutrální	spoluurčující	běžný	X
		pozitivní	spoluurčující	význačný	0
		pozitivní	doplňující	jedinečný	0
		pozitivní	doplňující	význačný	0
		negativní	spoluurčující	běžný	+
		pozitivní	spoluurčující	běžný	0
		pozitivní	doplňující	význačný	0

	zřetelné vymezení krajinného prostoru doprovodnou zelení koridoru Vltavy a terénními hranami pravobřežních svahů	pozitivní	spoluurčující	význačný	0
Znaky estetických hodnot	výrazný kontrast zastavěného území Vltavy	pozitivní	zásadní	význačný	+
harmonického měřítka a vztahů	výrazná konfigurace bodových prvků (výškové objekty na předmostí) a linií břehů a mostu	pozitivní	zásadní	význačný	+
v krajině	přítomnost staveb s architektonickými (kulturními) hodnotami	pozitivní	doplňující	význačný	0
	přítomnost krajinných scenérií s převahou přírodních prvků (Libeňský ostrov)	pozitivní	zásadní	význačný	0
	vztah zástavby a prostoru koridoru Vltavy	negativní	zásadní	význačný	X
	neukončenost zástavby na levém břehu	negativní	spoluurčující	běžný	+
	různorodost staveb a využití území s provizorními funkcemi na obou březích	negativní	spoluurčující	běžný	+
	absence harmonického měřítka prostoru	negativní	doplňující	běžný	0
	absence harmonických prostorových vztahů	negativní	doplňující	běžný	+

žádný zásah 0, slabý zásah X, středně silný zásah XX, silný zásah XXX, velmi silný zásah XXXX, + pozitivní vliv

Tabulka ukazuje tři zásadní skutečnosti :

- ú v PDoKP nejsou přítomny znaky a hodnoty jedinečné povahy
- ú zásahy NS do identifikovaných znaků krajinného rázu jsou nejvýše slabé
- ú řada vlivů na znaky krajinného rázu jsou pozitivní

Na základě hodnocení vlivu NS na pozitivní hodnoty a významné rysy jednotlivých charakteristik krajinného rázu a estetické a prostorové vztahy a hodnoty je možno odpovědět na tři otázky, vyslovené v úvodu práce :

Vyznačuje se ráz krajiny v prostoru, dotčeném vlivem navrhované zástavby, znaky přírodní, kulturní a historické charakteristiky KR a hodnotami estetickými, mají přítomné znaky a hodnoty jedinečný význam?

Krajinný ráz se v PDoKP vyznačuje znaky přírodní, kulturní a historické charakteristiky, estetické hodnoty se vyskytují málo a harmonické měřítka a vztahy nejsou v PDoKP přítomny. Identifikované znaky nemají jedinečný význam v rámci regionu nebo státu.

Pokud jsou přítomny znaky jedinečného a neopakovatelného významu, bude do nich navrhovaná stavba nepříznivě zasahovat a jakou měrou?

V PDoKP nejsou přítomny znaky jedinečné hodnoty a proto do nich nemůže NS zasahovat.

Ovlivní navrhovaná stavba podstatným způsobem krajinná panoramata, bude zasahovat do cenných dílčích scenerií?

Navrhovaná stavba (NS) pouze dílčím způsobem ovlivní krajinná panoramata, kde bude spolupůsobit s dalšími objekty vytvářejícími dominantní skupinu na předmostí Libeňského mostu. NS bude úměrně dotvářet zástavbu Holešovického přístavu v dílčích sceneriích pozorovaných z pravého břehu řeky, resp. z Libeňského ostrova.

Dle §12 zák. č. 114/1992 Sb. je významné, zdali je stavba navržena s ohledem na tzv. „zákonná kritéria ochrany krajinného rázu“. Míru vlivu NS na tato kritéria ukazuje následující tabulka.

Tabulka vlivu navrhované stavby na zákonná kritéria KR (§12)

Rysy a hodnoty KR dle § 12	Vliv NS
Vliv na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky	minimální
Vliv na rysy a hodnoty kulturní charakteristiky	minimální
Vliv na VKP	minimální až slabý
Vliv na ZCHÚ	nemá
Vliv na kulturní dominanty	nemá
Vliv na estetické hodnoty	minimální/pozitivní
Vliv na harmonické měřítko krajiny	nemá
Vliv na harmonické vztahy v krajině	pozitivní

Je možno konstatovat, že navrhovaná stavba bude v daném prostoru na rozhraní kompaktně zastavěného území a koridoru Vltavy čekajícího na revitalizaci a konverzi představovat minimální až slabé zásahy do zákonných kritérií krajinného rázu a v některých případech bude její vliv pozitivní. NS je navržena s ohledem na zákonná kritéria a představuje z hlediska ochrany krajinného rázu únosný zásah.

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. Jedná se o území v památkové zóně. 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 k navýšení objemu bytového fondu v Holešovicích a výstavbě nové administrativní budovy, a tím vyvolané osobní dopravy. Zároveň dojde k výraznému snížení nákladní dopravy, která je generována provozem skladů a distribucí štěrkopísku na poloostrově.

Podle výsledků studie bude po realizaci projektu Prague Marina (II. a III. fáze) hluková zátěž v denní době přibližně stejná, jako v současnosti. V noční době bude hluková zátěž nižší. Rozptylová studie doložila, že realizací projektu dojde u NO₂, PM₁₀ k poklesu emisí, u benzenu k mírnému zvýšení emisí. Celkový vliv projektu PM I., II. a III. fáze nezpůsobí překračování imisních limitů.

Vliv varianty realizace záměru na obyvatelstvo a veřejné zdraví bude takřka shodný s variantou bez realizace záměru.

D.I.11. Vlivy na dopravní situaci

V dopravní studii firmy ETC s.r.o. je zhodnocena změna dopravních intenzit po realizaci II. a III. fáze projektu Prague Marina. Z dopravního hlediska není možné druhou fázi od třetí oddělit. Realizace fáze II je nutná proto, aby projekt pokračoval do třetí fáze, během které budou zrušeny sklady na poloostrově, a následně budou nahrazeny obytnými budovami. Tím dojde k výraznému poklesu nákladní dopravy z poloostrova (cca o 700 TNA/den), která je dnes vedena do Jateční ulice.

Po realizaci II a III fáze PM tak dojde k výrazné změně struktury dopravy z poloostrova. Namísto nákladních automobilů bude území Holešovického přístavu generovat takřka výhradně osobní dopravu, v fázi II.A bude vyvolaná doprava cca 1300 OA/den, součet pro fáze II a III bude cca 2400 OA/den. Nákladní doprava bude minimální a bude souviset s provozem Holešovického přístavu, zejména lodního výtahu a opraven lodí. Navíc bude tato doprava vedena především přes komunikaci nazvanou Přístav I a II, která je napojena na novou okružní křižovatku Jankovcova/U průhonu/U Uranie.

Lodní doprava bude mít zajištěné funkce v souladu s požadavky Plavební Správy po celém obvodu přístavního bazénu.

Dopravní situace se realizací záměru změní. Území poloostrova bude napojeno na silniční síť novou křižovatkou. Dojde k poklesu nákladní dopravy a nárůstu osobní dopravy.

D.II. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci

Charakteristika vlivů projektu Prague Marina II.A 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 deponie štěrkopísku a kancelářská budova.

Realizace záměru bude znamenat nepatrné zvýšení emisí benzenu a snížení emisí NO₂ a prachu PM₁₀. Hlukové poměry v území se v denní době nezmění, v noční době se hluková zátěž sníží. Dojde k zvýšení intenzity osobní dopravy a snížení nákladní dopravy.

Hodnocené vlivy záměru Prague Marina fáze II.A 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 kompenzaci nepříznivých vlivů

Územně plánovací opatření

Podle schváleného Územního plánu hl. m. Prahy a jeho změn z roku 2004 je zájmové území funkčně řazené jako „SV – všeobecně smíšené“ (kód D a H). Odbor územního rozhodování m.č. Praha 7 svým vyjádřením potvrdil (viz Vyjádření č. 1 v přílohách), že záměr je v souladu se schváleným územním plánem.

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 Vltavy 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 havarijný plán
- ú V prostoru stavby nebudou skladovány pohonné hmoty a maziva. Případná manipulace s nimi bude omezena na minimum.

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.

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 Během výstavby používat techniku, která bude v dobrém technickém stavu.

Technická opatření – odpady:

- ú Smluvně zajistit využití, eventuelně zneškodnění odpadů vznikajících v fázi výstavby pouze se subjekty, oprávněnými k této činnosti.
- ú V rámci žádosti o kolaudaci objektů předložit specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby a doložit způsob jejich zneškodnění.
- ú V prováděcích projektech upřesnit jednotlivé druhy odpadů a stanovit jejich množství a předpokládaný způsob zneškodnění.
- ú Přebytečný písek, a štěrkopísek, jíl a zeminu nabídnout pro použití na okolních stavbách, případně uložit na odsouhlasené deponie, případně využít při výstavbě.
- ú 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
- ú V případě zastižení kontaminované zeminy v průběhu výstavby dojde k její sanaci, tj. odtěžení a odstranění oprávněnou firmou. Pro tyto případy je předpokládána spolupráce s firmami Dekonta a.s. (biodegradace) nebo Gesta s.r.o. (stabilizace kontaminované zeminy)

Technická opatření – fauna a flóra, ekosystémy, krajina:

- ú Zahajovací stavební práce pro II. fázi – 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 řády jednotlivých zařízení.

Kompenzační opatření

- ú Nejsou navržena žádná kompenzační opatření.

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

- 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.
- Neurčitostí je intenzita dopravy ve výhledu pro rok 2015. Použité intenzity dopravy na posuzovaných komunikacích byly zpracovány firmou ETC s.r.o., přes snahu o maximální přesnost je výhled dopravní situace v roce 2015 pouze odborný odhad.
- Neurčitost plyne rovněž ze stanovení koeficientů pro výpočet a přerozdělení dopravy
- Neurčitostí jsou emisní faktory vozidel, jedná se o odhad vývoje v budoucnosti

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

Pro záměr Prague Marina fáze II.A byly vypracovány následující specializované studie, které jsou součástí příloh tohoto Oznámení:

- ú Dopravní studie firmou ETC s.r.o..
- ú Akustická studie firmou Akustika Praha s.r.o.
- ú Rozptylová studie RNDr. Janem Maňákem
- ú Dendrologický průzkum firmou Treewalker s.r.o.
- ú Biologický průzkum firmou Ekobau – Mgr. Pavel Bauer a RNDr. J. Honců
- ú Posouzení vlivu záměru na krajinný ráz podle §12 zákona 114/1992 Sb. bylo zpracováno Doc. Ing. arch. Ivanem Vorlem, CSc.

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 předpokládaný dopad verbálně zhodnocen.

Fáze výstavby

Zdrojem informací pro vypracování Oznámení byly dále konzultace se zástupci projektových firem AED Project a.s. a KMS architects s.r.o., a zástupcem investora, firmy PM Riverbank s.r.o.

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: Krajinný 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 firmy Prague Marina

Webové stránky a mapové aplikace MŽP

Webové stránky Magistrátu hlavního města Prahy

Webové stránky URM

Webové stránky MÚ Praha 7

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:

- A. Nulová varianta – stávající stav, tj. sklady, deponie štěrkopísku
- B. Navržená varianta stavby – aktivní varianta, realizace Prague Marina fáze II.A
- C. Aktivní nulová varianta – jiné využití území

Varianta B – aktivní varianta, realizace Prague Marina II.A

Aktivní variantou je výstavba objektů Prague Marina fáze II.A, tj. 5 bytových a jedna administrativní budova, včetně podzemních garáží a obslužných komunikací.

Realizací záměru dojde k výstavbě nových budov v území Holešovického přístavu a tím změně využívání území z obchodně skladového na obytné a administrativní.

Samotný projekt pro Prague Marina fázi II.A byl připravován od listopadu 2006 do srpna 2007. Jednotlivé varianty, které vznikaly ve spolupráci architektů, projektantů a zástupců investora byly následně konzultovány na dotčených orgánech státní správy, především MHMP a URM. Přípomínky vzešlé z těchto konzultací byly do projektu zapracovány. Výsledné řešení projektu by proto mělo být optimální variantou, která obsahuje požadavky jednotlivých DOSS k tomuto projektu. Projekt je proto předkládán v jedné variantě, která vychází z dokumentace pro ÚR, kterou zpracovali architektonický ateliér KMS ARCHITECTS s.r.o. a projekční kancelář AED project 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, stávající stav

Ponechání stávajícího využití území pro skladové haly, deponii štěrkopísku a několik budov (Policie a kanceláře). Současné využití zájmového území negeneruje výraznější objemy dopravy a tím vyvolané emise a hluk. Jedná se především o provoz nakladačů a nákladní automobily, které odvázejí štěrkopísek z deponií ke koncovým zákazníkům.

Ovšem fáze PM II.A je nutná aby projekt pokračoval do třetí fáze, během které budou zrušeny sklady na „kose“ a dojde k výstavbě obytných budov. Po realizaci III fáze dojde k výrazné změně dopravní zátěže z „kosy“. Namísto nákladních automobilů bude území PM III generovat takřka výhradně osobní dopravu. Nákladní doprava bude minimální a bude souviset s provozem Holešovického přístavu, zejména lodního výtahu a opraven lodí.

Zjednodušeně by bylo možné říct, že je nutné realizovat fázi II.A aby došlo k výstavbě III. fáze a tím snížení nákladní dopravy, generované v území Holešovického přístavu.

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

Podle územního plánu se jedná o plochu SV – všeobecně smíšené území. Z hlediska územního plánu by bylo možné v území realizovat širokou škálu projektů, od komerční výstavby po čistě bytovou.

Podle dostupných informací o jiném využití území, než pro projekt Prague Marina, není uvažováno. Protože pro tuto variantu neexistuje konkrétní záměr, není možné ji posoudit.

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
NS	navržená stavba
NO ₂	oxid dusičitý
NO _x	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 ₂	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 „Prague Marina fáze II.A“ podle zákona č.100/2001 Sb. je výstavba 5ti bytových domů a jedné administrativní budovy, včetně komunikací, parkovišť a inženýrských sítí. 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 m² zastavěné plochy, parkoviště nebo garáže s kapacitou nad 100 parkovacích stání v součtu pro celou stavbu.

Řešené území se nachází na Praze 7, v katastrálním území Holešovice. Řešené území se rozkládá na levém vltavském břehu v blízkosti Libeňského mostu, na pozemcích dnešního Holešovického přístavu, mezi Libeňským mostem, tokem Vltavy, přístavním bazénem a areálem Autovars.

Projekt Prague Marina je rozdělen na několik fází:

Prague Marina fáze I. je situována podél Jankovcovy ulice. Tento záměr byl posuzován dle zákona 100/2001 Sb. a v současné době již probíhá výstavba této fáze.

Prague Marina fáze II. je situována v prostoru mezi objektem TOKOVO a Vltavou. Fáze II je členěna do 3 podfází - II.A, II.B. **Předkládaným záměrem je fáze II.A, která zahrnuje výstavbu 5 bytových domů (A, B, C, D, E) a jedné administrativní budovy (Office A).** Další fáze II.B bude zahrnovat výstavbu administrativní budovy (Office B), vliv této budovy není hodnocený v předkládaném Oznámení.

Prague Marina fáze III. je situována na poloostrovní „kosu“, která je mezi tokem Vltavy a zálivem přístavu. Hodnocení vlivů III. fáze není součástí tohoto Oznámení.

V pásu kolem přístavního bazénu bude zřízena obslužná komunikace a kotviště pro zajištění přístavních funkcí, které vyžaduje Státní plavební správa.

Záměr, tj. Prague Marina fáze II.A, zahrnuje výstavbu 5ti bytových domů se šachovnicovým uspořádáním, s orientací východ–západ, doplněnou administrativní budovou navrženou u Libeňského mostu. Administrativní objekt má severo-jihní orientaci. Tři obytné domy na břehu Vltavy jsou vysoké cca 34,5 m (10 nadzemních podlaží – 9 pater). Dva ustupující domy blíže středu území jsou vysoké 50,5 m (15 nadzemních podlaží – 14 pater). V úrovni 1. NP budou umístěny plochy pro komerční využití. V druhém a dalších nadzemních

patrech budou bytové jednotky. V objektu Office A bude administrativa s podlažní plochou 17 000 m², výška budovy bude 44,8 m (12 nadzemních podlaží – 11 pater). Domy mají společné 2 suterénní podlaží, ve kterých jsou umístěny garáže a technické místnosti. Suterény bytových domů jsou od suterénu Office A odděleny.

Současný stav/stav bez realizace záměru

Zájmové území je v současné době využíváno především pro skladování. Ve střední části jsou deponie štěrkopísku, v jižní části jsou stávající budovy (policie ČR, kanceláře, trafostanice). Na severní straně zasahuje do zájmového území prodejna stavebnin Sortim. Od Libeňského mostu prochází celým územím stávající asfaltová komunikace, která zabezpečuje příjezd do skladů a budov na poloostrovni „kose“. Převážná část území je dnes využívána jako překladiště písků a štěrkopísků. Materiál je přivážen na lodích a vyložen na volnou plochu. Potom probíhá jeho třídění na mobilní třídícíce. Jednotlivé frakce štěrkopísku jsou skladovány na oddělených plochách. Následně je materiál nakládán kolovými nakladači a odvážen ke koncovým zákazníkům nákladními automobily.

Přístavní funkce Holešovického přístavu byly v rámci PM I. fáze koncentrovány do severní části přístavního bazénu při ulici Jakovcova. Poloostrov dnes neslouží jako nákladní přístav, jsou zde provozovány sklady se zásobováním silniční dopravou. Vyvolaná nákladní doprava na poloostrov je cca 700 jízd nákladních automobilů denně.

Stav po realizaci záměru

Bude postaveno 5 bytových domů a jedna administrativní budova, včetně podzemních garáží, obslužných komunikací a parkovacích stání na povrchu. V rámci fáze II.A bude realizováno 342 bytů a v objektu Office bude 17 000 m² kancelářských ploch. Pozemky jsou v KN vedené jako ostatní nebo zastavěná plocha.

Navrhovaný záměr je v souladu se schválenou Územním plánem hl. m. Prahy, ve kterém je plocha vedena jako SV s kódem využití území H (zástavba městského typu) a D (čínžovní domy, viladomy, kobercové RD).

K jednotlivým vlivům:

Vlivy na klima a ovzduší

Na základě zpracované rozptylové studie RNDr. Janem Maňákem p, jež je součástí příloh tohoto Oznámení jako studie č. 1 lze konstatovat:

- provoz bytového a administrativního areálu Prague Marina v Praze 7 - Holešovicích ani v součtu s vlivem emisí z ostatní dopravy po ulicích ve východní části Holešovic nezpůsobí v sledovaném území nadměrné znečištění ovzduší. Všechny vypočtené krátkodobé i průměrné roční koncentrace NO₂, prachu - PM10 i benzenu zůstávají hluboko pod stanovenými imisními limity

- na vypočteném znečištění ovzduší se rozhodujícím způsobem podílí automobilová doprava po ulicích. Vliv emisí z provozu II.A fáze Prague Marina na okolní znečištění ovzduší bude ještě menší než vliv I. fáze. Protože areál Prague Marina má být vytápěný dálkově, nebude produkovat ani žádné emise z vytápění.
- po II.A fázi výstavby Prague Mariny se slabě zvýší v okolí intenzita provozu osobních aut a naopak poklesne intenzita nákladní dopravy v souvislosti se zrušením skladů a deponie štěrkopísku na holešovické kose. To bude mít za následek slabý pokles znečištění ovzduší NO_2 a prachem - PM_{10} , protože tyto znečišťující látky produkují zejména naftové motory nákladních aut. Naopak znečištění ovzduší benzenem nepatrně vzroste, protože emise benzenu z naftových motorů jsou zanedbatelné.
- území v okolí Prague Mariny není nadměrně znečištěné z hlediska pozadových průměrných ročních koncentrací NO_2 , PM_{10} ani benzenu. Pouze na ulici Komunardů jsou v současné době pozadové maximální krátkodobé koncentrace NO_2 vyšší než příslušný imisní limit, četnost výskytu takových situací je však nízká. V součtu s příspěvkem imisí z automobilové dopravy v okolí areálu Prague Marina nedojde ve sledovaném území k překročení imisních limitů pro koncentrace NO_2 , PM_{10} ani benzenu.

Zpracovaná rozptylová studie dokládá, že projekt Prague Marina I a II fáze + předpokládaná doprava vyvolaná III fází ani v součtu s pozadím nezpůsobí překračování imisních limitů znečišťujících látek ve svém okolí. U NO_2 , PM_{10} dojde realizací záměru k poklesu emisí, z důvodu poklesu nákladní dopravy. Znečištění ovzduší benzenem (který produkují osobní auta) nepatrně vzroste.

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

Podle výsledků Hlukové studie, zpracované firmou Akustika Praha s.r.o. (která je přiložena jako Studie č. 2) je možné konstatovat:

- Podle výsledků hlukové studie lze konstatovat, že hlukové poměry po realizaci fáze II.A. projektu Prague Marina výrazněji nezmění.
- Před fasádami objektů Prague Marina IIA bude v I. a II. nadzemním podlaží překročen hlukový limit 60 dB pro denní dobu a 50 dB pro noční dobu. Ve III. a vyšších nadzemních podlažích bude hlukový limit v chráněném venkovním prostoru dodržen. V I. nadzemním podlaží budou obchody a kanceláře, ve 2.NP budou byty s odpovídajícím řešením zajištění akustiky při dodržení hygienických parametrů větrání vnitřních bytových prostor

- Jediná výraznější změna nastane po zprovoznění nové okružní křižovatky Jankovcova/U Uranie/U průhonu, která je v současné době ve výstavbě. Po této křižovatce začne do území jezdit část automobilů, které v současnosti používají podjezd pod Libeňským mostem z Jateční ulice.

Realizace II.A. fáze Prague Marina nemá negativní vliv na hlukovou situaci v řešeném území.

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. Základová spára bude za normálního stavu vody ve Vltavě nad hladinou podzemní vody. Z hlediska hydrogeologické charakteristiky území, která je popsána v kap. lze konstatovat, že nedojde k ovlivnění kvality podzemní vody. Odtok srážek z území se v podstatě nezmění.

Vliv PM II.A. fáze na podzemní ani na povrchvé vody nebude významný.

Vlivy na půdu

Stavbou nebude dotčen ZPF ani PUPFL.

Vlivy na horninové prostředí a surovinové zdroje

Vliv Prague Mariny II.A fáze na horninové prostředí a nerostné zdroje je nulový.

Vliv na faunu, floru a ekosystémy

Území má malou floristickou hodnotu, z hlediska vlivu na vegetaci jde o zanedbatelný vliv. Dendrologický průzkum zjistil převážně stromy nízké sadovnické hodnoty. Zoologický průzkum nezjistil biotopy vhodné pro chráněné živočichy, z hlediska fauny je vliv nevýznamný. 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

Navrhovaná stavba bude v daném prostoru na rozhraní kompaktně zastavěného území a koridoru Vltavy čekajícího na revitalizaci a konverzi představovat minimální až slabé zásahy do zákonných kritérií krajinného rázu a v některých případech bude její vliv pozitivní. NS je

navržena s ohledem na zákonná kritéria a představuje z hlediska ochrany krajinného rázu únosný zásah.

Realizací stavby nedojde k výrazné změně estetické hodnoty a harmonického měřítko krajiny. Dojde k jeho ovlivnění, avšak vliv bude minimální

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 k navýšení objemu bytového fondu v Holešovicích a výstavbě nové administrativní budovy, a tím vyvolané osobní dopravy. Zároveň dojde k výraznému snížení nákladní dopravy, která je generována provozem skladů a distribucí štěrkopísku na poloostrově.

Podle výsledků studie bude po realizaci projektu Prague Marina (II. a III. fáze) hluková zátěž v denní době přibližně stejná, jako v současnosti. V noční době bude hluková zátěž nižší. Rozptylová studie doložila, že realizací projektu dojde u NO₂, PM₁₀ k poklesu emisí, u benzenu k mírnému zvýšení emisí. Celkový vliv projektu PM I., II. a III. fáze nezpůsobí překračování imisních limitů.

Vliv varianty realizace záměru na obyvatelstvo a veřejné zdraví bude takřka shodný s variantou bez realizace záměru.

Vlivy na dopravu

Z dopravního hlediska není možné druhou fázi od třetí oddělit. Realizace fáze II je nutná proto, aby projekt pokračoval do třetí fáze, během které budou zrušeny sklady na poloostrově, a následně budou nahrazeny obytnými budovami. Po realizaci projektu Prague Marina II a III k výraznému snížení nákladní dopravy, kterou dnes území generuje (o 700 TNA/den). Naopak dojde k nárůstu osobní dopravy, fází II.A o cca 1300 OA/den, realizací fází II a III o cca 2400 OA/den.

Nákladní doprava bude minimální a bude souviset s provozem Holešovického přístavu, zejména lodního výtahu a opraven lodí. Navíc bude tato doprava vedena především přes komunikaci nazvanou Přístav I a II, která je napojena na novou okružní křižovatku Jankovcova/U průhonu/U Uranie. Lodní doprava bude mít zajištěné funkce v souladu s požadavky Plavební Správy po celém obvodu přístavního bazénu.

Dopravní situace se realizací záměru změní. Území poloostrova bude napojeno na silniční síť novou křižovatkou. Dojde k poklesu nákladní dopravy a nárůstu osobní dopravy.

V předloženém Oznámení záměru dle zákona 100/2001 Sb. je zhodnocen vliv výstavby záměru Prague Marina fáze II.A na životní prostředí.

Areál se nachází v území Holešovického přístavu v Praze 7. 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 Prague Marina fáze II.A, 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: 7.2. 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 Ing. Olga Šambergerová, Příbram , tel.: 221 979 381
- ú Klára Košťálová, Praha 3, tel.: 221 979 380

Podpis zpracovatele Oznámení:

SOULAD S ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ

Městská část Praha 7
Úřad městské části
ORZUR, oddělení územního rozhodování
nábř. Kpt. Jaroše 1000
170 00 Praha 7



NAŠE ZNAČKA
OUR-642/07/17961-ob. 99/Mal

VYŘIZUJE / LINKA
Ing. arch. Malčáková / 4236

PRAHA/DATUM
19. 9. 2007

Věc: "Prague Marina etapa IIa" Praha 7 - Holešovice
Vyjádření stavebního řízení z hlediska územně plánovací dokumentace podle zákona č. 100/2001 Sb.

K Vaší žádosti odbor rozvoje a územního rozhodování ÚMČ Praha 7 sděluje:

Podle územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, schváleného usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 10/05 ze dne 9. 9. 1999 a vyhláškou č. 32/1999 Sb. hl. m. Prahy, o závazné části územního plánu hl. m. Prahy, v souladu se zněními č. Z 0719/00, Z 0720/00 schválenými usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 22/20 ze dne 25. 11. 2004 a v souladu se změnou Z1000/00 schválenou Zastupitelstvem hl. m. Prahy usnesením č. 40/14 ze dne 14. 9. 2006 se přednášená stavba nachází v území všeobecně smíšeném (SV) regulovaném kódem míry využití území II.

Její náse o zástavbu na levém vřavském břehu v blízkosti Libeňského mostu. Navrhovaný rozsah výstavby 5 bytových domů a 1 administrativní budovy je v souladu s ÚP SÚ hl. m. Prahy; limity území však budou záměrem vyčerpány.

Ing. arch. Stanislav Stránský
vedoucí odboru

Rozdělovník:

- 1) K + K průzkum, s.r.o.; Novákových 6; 180 00 Praha 8
- 2) referent
- 3) spis

Městská část Praha 7
Úřad městské části
odbor rozvoje a územního rozhodování
PRAHA 7, nábř. Kpt. Jaroše 1000
-1-

VYJÁDŘENÍ K EVL A PO



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
ODBOR OCHRANY PROSTŘEDÍ

K+K průzkum, s.r.o.
RNDr. David Štorek
Novákových 6
18000 Praha 8

Váš dopis zn. SZn. Vyřizuje / linka datum
S-MHMP-368544/2007/1/OOP/VI Ing. Gerschonová / 4387 10. 9. 2007

Věc: Prague Marina etapa IIa, k.ú. Holešovice- stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. k ovlivnění evropsky významných lokalit a ptačích oblastí

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy (dále jen OOP MHMP), jako orgán ochrany přírody příslušný podle ust. § 77a odst. 3 písm. w) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen zákon), po posouzení záměru „Prague Marina etapa IIa, k.ú. Holešovice“ doručeného dne 31. 8. 2007 vydává v souladu s ust. § 45i odst. 1 zákona toto stanovisko:

Uvedený záměr koncepce nemůže mít významný vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.

Toto je vyjádření podle § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění.


Ing. arch. Jan Winkler

ředitel odboru
Magistrát hl. m. Prahy
odbor ochrany prostředí
Matiánské nám. 2
Praha 1 1141

Co: adresát
spis

V odpovědi, prosím, uvádějte naše číslo jednací.

VYJÁDŘENÍ PVS a.s.



**PRAŽSKÁ
VODOHOSPODÁŘSKÁ
SPOLEČNOST a.s.**

**K+K průzkum, s.r.o.
Jan Král
Novákových 6
180 00 Praha 8**

Vešle zpráva č.j.: ze dne 3.9.2007

Název značky: 6975/072/03
Výzvěz: Pavlíčková / 223

V Praze dne: 21.9.2007

Vyjádření správce vodohospodářské infrastruktury hl.m.Prahy k záměru „Prague Marina etapa IIa“

Na základě Vaší žádosti ze dne 3.9.2007 se vyjadřujeme z titulu správce vodohospodářské infrastruktury hl.m.Prahy k předloženému záměru „Prague Marina etapa IIa“ v Praze 7 – Holešovicích.

Předmětem záměru je výstavba pěti bytových domů a jedné administrativní budovy na levém břehu Vltavy mezi Lbelským mostem, budovou TOKOVO a Vltavou. Plánovaný počet obyvatel a potřeba vody:

		specif. potřeba vody	prům. potřeba vody
bytové domy	1440 obyvatel	150 l/(ob.d)	216 m ³ /d
administrativní budova	1360 zaměstnanců	60 l/(PP.d)	81,6 m ³ /d

Podle předloženého záměru činí předpokládaná průměrná denní potřeba pitné vody 297,6 m³/d, tj. 3,44 l/s a maximální potřeba vody 7,75 l/s. Obdobně je předpokládána průměrná produkce splaškových odpadních vod.


Pražská vodohospodářská společnost se vyjadřovala k záměru napojení kanalizačních sítí Holešovického přístavu jako celku (etapa I až III). Nyní předložený záměr je sice odlišný od původní studie ADNS s.r.o. z 28.2.2005, nicméně není v rozporu s původně plánovanými množstvími splaškových odpadních vod. Předpokládáme, že odtok srážkových vod bude řešen dle původní studie oddělením a zaústěním do toku Vltavy.

S ohledem na podíl splaškových vod, které mají být vypouštěny z těchto objektů, nepředpokládáme, že by předložený záměr významněji ovlivnil čistící proces a stávající kvalitu vyčištěných odpadních vod vypouštěných z ÚČOV Praha.

Předložený záměr si ponecháváme pro svoji potřebu.

S pozdravem

Ing. Petr Krupička
ředitel divize rozvoje

 **PRAŽSKÁ
VODOHOSPODÁŘSKÁ
SPOLEČNOST a.s.**
ředitel divize rozvoje
Číslo: 4/548, 118 00 Praha 1
IČ: 25656112, DIČ: CZ25656112
tel.: 251 173 111 201

Na vědomí:
D2 – úsek rozvoje

**VYJÁDŘENÍ FIRMY DHI JAKO ZPRACOVATELE 2D
POVODŇOVÉHO MODELU, VČETNĚ VÝKRESU**



RYNSJCRF

AED PROJECT a.s.
Pod radnicí 2a/1235
150 00 Praha 5-Košáře

V Praze dne 30. října 2007

Věc: Vyjádření zpracovatele 2D povodňového modelu Prahy k aktuálnímu návrhu linie individuální protipovodňové ochrany v rámci projektu Prague Marina Centre – 5 bytových domů a Office A

Projekt „Prague Marina Centre“ je situován na pozemky Holešovického přístavu, bezprostředně pod Libeňským mostem, a zabírá část poloostrova přístavu. Individuální protipovodňová ochrana přístavu ve své původně plánované podobě je součástí aktuálního Územního plánu Hlavního města Prahy, a jako taková byla zapracována do obou posledních aktualizací matematického 2D povodňového modelu Prahy, tedy 2006 i 2004.

Z pohledu zpracovatele 2D povodňového modelu Prahy je možno říci, že aktuálně navrhovaná linie ve vyšší stupni projektu – dokumentaci pro územní rozhodnutí – se od původní linie z hydraulického hlediska liší minimálně, nepřináší zúžení průtočného profilu a neovlivní tudíž celkové odtokové poměry za návrhové povodně. Rozdíl mezi oběma liniemi je dokumentován v grafické příloze.

Ing. Petr Sklenář
DHI a.s.

DHI
WATER • ENVIRONMENT • HEALTH
DHI a.s.
Divize říční hydrauliky a vodních zdrojů
Na Vrších 1490/5, 100 00 Praha 1

Na vědomí: Útvar rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace, Vyšehradská 57, Praha 2

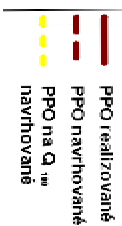
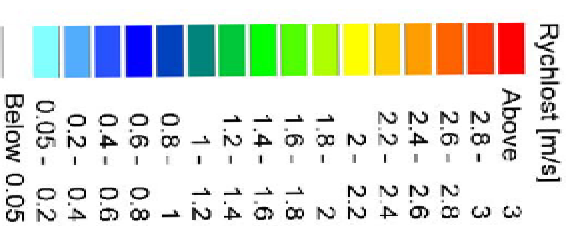
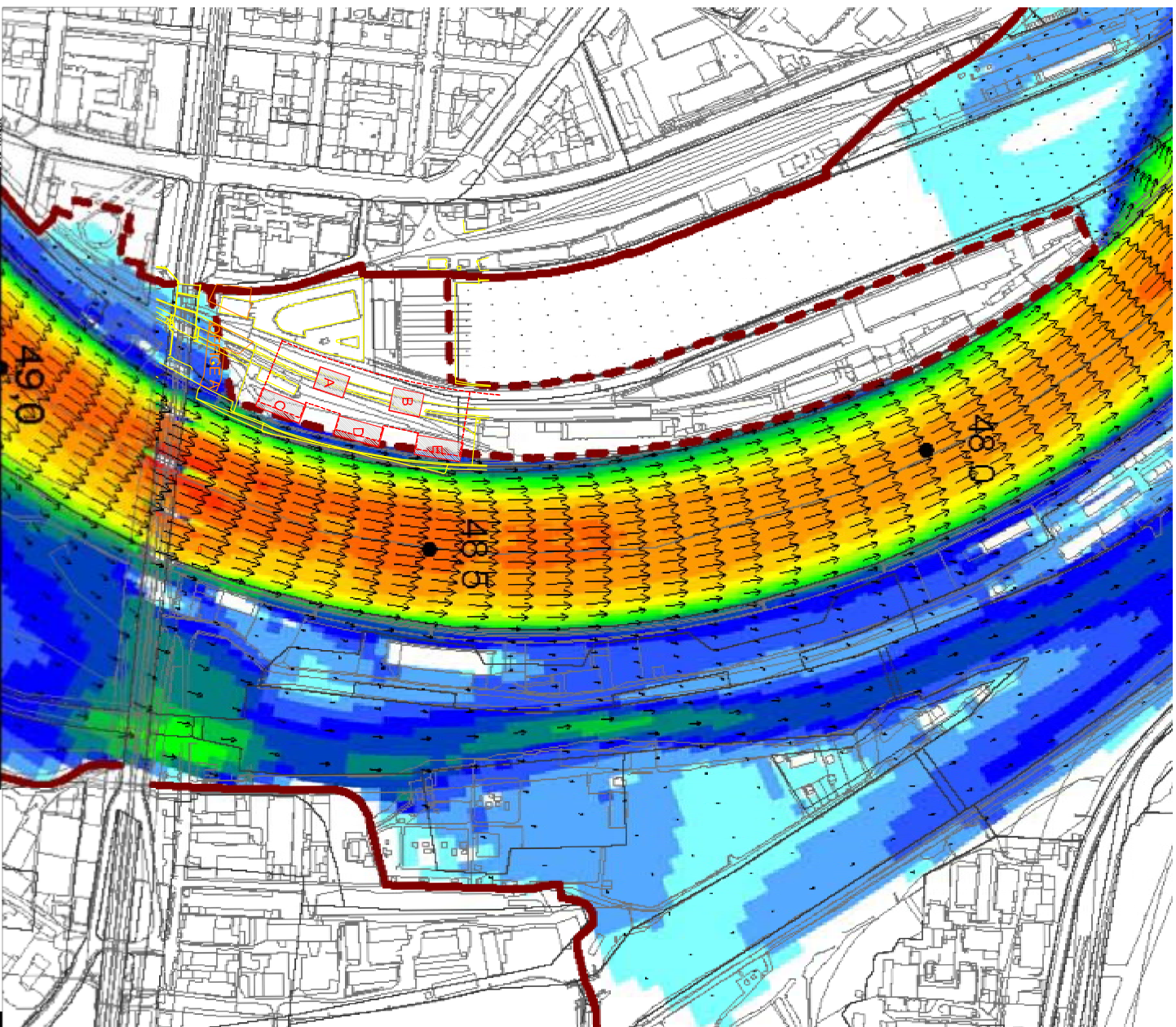
DHI a.s.
Na Vrších 1490/5
100 00 Praha 10
Česká republika

Tel.
+420 267 227 111
Fax
+420 271 736 912

E-mail
office@dhi.cz
www
http://www.dhi.cz

IČO
64948200
Firma je zapsána v obchodním rejstříku vedeném
Městským soudem v Praze, oddíl B, vložka 3604

DIČ
CZ64948200

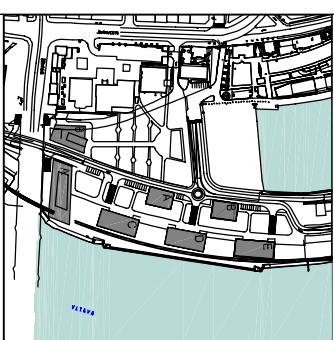


MAPY RYCHLOSTÍ

Q = 5160 m³/s

Aktuální stav 2006

PRAGUE MARINA
fáze II A-5 bytových domů
Holešovičský přístav
Praha 7



PM Riverbank s.r.o.
Janáčkova 1569/2c
170 00 Praha 7



KMS architects s.r.o.
Pod Radnicí 2a/1235
150 00 Praha 5



AED project a.s.
Pod Radnicí 2a/1235
150 00 Praha 5



ing. Zbyněk Ransdorf

DUR

STAVEBNÍ ČÁST

KMS architects s.r.o.
Pod Radnicí 2a/1235
150 00 Praha 5



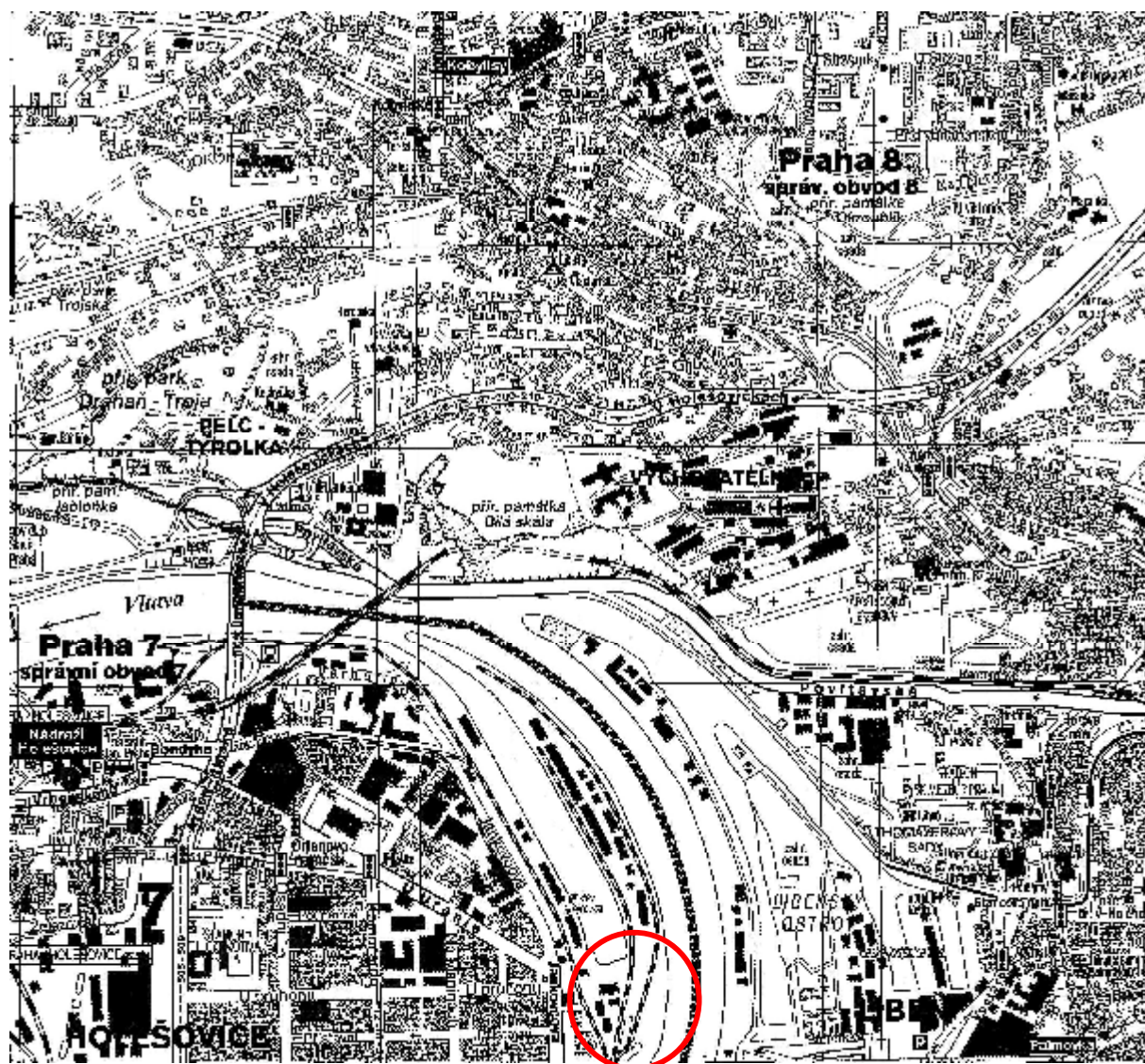
ing. Přemysl Suchan

ZAKRES DO MAPY RYCHLOSTÍ

ADRESA	FORMÁT	DATUM	VERZE
1:4000	2 x A4	9.11.2007	
DOKUMENT		DOKUMENT	

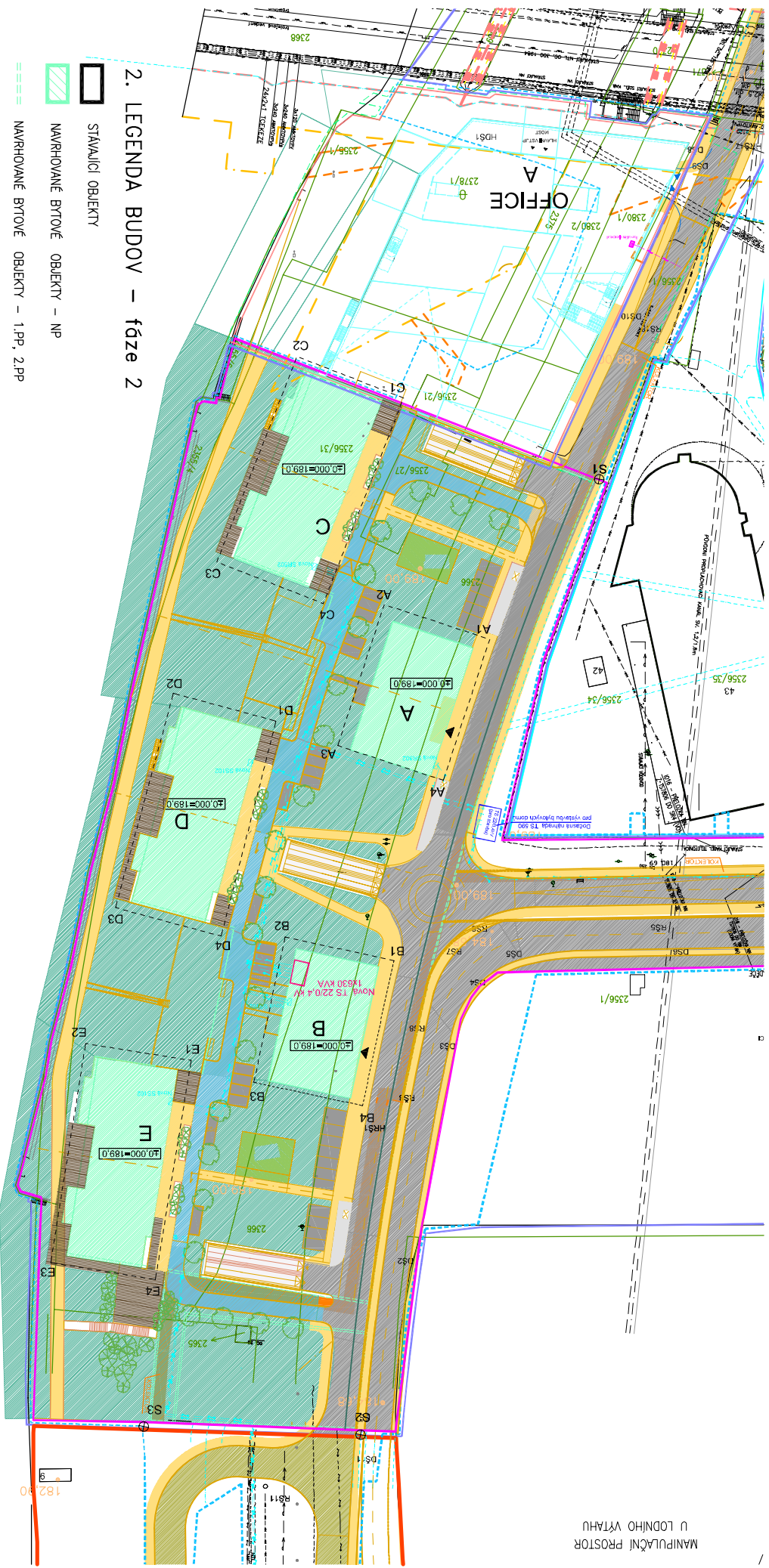
D.X

PŘEHLEDNÁ SITUACE



M = 1: 15 000

KOORDINAČNÍ SITUACE



2. LEGENDA BUDOV – fáze 2

- STAJALCI OBJEKTY**
- NAVRHOVANÉ BYTOVÉ OBJEKTY – NP
 - NAVRHOVANÉ BYTOVÉ OBJEKTY – 1.PP, 2.PP
 - NAVRHOVANÉ ADMINISTRATIVNÍ OBJEKTY – typická patra
 - NAVRHOVANÉ ADMINISTRATIVNÍ OBJEKTY – 1.NP
 - NAVRHOVANÉ ADMINISTRATIVNÍ OBJEKTY – PP
 - NAVRHOVANÁ ZELEN
 - NAVRHOVANÝ KOLEKTOR – PRO PŘEHLEDNOST SITE NEJSOU UMÍSTĚNY V OBRYSU KOLEKTORU
 - NAVRHOVANÉ KOMUNIKACE
 - NAVRHOVANÉ CHODNIKY
 - AREÁLOVÁ KOMUNIKACE

3. HRANICE FÁZÍ

- fáze 1
- fáze 2A – 5 bytových r
- fáze 2A – office A
- fáze 2B
- fáze 3

PRAGUE MARINA
fáze IIa-5 bytových domů
Holešovičky/Příbřev
Praha 7

KOORDINAČNÍ SITUACE
-NAVRHOVANÝ STAV