

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA  
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY  
ODBOR OCHRANY PROSTŘEDÍ

PID

Váš dopis zn. SZn. Vyřizuje/linka Datum  
S-MHMP-0619275/2011/OOP/VI/EIA/785-2/Nov Ing. Novotný/4278 28.11.2011

### **ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ**

podle § 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v platném znění (dále jen zákon)

**Název: Prodloužení trasy A metra v Praze ze stanice Dejvická – Provozní úsek V.A – Dejvická (mimo)-Motol, SOD 40 Patrový terminál BUS u stanice Veveslavín**

#### **Zařazení záměru dle zákona:**

Příloha č. 1, kategorie II, bod 10.6

#### **Umístění:**

kraj:	Hlavní město Praha	městská část:	Praha 6
obec:	hlavní město Praha	katastrální území:	Veleslavín, Vokovice

Nově navrhovaný objekt je umístován v jihozápadním kvadrantu křižovatky Evropská – Veveslavínská – Vokovická.

#### **Oznamovatel:**

Inženýring dopravních staveb, a.s., Na Moráni 3/360, 128 00 Praha 2, IČ: 27923673

#### **Charakter a kapacita záměru:**

Předmětem předloženého oznámení je výstavba objektu autobusového terminálu u stanice metra Veveslavín v rámci připravované stavby prodloužení trasy metra A, provozní úsek V.A Dejvická (mimo) - Motol. Kapacita terminálu by měla pokrýt potřeby linek ukončených v prostoru Vítězného náměstí, nově budovaný terminál by tak měl umožnit ukončení příměstských linek v prostoru Veveslavína. Navrhovaný objekt má být realizován ve dvou etapách.

1. etapa zahrnuje řešení autobusového terminálu a hromadných garáží P&R. Dispozice budovy je členěna na dvě základní horizontální funkční vrstvy. Tři podzemní patra (4. PP až 2. PP) jsou určena pro parkování P&R (600 parkovacích stání), další dvě patra pro terminál autobusů. 1. podzemní podlaží je určeno převážně pro autobusy městské hromadné dopravy (MHD) a Pražské integrované dopravy (PID). Je zde navrženo 8 odstavných stání pro solo autobusy, 3 odstavná stání pro kloubové autobusy a rezerva pro další 4 autobusy v otočkách. 1. nadzemní podlaží je určeno převážně pro regionální a dálkové autobusy a je zde navrženo 12 odstavných stání pro solo autobusy, 3 odstavná stání pro kloubové autobusy a rezerva pro další 4 autobusy v otočkách. Po vybudování terminálu Dlouhá Míle v lokalitě Ruzyně bude přízemí přeměněno na obchodní plochy přístupné z parteru.

Sídlo: Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1  
Pracoviště: Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1  
E-mail: oop@cityofprague.cz

tel.: +420-236 004 245  
fax: +420-236 007 074  
IDDS: 48ia97h

Nástavba administrativních podlaží nad terminálem v rozsahu čtyř nadzemních podlaží (2. NP až 5. NP) s kapacitou 12 000 m<sup>2</sup> kancelářských ploch bude uskutečněna v následné 2. etapě. V podzemních podlažích pak dojde ke zmenšení rozsahu parkovacích míst P&R o místa potřebná pro parkování administrativy, to znamená, že z celkové kapacity 600 stání bude následně 300 stání vyčleněno pro administrativu a dalších 300 stání zůstane pro potřebu P&R. Budova bude mít podobu plochého pětipodlažního hranolu situovaného paralelně s Evropskou třídou. Kompaktní hmota bude směrem k drobné zástavbě Veleslavína rozrušena modelací do formy hřebenu.

Vjezd do hromadných garáží má být realizován sjízdnou rampou na úroveň 2. PP z nově vybudované tzv. západní křižovatky. Výjezd má být vyústěn do ul. Evropská přibližně ve středu severní fasády objektu. Vjezd do 1. NP autobusového terminálu je navržen z ul. Veleslavínská, výjezd má být realizován sjízdnou rampou napojenou také na západní křižovatku. Vjezd i výjezd autobusů z 1. PP je navržen po rampě napojené rovněž na západní křižovatku. Obě podlaží autobusového terminálu mají být propojena.

Dle dopravně-inženýrských podkladů má po dokončení provozního úseku trasy metra V.A. do terminálu denně zajíždět 220 autobusů Pražské integrované dopravy a 235 ostatních autobusů. Celkem je v prostoru terminálu předpokládáno 910 pohybů autobusů denně. Pro navrhované parkovací plochy (300 stání parkoviště P&R a 300 stání pro administrativu) byl navržen shodný koeficient obratu ve výši 1,4, což představuje celkem 840 příjezdů a odjezdů vozidel.

Větrání hromadných garáží (2. PP – 4. PP) je navrženo jako nucené s odtahem znehodnoceného vzduchu nad střechu objektu (výduchy cca 29 m nad terénem, resp. po dokončení 1. etapy výstavby cca 9 m nad terénem). Nad střechu objektu mají být nuceně větrána i obě podlaží autobusového terminálu.

Dodávka tepla do objektu má být řešena napojením na systém CZT.

Pro potřeby zálohování vybraných funkcí administrativní nástavby objektu v případě výpadku el. energie z veřejné distribuční sítě má být v objektu umístěn dieselagregát o výkonu 550 kVA. Odtah spalin má být vyveden nad střechu objektu.

Zahájení výstavby 1. etapy záměru se předpokládá v roce 2012, přičemž ukončení stavby je očekáváno v roce 2014. Výstavba 2. etapy bude zahájena přibližně v roce 2015 a ukončena v roce 2016.

#### **Zjišťovací řízení:**

Při zjišťovacím řízení se zjišťuje, zda a v jakém rozsahu může záměr vážně ovlivnit životní prostředí a veřejné zdraví. Používají se přitom kritéria, která jsou stanovena v příloze č. 2 k zákonu a která charakterizují na jedné straně vlastní záměr a příslušné zájmové území, na druhé straně z toho vyplývající významné potenciální vlivy na veřejné zdraví a životní prostředí. Při určování, zda záměr má významné vlivy, dále příslušný úřad přihlíží k okolnosti, zda záměr svou kapacitou dosahuje limitních hodnot uvedených u záměrů příslušného druhu kategorie II v příloze č. 1 k zákonu a dále k obdrženým vyjádřením veřejnosti, dotčených správních úřadů a dotčených územních samosprávných celků.

Oznámení záměru (červen 2011) bylo zpracováno podle přílohy č. 3 zákona společností SUDOP PRAHA a.s., pod vedením Ing. Kateřiny Hladké, Ph.D., držitelky autorizace dle zákona. Zpracovatelé oznámení při svém hodnocení došli k závěru, že záměr při respektování souboru opatření pro prevenci, vyloučení, snížení a kompenzaci nepříznivých vlivů navržených v oznámení nemůže významně ovlivnit životní prostředí a veřejné zdraví.

K předloženému oznámení se v průběhu zjišťovacího řízení vyjádřily subjekty:

- hlavní město Praha  
(vyjádření č.j. MHMP-721436/2011 ze dne 17. 8. 2011)
- městská část Praha 6  
(vyjádření č.j. MCP6 074682/2011 ze dne 12. 8. 2011)
- Hygienická stanice hlavního města Prahy  
(vyjádření č.j. HSHMP 35443/2011 SZn. HSHMP 35443/2011/09940 ze dne 17. 8. 2011)
- Česká inspekce životního prostředí  
(vyjádření č.j. ČIŽP/41/IPP/1111690.001/11/PPA ze dne 11. 8. 2011)
- odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy  
(vyjádření SZn. S-MHMP-0619275/2011/1/OOP/VI ze dne 26. 8. 2011)
- odbor památkové péče Magistrátu hlavního města Prahy  
(vyjádření č.j. S-MHMP 725985/2011/Alu ze dne 8. 8. 2011)
- odbor dopravy Magistrátu hlavního města Prahy  
(vyjádření ze dne 4. 8. 2011)
- pan Miroslav Píše  
(vyjádření ze dne 15. 8. 2011)
- Společenství vlastníků Krásného 1 a 3  
(vyjádření ze dne 15. 8. 2011)
- Občanské sdružení Červený vrch  
(vyjádření ze dne 16. 8. 2011).
- paní Petra Kolínská  
(vyjádření ze dne 17. 8. 2011)
- pan Antonín Nechvátal  
(vyjádření ze dne 17. 8. 2011)
- pan David Palán  
(vyjádření ze dne 17. 8. 2011)
- Ing. Vladislav Sýkora  
(vyjádření ze dne 17. 8. 2011)
- paní Běla Sýkorová  
(vyjádření ze dne 17. 8. 2011)
- paní Marie Sýkorová  
(vyjádření ze dne 17. 8. 2011)
- Ing. Miloš Kovařík  
(vyjádření ze dne 17. 8. 2011)
- pan Josef Jůza  
(vyjádření ze dne 18. 8. 2011)
- BYTOVÉ DRUŽSTVO KE DVORU a Společenství pro dům 771 - 781, Praha 6-Vokovice  
(vyjádření doručené dne 25. 10. 2011)
- Veleslavín - Vokovice k životu  
(vyjádření ze dne 27. 10. 2011).

Přímý požadavek posuzovat záměr v dalších fázích procesu dle zákona je uplatněn ve vyjádřeních hlavního města Prahy, pana Miroslava Píšeho, Společenství vlastníků Krásného 1 a 3, Občanského sdružení Červený vrch, paní Petry Kolínské, pana Antonína Nechvátala, pana Davida Palána, Ing. Vladislava Sýkory, paní Běly Sýkorové, paní Marie Sýkorové a Ing. Miloše Kovaříka.

Podstata jednotlivých vyjádření je shrnuta v následujícím textu.

Hlavní město Praha (HMP) dopisem Josefa Noska, náměstka primátora hlavního města Prahy, zaslalo příslušnému úřadu následující vyjádření:

HMP v úvodu svého vyjádření konstatuje, že má k uvedenému záměru připomínky z hlediska urbanistické koncepce, dopravy, městské zeleně a ochrany přírody a krajiny.

HMP souhlasí s předloženým záměrem s ohledem na jeho význam pro město a vznesené připomínky, upozornění a doporučení žádá zařadit do závěru zjišťovacího řízení a chybějící údaje doplnit v rámci dokumentaci dle přílohy č. 4 zákona.

Dále se ve vyjádření uvádí, že terminál Veleslavín představuje významnou dopravní investici, která bude mít pozitivní vliv na rozvoj veřejné dopravy v severozápadním sektoru města, přispěje ke zlepšení dopravní situace v oblasti Dejvic snížením počtu autobusových spojů a linek směřujících dnes od západu na Vítězné náměstí v Dejvicích, které budou ukončeny v terminálu Veleslavín. Nabídne rovněž kapacitní záchytný parking systému P&R, který přispěje ke snížení jízd individuální automobilové dopravy od západu do centrální oblasti města. U terminálu Veleslavín budou umožněny kvalitní přestupní vazby mezi několika systémy veřejné dopravy - metrem, tramvajovou dopravou, železnicí a autobusy. Výstavbu terminálu Veleslavín proto HMP podporuje.

Z hlediska urbanistické koncepce má HMP připomínky vztahující se k míře využití území:

Výpočet koeficientu podlažních ploch, uvedený v oznámení, je vztažen na celou funkční plochu SV, zahrnuje tudíž i pozemky ležící mimo posuzovaný záměr. Výkaz celkové hrubé podlažní plochy (HPP) objektu nezahrnuje HPP podzemních garáží. V případě dopravního terminálu jsou však parkovací plochy nedílnou součástí hlavní funkce.

Z výše uvedených důvodů nelze navrhovanou míru využití území objektivně posoudit. Je nicméně zjevné, že příslušný koeficient podlažních ploch, platný pro území SV-G, nebude dodržen ani při započtení výměry celé funkční plochy. Započtením garáží se podíl HPP zvýší přibližně o 40 %. Záměr tedy vyžaduje z těchto důvodů provést úpravu územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (ÚPn).

Z akustického hlediska HMP upozorňuje, že provedené měření hluku v řešeném území pro předloženou hlukovou studii nebylo provedeno k tomu oprávněnou osobou dle zákona č. 258/2000 Sb., v platném znění.

Z hlediska ochrany ovzduší je v rozptylové studii uvedeno, že vlivem poklesu individuální a zejména veřejné dopravy dojde ke snížení imisní zátěže v dotčeném území, zejména v oblasti Veleslavín - ul. Evropská směrem k Vítěznému náměstí. U průměrných ročních koncentrací NO<sub>2</sub> dojde ke snížení imisní zátěže až o 0,6 µg·m<sup>-3</sup> a 1 µg·m<sup>-3</sup> u PM<sub>10</sub>. V případě maximálních hodinových koncentrací dojde ke snížení o 3,5 % limitu pro NO<sub>2</sub> a u denních koncentrací PM<sub>10</sub> až o 19 %.

Krátkodobá vyšší imisní zátěž koncentrací NO<sub>2</sub> a PM<sub>10</sub> byla vyhodnocena podle jednotlivých plánovaných činností v období výstavby. Vzhledem k tomu je nutné zajistit v průběhu stavebních prací opatření ke snížení prašnosti, např. časté kropení prašných ploch, mokré čištění vozovek a mytí automobilů.

Z hlediska ochrany ovzduší je dle HMP nutno konstatovat, že navrhovaná stavba bude mít pozitivní vliv na snížení emisí z automobilové a autobusové dopravy v oblasti Veleslavín – Vítězné náměstí.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny HMP konstatuje, že výstavba terminálu neovlivní negativně žádné zákonné limity ochrany přírody a krajiny, ani žádné jiné přírodně významné hodnoty. Biologický průzkum neprokázal v dotčené lokalitě trvalou existenci žádných organismů ohrožených vymizením. Zjištěný výskyt zvláště chráněného druhu hmyzu (1 druh čmeláka) bývá na podobných lokalitách obvyklým. S ohledem na polohu v urbanizované části města nedojde k negativnímu ovlivnění krajinného rázu.

Vegetační úpravy okolí terminálu nejsou v oznámení obsaženy. V koordinačním výkresu je naznačena jejich plocha a textová část obsahuje pouze několik obecných zásad, respektive možné druhové složení tzv. zelené střechy. Pro následný projekt vegetačních úprav HMP požaduje, aby výsadby na pozemku parc. č. 278/6, které budou v sousedství lokálního biokoridoru územního systému ekologické stability (ÚSES), reagovaly na tuto skutečnost a měly přírodě blízký charakter.

Z hlediska městské zeleně se obě navrhované etapy nacházejí ve funkční ploše SV-G, ve které jsou umístěny pohyblivé značky OH, OU a ZP (požadavek na zřízení parkové plochy). Rozsah zeleně požadovaný kódem G pro zeleň na rostlém terénu je splněn za předpokladu, že záměr zcela využije plochu SV-G. Požadavek pro zeleň na konstrukcích splněn není. Ve výkazu je nutné ještě zohlednit požadavek na založení funkční plochy ZP. Výměra plochy ZP nemůže být započtena do požadavku určeného kódem G. Na základě posouzení výpočtu koeficientu zeleně HMP konstatuje, že i z těchto důvodů je třeba provést úpravu ÚPn.

Největší negativní zásah do přírodních složek bude kácení mimolesní zeleně, přičemž v některých případech se jedná o kvalitní vzrostlé stromy s dobrou perspektivou další existence, jak ukazuje příloha č. 001 „Sadovnické hodnocení“. HMP proto doporučuje znovu prověřit možnost zachování jasanu (položka č. 8 dendrologického průzkumu), alespoň některých lip ze souboru na východním okraji staveniště (č. 6a - 12a), případně nějakého z větších javorů (více čísel).

V oznámení na str. 7 dendrologického průzkumu jsou nesrovnalosti ohledně kácení dřevin, neboť je uvedeno, že si stavba vyžádá odstranění 56 ks stromů a o dva řádky pod tímto výrokem je uvedeno, že bude nutné odstranit 22 ks stromů.

V dalším stupni projektové přípravy záměru je třeba doložit výkres řešení návrhu sadových úprav.

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu (ZPF) leží lokalita uvnitř současně zastavěného území, v katastrálním území Vokovice a Veleslavin. Pozemky dotčené výstavbou jsou v katastru nemovitostí zařazeny jako ostatní a zastavěné plochy a nejsou součástí ZPF. Samotný záměr bude realizován zejména v rámci stávajícího zařízení staveniště trasy metra V.A.

Z hlediska ochrany ZPF je uvedený záměr v souladu s ÚPn a neznámá žádný negativní vliv.

Z dopravního hlediska k předloženému oznámení HMP uvádí:

V předloženém oznámení je předpokládáno, že v druhé etapě výstavby bude realizována vícepodlažní nástavba pro administrativní funkce a v té souvislosti dojde k redukci kapacity parkovacích stání P&R zrealizované v první etapě. V oznámení se předpokládá, že z 600 stání bude 300 stání ve druhé etapě vyčleněno pro administrativní funkci. HMP upozorňuje, že v současné době se připravuje aktualizace obecných technických požadavků pro výstavbu v hlavním městě Praze, kde se navrhuje i změna výpočtu požadovaného počtu parkovacích stání pro jednotlivé funkce. Problematiku rozsahu redukce parkovacích stání systému P&R v předmětném objektu ve prospěch administrativní funkce HMP nepovažuje za uzavřenou.

HMP připomíná, že význam systému P&R na území Prahy v budoucnu naroste v souvislosti s dalšími dopravně-regulačními opatřeními vůči individuální automobilové dopravě a funkce v předmětném objektu budou mít z hlediska dopravy velmi kvalitní nabídku obsluhy prostředky veřejné dopravy (metro, tramvaj, železnice). Rozsah budoucí redukce kapacity P&R v předmětném objektu bude proto třeba velmi důkladně uvážit a projednat.

Z textu oznámení vyplývá, že zásobování stavby betonem se předpokládá z betonárny na Rohanském nábřeží. Tento předpoklad znamená, že staveništní doprava s betonovou směsí bude využívat komunikační síť v centrální oblasti města, což HMP nepovažuje za příznivé. Požaduje proto řešit zajištění betonové směsi tak, aby komunikační síť v centrální oblasti Prahy nebyla staveništní dopravou nadbytečně zatěžována.

V oznámení je uvedeno, že „... u administrativy se předpokládá odjezd a příjezd 25 % generované dopravy ve směru k Vítěznému náměstí, 75 % ve směru k Pražskému okruhu ...“. Je třeba uvést, na základě jakého rozboru byl tento předpoklad stanoven.

K doloženým tabulkám intenzit dopravy na hodnocených komunikacích je třeba upřesnit, z jakých podkladů byly uvedené hodnoty odvozeny. V souvisejícím textu některých kapitol, kde jsou uvedeny tabulky intenzit dopravy na hodnocených komunikacích pro rok 2015, se uvádí, že se vycházelo z údajů o očekávaných intenzitách automobilové dopravy dle dopravně-inženýrských podkladů Ateliéru DUK s.r.o. (viz např. str. 33 oznámení). Vzhledem k tomu, že pro potřeby hodnocení vlivů záměrů na životní prostředí se standardně vychází z hodnot zatížení komunikační sítě z oficiálních městem vytvářených a aktualizovaných dopravních modelů současného stavu a výhledu, které zpracovává Technická správa komunikací hl.m.Prahy (ÚDI) a Útvar rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace (ÚRM), je třeba upřesnit, z jakých podkladů jsou odvozeny údaje Ateliéru DUK s.r.o. týkající se zatížení komunikační sítě individuální automobilovou dopravou i systémy veřejné hromadné dopravy.

V textu oznámení je opakovaně popsán princip navrženého řešení objektu terminálu a navazujících úprav komunikační sítě. Vzhledem k tomu, že k oznámení je doložen pouze omezený rozsah grafických příloh, nemůže HMP na jejich základě komplexně vyhodnotit a detailně posoudit navržené technické a provozní řešení objektu terminálu a jeho prostorovou koordinaci s dalšími záměry v území. K tomuto účelu není doložená koordinační situace postačující. Toto posouzení lze provést v dalším stupni na základě podrobnější dokumentace.

V oznámení je komentována problematika ochranných pásem v předmětném území. HMP doporučuje v této souvislosti doplnit informaci, zda jsou podmínky vyplývající z dotčených ochranných pásem respektovány.

Vzhledem k tomu, že se jedná o významný terminál veřejné dopravy, je třeba k předloženému návrhu doložit stanovisko ROPID (Regionální organizátor Pražské integrované dopravy), Dopravního podniku hl.m. Prahy, akciová společnost (DPP) a Správy železniční dopravní cesty, státní organizace.

Městská část Praha 6 (P6) zaslala dopisem Bc. Jana Záruby, zástupce starosty P6, vyjádření, v němž se konstatuje následující:

Vyjádření P6 bylo schváleno usnesením Rady městské části Praha 6 č. 753/11 ze dne 11. 8. 2011.

P6 souhlasí s realizací záměru a nepožaduje, aby byl posuzován podle zákona a byla vypracována dokumentace dle § 8 zákona, a to za splnění následujících podmínek:

Z hlediska územního rozvoje:

Důvodem 2. změny dokumentace k územnímu řízení stavby „Prodloužení trasy A metra v Praze ze stanice Dejvická, provozní úsek V.A1 Dejvická (mimo) – Petřiny, provozní úsek V.A2 Petřiny (mimo) - Motol“ je nutnost splnění podmínky stanoviska k posouzení vlivů provedení tohoto záměru na životní prostředí podle § 10 zákona, která předpokládá zprovoznění autobusového terminálu a parkoviště P&R Dlouhá Míle zároveň s uvedením

trasy metra V.A do provozu. Tento předpoklad je v současné době již zcela jasně nereálný, neboť nebyla zahájena realizace stavby „Modernizace trati Praha Kladno s odbočkou na Letiště Ruzyně“, která by tento terminál a P&R měla zahrnout. Proto bylo dosaženo dohody mezi investorem stavby metra a P6 o změně umístění terminálu z lokality Dlouhá Míle do lokality Veveslavín. Řešení 2. změny dokumentace k územnímu řízení obsahuje doplňkové funkce k provozu stanice metra Veveslavín – autobusový terminál pro příměstské linky pražské integrované dopravy (PID), linky DPP, dálkové spoje a parkoviště P&R. Kapacita terminálu by měla pokrýt potřeby linek ukončených v prostoru Vítězného náměstí. Ve výhledu se předpokládá vybudování terminálu Dlouhá Míle a následná redukce kapacity terminálu a P&R Veveslavín.

Zpracování předkládaného oznámení předcházela Zastavovací studie Veveslavín, vypracovaná v září 2010 na objednávku DPP a ÚRM, studie řeší zástavbu ve všech kvadrantech křižovatky Evropská – Veveslavínská – Vokovická.

Záměr je v souladu se záměry územního plánování.

Obecně lze přijmout závěr zpracovatele oznámení, že navržený záměr lze označit pro dané území za únosný a přijatelný. Některé dílčí připomínky k předloženému záměru budou dále uplatněny v rámci projednávání dokumentace k územnímu řízení.

V souvislosti s uvažovanou konverzí obchodních ploch ve výhledu P6 upozorňuje, že případná redukce autobusových stání není akceptovatelná bez adekvátní náhrady, tzn. před zprovozněním přestupního terminálu Dlouhá Míle.

Z hlediska dopravy a životního prostředí:

Záměr, přestože vytváří nové soustředění kapacitní dopravní zátěže, je z pohledu životního prostředí přínosem, neboť eliminuje současnou velmi frekventovanou autobusovou dopravu na Evropské třídě, vč. stávajících zastávek v dolní části komunikace.

Po výstavbě a zprovoznění hodnocených úseků trasy metra A dojde v lokalitě k redukci automobilové a zejména autobusové dopravy. Stejně tak se sníží počet tramvajových linek. Vytvoření kvalitního dopravního terminálu umožní ukončení části městských, příměstských a regionálních autobusových linek namísto prostoru v okolí Vítězného náměstí. V souvislosti s nezbytným vymístěním uvedených autobusových spojů považuje P6 za nezbytné, aby investor nechal odborně zpracovat ucelený návrh možností budoucího řešení a vymístění vybraných spojů z prostoru Vítězného náměstí.

Dle dopravně-inženýrských podkladů bude do prostoru autobusového terminálu zajíždět 220 autobusů PID a 235 ostatních autobusů. Celkem je v prostoru terminálu uvažováno 910 obousměrných pohybů autobusů. Autobusy PID budou do terminálu zajíždět na úrovni 1. nadzemního podlaží z Veveslavínské ulice. Ostatní autobusy budou přijíždět do 1. podzemního podlaží z Evropské třídy, výjezdem na Evropskou budou všechny autobusy terminál opouštět.

V dotčeném úseku Evropské třídy dojde ke zřízení tří po sobě jdoucích světelných signalizačních zařízení (SSZ). Bude tak zajištěna možnost přímého odjezdu osobních automobilů ve směru z centra. Z tohoto důvodu je třeba zajistit odpovídající koordinaci a úpravu parametrů SSZ. Nově navrhovanou křižovatkou při západní straně objektu požaduje P6 projektově připravit takovým způsobem, aby umožňovala a respektovala realizaci budoucího druhého napojení oblasti Vokovic ve směru k ul. Ke Dvoru.

Jako problematickou lze vnímat budoucí administrativní část objektu s nárokem na 300 parkovacích míst (počet zaměstnanců není znám, počet parkovacích míst je odvozen z kancelářské plochy). Zaměstnanci objektu, který je postaven na stanici metra a výhledově

i kapacitní železnice, tramvajové trati a trase autobusů, by měli být jednoznačně orientováni na využití hromadné dopravy.

Z hlediska zabránění možné kumulace záměrů P6 předpokládá, že realizace 1. etapy SOD 40 (Patrový terminál BUS u stanice Veveslavín) časově předběhne akci „Modernizace žel. trati Praha – Kladno“ a nedojde tak k nepřiměřenému souběhu stavební činnosti, vč. nadměrného přesunu hmot.

Nejvýraznějším faktorem, který ovlivňuje životní prostředí dané lokality, je automobilová a kolejová doprava, způsobující především zvýšené koncentrace znečišťujících látek v ovzduší a hlukovou zátěž. Vlivem zprovoznění záměru dojde v jeho okolí ke změně imisní zátěže. Po zprovoznění trasy metra A dojde k poklesu automobilové a zejména autobusové dopravy na Evropské ulici v úseku od Veveslavínské ve směru k Vítěznému náměstí. Navazující posuzovaná stavba terminálu bude novým zdrojem znečišťování ovzduší, kde se projeví pojezd autobusů v prostoru terminálu a pojezd automobilů v prostoru podzemních garáží a podél příjezdových a odjezdových tras po Evropské ulici. Výdychy garáží a terminálu budou ústít nad budovu ve výšce 9 m v 1. etapě, v rámci 2. etapy bude odvětrání emisí z hromadných garáží vyvedeno do výšky 29 m. Vytápění objektu bude zajišťováno z centrálního zdroje tepla Pražské teplárenské a.s. Pro potřeby administrativní nadstavby bude v objektu osazen náhradní zdroj elektrické energie o výkonu 550 kVA. Odvod spalin bude též vyveden nad střechu objektu.

Dle rozptylové studie nebylo u žádné sledované imisní charakteristiky vlivem uvedení záměru do provozu vypočteno překročení imisního limitu. Po zprovoznění terminálu, stavby, která souvisí se zprovozněním prodloužené trasy metra A, dojde v území ke změně hlukové zátěže.

Dle oznámení si stavba vyžádá odstranění celkem 56 ks stromů a 1 225 m<sup>2</sup> keřů, přičemž více než polovina dřevin by neměla být vykácena z důvodu vlastní stavby, ale pouze kvůli zařízení staveniště. Se zřízením staveniště investor počítá nejen v místě vlastní stavby, ale i přes dopravní tepnu Evropská, kde právě městská zeleň tvoří předěl od obytné části. Zde P6 považuje kácení dřevin i rozsah záboru nadhodnocený a požaduje jej značně omezit. Zároveň považuje toto řešení za nevhodné i z hlediska dopravního, neboť převoz materiálu z uvažovaného zařízení staveniště přes Evropskou třídu by vyžadovalo přerušování dopravního provozu a způsobovalo negativní narušování plynulosti provozu na této frekventované komunikaci.

S řešením vegetačních úprav takto rozsáhlé lokality zelenou střechou na ploše cca 3 770 m<sup>2</sup>, 3 ks keřů a popínavými keři rovněž nelze souhlasit. P6 požaduje předložit projekt vegetačních úprav, včetně založení zeleně na střeše projektované budovy. Na střešní zahradě požaduje instalovat automatický zavlažovací systém. Dále požaduje, aby náhradní výsadba za vykácenou zeleň byla realizována dle pokynů P6, včetně přesného určení místa výsadby a druhového složení dřevin. Požadavky P6 je třeba plně respektovat.

Záměr si nevyžádá vynětí půdy z lesního ani zemědělského půdního fondu, v předmětném území se nevyskytují prvky územního systému ekologické stability, významné krajinné prvky, ani se záměr nenachází ve zvláště chráněném území.

Vliv záměru na okolí se projeví také v období výstavby, a to zhoršením hlukových a imisních poměrů, a to především při zemních pracích a terénních úpravách, dále také vlivem zvýšené staveništní dopravy. Skrývkové zeminy o objemu 277 173 t budou odváženy. Následkem sekundární prašnosti dojde též k zatížení území polétavým prachem.

Z důvodu snížení vlivu záměru na okolí požadujeme P6 v dalších stupních projektové dokumentace zpracovat projekt organizace výstavby, eliminovat sekundární prašnost pravidelným kropením prostoru stavenišť a zabezpečit využívání veškerých stavebních strojů



výhradně v denní době. Přebytkový materiál ze stavební činnosti bude ihned odvážen a likvidován. Sypké odpady ze stavby budou odváženy na zaplachtených korbách nákladních automobilů. Trasy staveništní dopravy budou před zahájením stavby projednány se silničním správním úřadem. Po celou dobu stavby investor zajistí důkladné čištění a úklid všech komunikací (chodníků a vozovek) dotčených stavbou, u výjezdu ze staveniště na veřejné komunikace budou zřízeny oklepové a mycí rampy a bude v případě potřeby zajištěno odstraňování bláta z pneumatik a podběhů.

Hygienická stanice hlavního města Prahy (HS HMP) v úvodu svého vyjádření popisuje předložený záměr a odkazuje na výsledky hlukové a rozptylové studie, které jsou přílohou oznámení.

Z hlediska vlivu záměru na zdraví obyvatel byly jako hlavní faktory uvažovány hluk a znečištění ovzduší.

Hluková situace řeší výhledový stav po zprovoznění terminálu vč. administrativní nástavby. Vzhledem ke změně dopravy lze konstatovat, že v daném území dojde po realizaci záměru k mírné změně akustické situace od mírného zhoršení akustické zátěže do 0,9 dB až k mírnému zlepšení do výše 1,2 dB. Dle akustické studie by měl být hluk ze stacionárních zdrojů vyhovující a hygienický limit by měl být s rezervou splněn.

Z hlediska imisní zátěže je možné konstatovat, že podél Evropské ulice od Veleslavínské ve směru k Vítěznému náměstí lze očekávat po zprovoznění záměru pokles této zátěže. K mírnému nárůstu imisní zátěže dojde v blízkosti plánovaného terminálu a podél Evropské ve směru k Pražskému okruhu. Překročení imisních limitů ovzduší se vlivem záměru nepředpokládá.

V období výstavby bude docházet ke zvýšení imisní a hlukové zátěže, která bude pouze dočasná. Proto je třeba důsledně dbát na opatření pro omezení vlivů stavebních prací na kvalitu ovzduší a hlukovou zátěž v území, a tím pádem dbát na dodržování hygienických limitů hluku a imisních limitů.

Z výše uvedeného podle HS HMP vyplývá, že předkládaný záměr je akceptovatelný.

HS HMP v závěru svého vyjádření konstatuje, že oznámení je z hlediska jí chráněných zájmů zpracováno v dostatečném rozsahu, a proto nepožaduje zpracování dokumentace.

Česká inspekce životního prostředí - Oblastní inspektorát Praha (ČIŽP) ve svém vyjádření uvádí následující:

Z hlediska odpadového hospodářství ČIŽP upozorňuje na chybně uvedený kód odpadu na str. 32 oznámení. Místo odpadu katalogové č. 15 02 02 má být uvedeno 15 02 03.

Z hlediska ochrany vod ČIŽP konstatuje, že průsakové vody vzniklé v době výstavby, které budou vypouštěny do kanalizace, musí splňovat hodnoty kanalizačního řádu. V případě neplnění limitních hodnot budou muset být před vypouštěním do kanalizace předčištěny. Případné vypouštění do recipientu (str. 78 oznámení) musí být projednáno a povoleno správcem toku. Splaškové vody mají být svedeny do veřejné kanalizace. ČIŽP upozorňuje na to, že Ústřední čistírna odpadních vod v Praze byla realizována v 60. letech 20. století a je hydraulicky i látkově přetížena.

Z hlediska ochrany ovzduší nemá ČIŽP připomínky.

Z hlediska ochrany přírody ČIŽP upozorňuje, že pokud by byl na předmětných pozemcích zjištěn výskyt jedinců zvláště chráněných druhů, bylo by nutné si vyžádat výjimku dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. a dále pokud by zde bylo zjištěno hnízdění volně žijících ptáků, bylo

by nutno vyžádat si odchylný postup dle § 5b zákona č. 114/1992 Sb. u příslušného orgánu ochrany přírody.

Závěrem svého vyjádření ČIŽP konstatuje, že nemá k předloženému oznámení záměru zásadní připomínky a nepožaduje další posuzování záměru podle zákona. Připomínky a upozornění z hledisek ochrany vod a ochrany přírody však ČIŽP požaduje uvést v závěru zjišťovacího řízení, a tedy zohlednit v následných řízeních.

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (OOP MHMP) jako dotčený správní úřad ve svém vyjádření konstatuje následující:

Z hlediska ochrany ZPF se ve vyjádření uvádí, že realizací stavebního záměru nedojde k záboru ZPF, tudíž orgán ochrany ZPF OOP MHMP nemá k záměru připomínky.

Z hlediska lesů a lesního hospodářství se ve vyjádření konstatuje, že realizací stavebního záměru nedojde k záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa. Záměr se nenachází ani ve vzdálenosti 50 m od takovýchto pozemků. Orgán státní správy lesů OOP MHMP tak nemá k záměru připomínky.

Z hlediska nakládání s odpady nemá OOP MHMP, jakožto orgán veřejné správy v oblasti odpadového hospodářství, k záměru žádné připomínky.

Z hlediska ochrany ovzduší OOP MHMP v úvodu svého vyjádření popisuje předložený záměr a shrnuje výsledky hodnocení.

Z hlediska kvality ovzduší je záměr umisťován do lokality imisně mírně až středně zatížené, charakterizované dle modelových výpočtů ATEM (poslední aktualizace k roku 2010) průměrnými ročními koncentracemi NO<sub>2</sub> pohybujícími se okolo 20 µg·m<sup>-3</sup>.

Vliv provozu i realizace záměru byly posouzeny na základě modelových výpočtů rozptylové studie. Výsledky modelových výpočtů dokládají, že provoz záměru nepovede k překračování limitních hodnot imisních koncentrací znečišťujících látek v jeho okolí. Vedle toho lze po zprovoznění záměru podél ul. Evropské (v úseku od záměru k Vítěznému náměstí) očekávat vlivem snížení intenzity autobusové i automobilové dopravy po ul. Evropská i snížení imisního zatížení v parametrech, které jsou ovlivňovány právě emisemi z dopravy (u ročních koncentrací NO<sub>2</sub> až o 0,6 µg·m<sup>-3</sup>, u hodinových koncentrací NO<sub>2</sub> až o 7 µg·m<sup>-3</sup>).

V období provozu samostatné stavby 1. etapy, kdy nebude realizována administrativní nástavba objektu (výduchy z garáží a terminálu budou vyvedeny do výšky cca 9 m nad terénem), je v blízkém okolí záměru očekáváno navýšení max. hodinových koncentrací NO<sub>2</sub> až o 8 mg·m<sup>-3</sup>, průměrné roční koncentrace NO<sub>2</sub> mají vzrůst nejvýše o 0,7 µg·m<sup>-3</sup>. Ani za této situace nebude dle rozptylové studie docházet vlivem provozu záměru k překračování imisních limitů znečišťujících látek v jeho okolí. Po realizaci 2. etapy, kdy bude znečištěná vzdušina z garáží a terminálů odváděna výduchy do výšky 29 m, se rozptyl znečišťujících látek zlepší a příspěvky stavby ke znečištění ovzduší by měly poklesnout.

Mírné zvýšení imisních koncentrací znečišťujících látek je očekáváno i podél Evropské ulice směrem k Pražskému okruhu (příjezd a odjezd části dopravy generované provozem záměru – navýšení průměrných ročních koncentrací NO<sub>2</sub> v desetinách µg·m<sup>-3</sup>).

Významnější nárůst imisních koncentrací znečišťujících látek v okolí záměru oproti stávajícímu stavu byl v rozptylové studii identifikován při provozu náhradního zdroje el. energie. Tato záležitost se týká pouze stavu, kdy bude realizována administrativní nástavba, jedná se však pouze o velmi krátké časové období, odhadovaná doba provozu náhradního zdroje je cca 12 hodin za rok.

Pro období výstavby záměru byla posuzována etapa nejnepříznivější z hlediska vlivu na ovzduší tj. etapa přípravy území a zemních prací (za průměrného suchého dne). V modelových výpočtech byl zohledněn souběh výstavby záměru s výstavbou vestibulu stanice metra Veleslavín včetně zajištění stavební jámy. Modelové výpočty byly prováděny v devíti referenčních bodech zvolených v okolí místa stavby. Z výsledků modelových výpočtů vyplývá, že nejvyšší nárůst koncentrací lze očekávat při souběhu stavebních prací na terminálu a vestibulu stanice Veleslavín. U hodinových koncentrací NO<sub>2</sub> se jedná o nárůst nejvýše o 117 µg·m<sup>-3</sup>. Denní koncentrace PM<sub>10</sub> mají za stejné situace vzrůst nejvýše o 4,8 µg·m<sup>-3</sup>. Závěrem rozptylové studie je konstatováno, že při důsledném dodržování technických a organizačních opatření k minimalizaci negativních vlivů výstavby na ovzduší (zejména důsledné zkrápění nezpevněných ploch za suchých dnů, důkladná očista vozidel vyjíždějících ze staveniště, pravidelný úklid povrchu příjezdových a odjezdových komunikací) nebude u nejbližší obytné zástavby ani v průběhu stavebních prací docházet k překračování limitních koncentrací znečišťujících látek.

Po prostudování předloženého oznámení orgán ochrany ovzduší OOP MHMP konstatuje, že bylo zpracováno v dostatečné kvalitě a podrobnosti. Provoz záměru ani jeho výstavba nepovedou k překračování imisních limitů znečišťujících látek v jeho okolí, navrhované umístění je tedy možné v dané lokalitě akceptovat. Z výše uvedených důvodů nepožaduje další posuzování záměru dle zákona.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny se ve vyjádření OOP MHMP konstatuje následující:

Z hlediska územně plánovací dokumentace se plocha záměru vyskytuje na ploše SV (všeobecně smíšené) s kódem míry využití území „G“. Dále jsou v ploše plovoucí značky DH (hromadný parking), DU (dopravní uzly) a ZP (parky). Oznámení se zabývá výpočtem koeficientu zeleně ve funkční ploše na str. 7. Oznámení se zabývá souladem s územním plánem na str. 11 - 12.

Oznámení se zabývá vyhodnocením potencionálně dotčené fauny a flóry na pozemcích záměru. V rámci oznámení byl předložen dendrologický průzkum lokality – sadovnické hodnocení (příloha č. 4). Záměrem bude dotčeno na 56 kusů stromů a 1 225 m<sup>2</sup> keřů. Oznámení počítá se sadovými úpravami v místě a ozeleněnou extenzivní střechou terminálu. Nebyly zaznamenány zvláště chráněné druhy rostlin. Ze zvláště chráněných druhů živočichů byl dle oznámení zaznamenán čmelák skalní (*Bombus lapidarius*). Jedná se o obecný druh s velkým radiačním potenciálem. Výstavba neohrozí populace druhu, přičemž jedinci mohou být potencionálně zraňováni či rušeni. Vzhledem k hojnosti čmeláka v okolí a možnosti jeho přesunu není zpracovatelem hodnocení uváděno speciální opatření.

Oznámení obsahuje kapitolu zabývající se vlivy stavby na krajinu. Vliv na krajinu a její ráz je zpracován dostatečně v závislosti na místě krajinného rázu. Jsou doloženy vizualizace stavby. Z hlediska umístění stavby do silně urbánní a člověkem pozměněné krajiny s množstvím nadzemních objektů převyšujících zadaný záměr orgán ochrany přírody OOP MHMP nepožaduje podrobnější zpracování vlivu stavby na krajinný ráz, neboť záměr navazuje na výstavbu v okolí a netvoří v území zásadní dominantu.

Oznámení podle orgánu ochrany přírody OOP MHMP postihuje všechny významné aspekty sledované z pohledu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, a k jeho zpracování nemá připomínky. Z hlediska jím chráněných zájmů nepožaduje další posuzování dle zákona č. 100/2001 Sb.

Z hlediska myslivosti nemá orgán státní správy myslivosti OOP MHMP připomínky.

Z hlediska ochrany vod OOP MHMP, jakožto vodoprávní úřad, ve svém vyjádření sděluje následující:

Záměr předpokládá odvádění dešťových vod ze střech administrativní nástavby nad autobusovým terminálem do jednotné kanalizace pro veřejnou potřebu (viz kapitola D.I.4. str. 78) bez řádného zdůvodnění volby tohoto řešení. Tento návrh je v rozporu s ust. § 20 odst. 5 písmena c) vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využití území, které upravuje způsoby likvidace dešťových vod s přednostním návrhem vsakování. Není možné pouhým projektovým uvážením navrhnout způsob vsakování nebo odvádění srážkových vod, ale je vždy nutné dodržet stanovenou hierarchii danou citovaným předpisem. Dalším předpisem upravujícím způsob upřednostnění při návrhu likvidace srážkových vod je vyhláška č. 26/1999 Sb. HMP, o obecných technických požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze, ve znění pozdějších změn, a to v čl. 11. Na stavebně technické požadavky v obou citovaných právních předpisech odkazuje ust. § 5 odst. 3 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (dále jen vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů. Soulad záměru s ochranou vod ve smyslu tohoto ustanovení posoudí vodoprávní úřad, který vstupuje do dalších řízení jako dotčený orgán (viz § 104 odst. 9 vodního zákona). Je nutné nejprve posoudit návrh vsakováním na pozemcích navržených jako sadové úpravy a následně další způsob, a to odvádění srážkových vod do vodního toku Litovického potoka, který se nachází v bezprostřední blízkosti navržených sadových úprav. Záměr počítá zčásti se zatravněnou střechou, a proto je vhodné pro její závlahu akumulovat srážkové vody ze střech, a ne odvádět rovnou do jednotné kanalizace. V případě odvádění srážkových vod do jednotné kanalizace je nutno v projektové dokumentaci pro územní řízení velmi podrobně a odborně tento návrh zdůvodnit.

Dále v části D.I.4. oznámení je pouze konstatováno, že režim podzemních vod bude ovlivněn především drenážním účinkem tunelů metra A, která je v současné době ve výstavbě. Tato informace postrádá konkrétní uvedení v jakém rozsahu, do jaké hloubky a jaký vliv má drenážní účinek na navrhovanou stavbu.

Záměr nepracuje s relevantní veličinou rozhodnou pro posouzení ochrany vod, a to je úroveň hladiny podzemní vody, která je nutným exaktním podkladem zejména pro provádění stavby. Za vhodné řešení z hlediska ochrany vod je likvidace srážkových vod a podzemních vod prosakujících do stavební jámy odváděním do vod povrchových po předchozím čištění z důvodu navýšené koncentrace nerozpuštěnými látkami. Toto řešení bude opět předmětem návrhu pro územní řízení. Oprávněnost odvádět vody ze stavební jámy do vodního toku je podmíněné vydáním povolení k nakládání s vodami ve smyslu ust. § 8 vodního zákona. Srážkové vody lze odvádět do vodního toku také jen na základě povolení a v obou případech je nutné vždy vyjádření správce Litovického potoka.

Odbor památkové péče Magistrátu hlavního města Prahy (OPP MHMP) ve svém vyjádření konstatuje následující:

Dotčené parcely v k. ú. Velešlavin a Vokovice se nacházejí zčásti v ochranném pásmu památkové rezervace v hlavním městě Praze, vyhlášeném rozhodnutím odboru kultury Národního výboru hlavního města Prahy č.j. Kul/5-932/81 ze dne 19. 5. 1981, o určení ochranného pásma památkové rezervace v hlavním městě Praze a jeho doplňkem ze dne 9. 7. 1981, kterými se určuje toto ochranné pásmo a podmínky pro činnost v něm.

Účelem ochranného pásma pražské památkové rezervace je zabezpečit její kulturně historické, urbanistické a architektonické hodnoty před rušivými vlivy vyvolanými stavebními či jinými změnami v jejím okolí. Navrhovaný záměr neohrožuje hodnotu pražské památkové rezervace, a tedy ochraně ve smyslu výše uvedeného rozhodnutí odboru kultury Národního výboru hlavního města Prahy nepodléhá.

Provedením změn uvedených v oznámení zájmy státní památkové péče v tomto případě nejsou dotčeny.

Záměr je zamýšlen na území s archeologickými nálezy a stavebník má tedy již od doby přípravy stavby oznamovací povinnost dle § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, vůči Archeologickému ústavu. Stavebník je povinen umožnit Archeologickému ústavu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum. Jeho zajištění je nutno projednat v dostatečném předstihu před zahájením výkopových prací a stavební činnosti.

V souladu s ustanovením § 14 zákona č. 20/1987 Sb., ve znění pozdějších předpisů, je třeba přípravnou a projektovou dokumentace zamýšleného záměru předložit OPP MHMP k projednání.

Odbor dopravy Magistrátu hlavního města Prahy (DOP MHMP) požaduje zajistit plnohodnotné řešení cyklistické dopravy a rekreace v rámci daného záměru na základě usnesení Rady hlavního města Prahy (RHMP) č. 0544 ze dne 29. 4. 2003 (integrace cyklistické dopravy do staveb nových komunikací i oprav a úprav stávajících komunikací) a ve shodě se zásadami dalšího rozvoje cyklistiky na území hlavního města Prahy, formulovanými v přijaté Koncepci rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky (Usnesení RHMP č. 1776/2010, zejména oddíly II.A a III.A), v návaznosti na generel páteřních a hlavních cyklotras jako součást ÚPn (Usnesení RHMP č. 1551/2006) a v souladu s vyhláškou č. 16/2010 Sb. HMP (Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území aglomerace Hlavní město Praha pro období let 2010 – 2012).

Ve všech stupních přípravy a realizace záměru je nezbytné zohlednit stávající, připravované a plánované prvky a opatření cyklistické infrastruktury (cyklotrasy, cyklostezky, integrační opatření, zklidnění provozu) a odpovídajícím způsobem zajistit i další související dopravní nebo rekreační opatření, vazby a napojení záměru (včetně adekvátního řešení cyklistické dopravy v klidu). Veškeré úpravy je třeba konzultovat před zahájením a v průběhu projekčních prací s cyklokoordinátorem – specialistou rozvoje cyklistické dopravy DOP MHMP a cyklokoordinátorem Technické správy komunikací hl.m.Prahy, případně jimi pověřenými odborníky.

Společenství vlastníků Krásného 1 a 3, Občanské sdružení Červený vrch, pan Miroslav Píše, paní Petra Kolínská, pan Antonín Nechvátal, pan David Palán, Ing. Vladislav Sýkora, paní Běla Sýkorová, paní Marie Sýkorová a Ing. Miloš Kovařík zaslali příslušnému úřadu vyjádření, která jsou obsahově totožná. V těchto vyjádřeních se uvádí následující:

Úvodem jednotlivých vyjádření je vždy požadováno posuzování záměru v celém procesu podle zákona, neboť záměr má rozsah a umístění, který je v jiných obdobných případech posuzován v celém procesu. Jako příklad je uveden záměr „Parkovací dům Budějovická, Praha 4 - Krč“, který je v Informačním systému EIA na stránkách [www.cenia.cz](http://www.cenia.cz) veden pod kódem PHA729.

Dále se ve vyjádřeních konstatuje, že oznámení má nedostatky, které nedovolují posoudit skutečný rozsah vlivu záměru na životní prostředí. Konkrétně se jedná o tyto aspekty:

V oznámení záměru se opakovaně tvrdí, že po výstavbě a zprovoznění hodnocených úseků trasy metra A dojde v lokalitě k redukci automobilové a zejména autobusové dopravy. Toto konstatování nebylo nijak doloženo. Naopak lze předpokládat, že vzroste intenzita automobilové dopravy, neboť novým cílem bude plánovaná zástavba v oblasti terminálu - viz informace ze str. 11 oznámení, kde se konstatuje, že zpracování předkládaného oznámení předcházela Zastavovací studie Veleslavín, vypracovaná v září roku 2010 projekční kanceláří Bomart, s.r.o. na objednávku DPP a ÚRM. Počet autobusů neklesne, max. zůstane na stejné úrovni jako je v roce 2011, neboť zprovoznění metra v této oblasti nijak neřeší dopravní spojení s obcemi mimo Prahu (zejména aglomerace Kladna) a plně nenahrazuje žádnou z vnitroměstských autobusových linek.

Oznámení neobsahuje informaci o celkových emisích v bezprostřední blízkosti terminálu a zcela chybí posouzení imisní zátěže.

Chybí posouzení variant - zcela chybí porovnání s variantou původně plánovanou a zahrnutou do ÚPn a dopravní koncepce města – tj. výstavba přestupního terminálu dále rostlého města (Dlouhá Míle).

Podle pražské ročenky životního prostředí (2009) je v lokalitě Veleslavína celoroční problém se zvýšenými koncentracemi ozónu. Ten není v předloženém oznámení vůbec posuzován.

Oznámení prezentuje využití parkoviště pro osobní automobily rozporuplně. V oznámení na str. 13 je uvedeno funkční využití ve 2. etapě 400 parkovacích míst pro administrativu a 200 pro P&R, na jiných místech (např. str. 96 - netechnické shrnutí) je uvedeno rozdělení mezi funkci P&R a administrativu na 300 a 300. Přitom funkce P&R generuje jiný pohyb vozidel než parkování pro administrativu a pravděpodobně i obchodní funkci. Dále také míra veřejné prospěšnosti funkcí je zásadně rozdílná a má nepochybně vliv na výsledek posuzování.

Občanské sdružení Červený vrch navíc ve svém vyjádření dodává, že není jasné, z jakých zdrojů bude záměr financován, přičemž je odkazováno na vyjádření bývalého starosty P6 Mgr. Tomáše Chalupy, zveřejněném v článku „V Praze se začal razit tunel nového úseku metra A“ na stránkách <http://www.denik.cz/regiony/v-praze-se-zacal-razit-tunel-20100621.html>. Konkrétně je uvedena věta: „Středočeské autobusy budou končit na Veleslavíně (stanice bude na hranicích Veleslavína a Vokovic u Evropské) jen dočasně, než bude v provozu Dlouhá Míle, kde má být kapacitní terminál.“. Navíc je Občanským sdružením Červený vrch zpochybnováno, že záměr bude stavbou dočasnou.

Pan Josef Jůza považuje výstavbu terminálu s parkovištěm za žádoucí, vyhovuje jedné z podstatných námitek uplatněných v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí záměru „Prodloužení trasy A metra v Praze ze stanice Dejvická, provozní úsek V.A1 Dejvická (mimo) – Petřiny, provozní úsek V.A2 Petřiny (mimo) - Motol“.

Z oznámení je zřejmé, že oproti stavu popisovanému u záměru „Prodloužení trasy A metra v Praze ze stanice Dejvická, provozní úsek V.A1 Dejvická (mimo) – Petřiny, provozní úsek V.A2 Petřiny (mimo) - Motol“ dochází ke změně u tramvajové trati a jejích zastávek, nové řešení však pan Jůza považuje za nedostatečně popsané.

Opakovaně vznáší požadavek, aby nástupiště elektrické dráhy v obou směrech byla přístupna i bez nutnosti úrovnového přechodu ulice Evropská. Pro řízené křižovatky a přechody na Evropské třídě jsou mimo jiné charakteristické nebezpečné situace, kdy osoba se sníženou pohyblivostí vstoupí do vozovky na signál „Volno!“, ale nestihnou opustit vozovku do doby, kdy tento signál mají vozidla, která pak tohoto chodce ohrožují. Dále byl pan Jůza na téže komunikaci opakovaně sám ohrožen či svědkem ohrožení vozidly projíždějícími na signál „Stůj!“. Žádné z těchto situací nemůže chodec jednoduše zabránit. Bezpečné řešení je projevem zodpovědnosti projektantů i všech úředníků rozhodujících o podobě příslušné lokality. Pan Jůza dává za příklad křižovatku Patočkova - Bělohorská, na jejíž nebezpečnost upozorňoval spolu s dalšími obyvateli, přesto však došlo na této křižovatce ke smrtelnému zranění dítěte. Výstavba podchodu u stanice metra Veleslavín je příležitostí, při které lze zabránit dalším ztrátám životů, a neměla by být zmařena. Pan Jůza připomíná, že vliv na zdraví obyvatelstva je dle zákona jedním z podstatných aspektů posuzovaných v procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Je žádoucí, aby bylo dálkovým autobusovým linkám ukončeným v souladu se Zásady dopravní politiky hlavního města Prahy na Ústředním autobusovém nádraží Praha Florenc (ÚAN Florenc), umožněno zastavení v uzlu bez podstatné ztráty času.

Pan Jůza navrhuje kontaktovat dlouhodobé dopravce komerčních linek jedoucích z ÚAN Florenc po rychlostní silnici R7, jmenovitě ČSAD Slaný a.s., Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s., DPÚK a.s., Autobusy KAVKA, a.s., Autobusy Karlovy Vary, a.s. a ANEXIA s.r.o. U nich je třeba zjistit, zda předpokládají ukončení linek v terminálu nebo pokračování na ÚAN Florenc, a ujasnit s nimi řešení přestupu na městskou hromadnou dopravu (MHD) v oblasti Prahy 6 tak, aby lidé cestující do okrajových částí města nebyli nuceni zajíždět až do širšího centra města, zahrnujícího Dejvice a Bubeneč. Znalost toho, kolik spojů bude v terminálu ukončeno, kolik bude zastavovat v terminálu bez ukončení, kolik by zastavovalo v přestupním uzlu mimo terminál a kolik by přestupní uzel projelo bez zastavení, je nutná k zodpovědnému posouzení potřebné kapacity terminálu a návrhu dopravního režimu, i k posouzení přesunu přestupní frekvence z jiných částí Prahy, i dopadu na zatížení MHD. U spojů objednávaných Prahou a Středočeským krajem lze informace získat centrálně, u komerčních linek představujících nezanedbatelnou část dopravy je třeba ujasnit představy s dopravci, kterých není tolik, aby to představovalo problém.

Pan Jůza závěrem svého vyjádření konstatuje, že se nevyjadřuje k tomu, zda má být záměr posuzován podle zákona, považuje však za potřebné zajistit skutečně bezpečný přístup na zastávky a možnost přestupu z dálkových linek ve směru Motol i správně stanovit budoucí požadavky na terminál.

BYTOVÉ DRUŽSTVO KE DVORU a Společenství pro dům 771 - 781, Praha 6-Vokovice zaslali společně vyjádření, které bylo příslušnému úřadu doručeno 25. 10. 2011. Přestože lhůta k vyjádření byla dle zákona do 17. 8. 2011, příslušný úřad k tomuto vyjádření přihlíží, neboť závěr zjišťovacího řízení nebyl ke dni doručení vydán. V tomto vyjádření se uvádí následující:

Součástí výstavby bude i demolice a posunutí protihlukové zdi v souvislosti s výstavbou autobusového terminálu ve stanici Veleslavin. V souvislosti s tím dojde k negativnímu ovlivnění přilehlých domů, a to zejména z těchto důvodů:

Protihluková zeď se přiblíží o cca 5 m blíže k domům Bytového družstva Ke Dvoru a Společenství pro dům 771 - 781, Praha 6-Vokovice. Tím bude účinnost protihlukové zdi menší, jelikož úhel mezi projíždějícími vozidly a horním lícem zdi bude menší.

Zvýší se počet jízdních pruhů na Evropské silnici a ta se posune směrem k domům Bytového družstva Ke Dvoru a Společenství pro dům 771 - 781, Praha 6-Vokovice.

Zvýší se hladina hluku a exhalací zejména z důvodu denního pohybu uvažovaných 910 autobusů (ve špičce cca 2 za minutu) a více než 1 200 pohybů osobních vozů z parkoviště P&R.

Od data realizace protihlukové zdi se doprava na Evropské zvýšila min o 200 %.

Dojde k likvidaci zeleně za předmětnou protihlukovou zdí.

V rozptylové i hlukové studii, které jsou přílohou oznámení, není zohledněno, že 910 autobusů se bude během najíždění do terminálu a vyjíždění z terminálu „západní křižovatkou“ v těsné blízkosti domů Bytového družstva Ke Dvoru a Společenství pro dům 771 - 781, Praha 6-Vokovice rozjíždět, což je provozní režim s cca 8 násobně vyšší okamžitou spotřebou nafty, a tím i mnohonásobným zvýšením exhalací.

Bytové družstvo Ke Dvoru a Společenství pro dům 771 - 781, Praha 6-Vokovice proto žádá o doplnění zpřesněného výpočtu celkové úrovně emisní zátěže na fasádě domů Bytového družstva Ke Dvoru a Společenství pro dům 771 - 781, Praha 6-Vokovice ze stávajícího i nově projektovaného dopravního zatížení, aby bylo před vydáním definitivního rozhodnutí

prokázáno, že hodnoty emisního a hlukového zatížení těchto domů nepřekročí normové hodnoty.

Výsledky zpřesněného výpočtu by měly být podkladem pro zajištění odpovídajících opatření.

Bytové družstvo Ke Dvoru a Společenství pro dům 771 - 781, Praha 6-Vokovice závěrem vyjádření vyslovuje přesvědčení, že budovaná veřejně prospěšná stavba bude vyprojektována a realizována tak, aby minimalizovala zhoršení životního prostředí.

Občanské sdružení Veleslavín - Vokovice k životu zaslalo vyjádření, které bylo příslušnému úřadu doručeno 7. 11. 2011. Přestože lhůta k vyjádření byla dle zákona do 17. 8. 2011, příslušný úřad k tomuto vyjádření přihlíží, neboť závěr zjišťovacího řízení nebyl ke dni doručení vydán. V tomto vyjádření se uvádí následující:

Součástí výstavby autobusového terminálu má být i rozšíření Evropské a demolice a posunutí protihlukové zdi v souvislosti s výstavbou autobusového terminálu ve stanici Veleslavín. Plánovaná výstavba bude mít negativní vliv na domy v ulici Ke Dvoru, a to zejména z těchto důvodů:

Protihluková zeď se přiblíží o cca 5 m blíže k domům v ulici Ke Dvoru. Tím bude její účinnost menší, jelikož úhel mezi projíždějícími vozidly a horním lícem zdi bude menší.

Zvýší se počet jízdních pruhů na Evropské ulici a Evropská se posune směrem k domům v ulici Ke Dvoru.

Zvýší se hladina hluku a exhalací zejména z důvodu pohybu uvažovaných 910 autobusů (ve špičce cca 2 za minutu). Autobusy jedoucí z centra Prahy budou muset v odbočovacím pruhu na nové „západní světelné křižovatce“ zastavit a znovu rozjíždět, což je provozní režim s cca 8 násobně vyšší okamžitou spotřebou nafty, a tím i mnohonásobným zvýšením exhalací. To platí i pro autobusy vyjíždějící z terminálu.

Tato skutečnost není zohledněna v rozptylové a hlukové studii, které jsou přílohou oznámení. Na této nové „západní“ světelné křižovatce se bude také zastavovat a rozjíždět veškerý provoz na Evropské, což bude opět provozní režim se zvýšeným množstvím exhalací.

Občanské sdružení Veleslavín - Vokovice k životu proto žádá o doplnění zpřesněného výpočtu celkové úrovně emisní zátěže na fasádě domů v ulici Ke Dvoru za výše uvedené podmínky, a to jak ze stávajícího, tak i z nově projektovaného dopravního zatížení, aby bylo prokázáno, že výpočet emisního a hlukového zatížení domů v ulici Ke Dvoru nepřekročí normové hodnoty.

Výsledky zpřesněného výpočtu by měly být podkladem pro rozhodnutí o realizaci stavby autobusového terminálu a doprovodných objektů nebo pro zajištění odpovídajících opatření k eliminaci negativních vlivů způsobených realizací úprav.

Od data realizace protihlukové zdi před cca 15 lety se doprava na Evropské zvýšila min. o 200 %.

Dojde k likvidaci zeleně za protihlukovou zdi.

Nová „západní světelná křižovatka“, která má sloužit pro vjezd a výjezd z/do terminálu je v těsné blízkosti stávající křižovatky Evropské s ulicí Vokovická/Veleslavínská (cca 240 m) a s křižovatkou u Cube - dříve Koospol (cca 500 m). Tuto novou křižovátku nebude možné synchronizovat s těmito křižovatkami a budou se neustále tvořit kolony aut na Evropské, které ještě více zhorší životní prostředí.



Proto Občanské sdružení Veleslavin - Vokovice k životu žádá zohlednit výše uvedené skutečnosti v projektové dokumentaci pro územní i stavební řízení a v realizační dokumentaci minimálně v tomto rozsahu:

Je třeba změnit dispozici autobusového terminálu a přilehlých komunikací tak, aby se veškeré vjezdy a výjezdy uskutečnily přes stávající křižovatku Evropské s ulicí Vokovická/Veleslavínská. Odpadne tak ucpávání Evropské ulice na nově uvažované „západní světelné křižovatce“.

Evropskou silnici je třeba nerozšiřovat severním směrem, ale jižně, tj. k budoucímu terminálu.

Protihlukovou zeď je třeba zvýšit min. o 3 metry tak, aby byly chráněny i byty v nejvyšším podlaží.

Protihlukovou zeď je třeba prodloužit o cca 150 m směrem „z centra“ Prahy, aby eliminovala zejména vliv autobusů zajiždějících z centra Prahy do terminálu „západní křižovatkou“, nebo vyjíždějících směrem „z centra Prahy“.

Zeď je třeba navrhnout betonovou, horní hranu ve stejné výši, tedy bez snížených částí, aby byla akusticky účinná, architektonické prvky (žluté ocelové profily a sklo) buď předsadit před plochu betonové zdi, nebo vynechat (sklo je pravidelně ničeno vandaly, vyžaduje údržbu, beton chrání před hlukem lépe než sklo s mezerami mezi jednotlivými sníženými částmi) a zeď doplnit zelení (např. břečťan, který je odolný proti vandalům a nevyžaduje údržbu).

Je třeba obnovit zlikvidovanou zeleň za zdí a dosadit trojnásobně více stromů (smíšené, tedy listnáče a jehličnany, které neopadávají v zimě).

Zeď je třeba realizovat v předstihu před zahájením stavby terminálu, aby poskytla ochranu i v průběhu výstavby.

V případě, že dojde ke zmenšení počtu parkovacích stání na parkovišti na pozemcích parc. č. 589, 588, 587/2, 587/1, je třeba zajistit nová parkovací stání, aby byl dodržen počet daný vyhláškou č. 26/1999 Sb. HMP.

Je třeba zajistit pravidelné monitorování emisí a hluku na místech nejvíce ovlivněných provozem terminálu.

Občanské sdružení Veleslavin - Vokovice k životu požaduje poskytnout příspěvek vlastníkům bytů negativně ovlivněných hlukem na pořízení kvalitnějších, před hlukem lépe chránících oken.

Je třeba realizovat další OOP MHMP navržená opatření.

Občanské sdružení Veleslavin - Vokovice k životu věří, že budovaná veřejně prospěšná stavba bude vyprojektována a realizována tak, aby minimalizovala zhoršení životního prostředí.

Příslušný úřad na podkladě oznámení, vyjádření k němu obdržených, doplňujících informací od oznamovatele záměru, po ohledání místa samého a podle hledisek a měřítek uvedených v příloze č. 2 k zákonu došel k následujícím závěrům:

#### Záměr a jeho umístění

Výstavba záměru souvisí se zprovozněním prodlouženého úseku metra linky A ze stanice Dejvická do stanice Motol. Původní předpoklad zprovoznění autobusového terminálu

a parkoviště P&R Dlouhá Míle zároveň s uvedením trasy metra V.A do provozu je v současné době nereálný, neboť nebyla zahájena realizace stavby „Modernizace trati Praha Kladno s odbočkou na Letiště Ruzyně“, která by tento terminál a P&R měla zahrnout. Proto bylo dosaženo dohody mezi investorem stavby metra a P6 o změně umístění terminálu z lokality Dlouhá Míle do lokality Veveslavín v souladu se Zastavovací studií Veveslavín, kterou v září roku 2010 na objednávku DPP a ÚRM vypracovala projekční kancelář Bomart, s.r.o. (zastavovací studie sloužila pouze jako podklad a není předmětem oznámení). Záměr obsahuje doplňkové funkce k provozu stanice metra Veveslavín – autobusový terminál pro příměstské linky PID, linky MHD, dálkové spoje a parkoviště P&R. Kapacita terminálu by měla pokrýt potřeby linek ukončených v prostoru Vítězného náměstí. Ve výhledu se předpokládá vybudování terminálu Dlouhá Míle a následná redukce kapacity terminálu a P&R Veveslavín.

Podle vyjádření příslušného stavebního úřadu je navržené umístění Patrového terminálu BUS u stanice Veveslavín – budova C (SOD 40) v souladu se záměry územního plánování v dotčeném území (viz vyjádření odboru výstavby Úřadu městské části Praha 6 č.j. MCP6 057101/2011 SZn. SZ MCP6 046232/2011/OV/Krá zn. P-657/1/Vel ze dne 10. 6. 2011).

V rámci vyjádření HMP k oznámení záměru (viz výše) je připomínka k nutnosti dodržet míru využití území podle platného ÚPn. Zástupci oznamovatele proto vyvolali jednání s ÚRM, jehož cílem bylo upřesnit způsob stanovení koeficientu podlažních ploch (KPP) a ověřit splnění požadavků ÚPn. Toto jednání proběhlo 23. 8. 2011 s tím, že bylo dosaženo dohody a bylo doloženo dodržení ÚPn stanovené nejvyšší možné míry využití území – viz vyjádření č.j. URM 9994/11 ze dne 13. 10. 2011.

Příslušný úřad konstatuje, že posuzování souladu záměru s požadavky ÚPn není předmětem řízení podle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění. Samotný nesoulad s ÚPn není pro posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví rozhodující, neboť v obou případech, tedy souladu i nesouladu, jsou vlivy stejné. Povolení záměru, tedy posouzení, zda je záměr v navržené podobě možný v dané ploše ÚPn umístit, bude předmětem řízení podle stavebního zákona, které provádí příslušný stavební úřad. Z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí je podstatné, že záměr byl posouzen v navržených kapacitách ve vztahu k jednotlivým složkám životního prostředí. Stručné shrnutí jednotlivých hodnocení je uvedeno níže. V případě, že dojde v budoucnosti k úpravě záměru, např. z důvodu nutnosti splnění požadavků ÚPn, bude nutné prověřit, zda jsou navržené změny významné z hlediska možného ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví, a případně provést nové řízení podle zákona č. 100/2001 Sb.

Dalším podstatným okruhem diskutovaným v rámci zjišťovacího řízení je problematika dopravních intenzit a omezení vjezdu autobusových linek do vnitřní části Prahy.

Veškerá hodnocení vycházejí z údajů o očekávaných intenzitách automobilové dopravy dle dopravně-inženýrských podkladů Ateliéru DUK s.r.o., které jsou v oznámení publikovány. Ty byly stanoveny na základě podkladů ÚDI o intenzitách automobilové dopravy – viz vyjádření ÚDI č.j. TSK/12578/11/7500/Če-15D/080 ze dne 14. 4. 2011. Příslušný úřad má taktéž k dispozici vyjádření ÚDI ze dne 18. 10. 2011, kde se konstatuje, že v oznámení uvažované koeficienty obrátu pro jednotlivé funkce a poměry směřování vyvolané automobilové dopravy nejsou v zásadním rozporu s předpoklady této odborné instituce.

Příslušnému úřadu bylo dále zástupcem oznamovatele v průběhu zjišťovacího řízení přeloženo vyjádření společnosti ROPID zn. OPL/596/11/TP ze dne 19. 10. 2011, v němž se uvádí následující:

K vedení autobusových linek po zprovoznění terminálu Veveslavín ROPID uvádí, že předpokládá v terminálu ukončení všech linek PID (i výhledových) s využitím dolního patra autobusového terminálu.

Na základě zkušeností a poznatků z podobných situací (např. provoz terminálů Zličín a Černý Most) ROPID předpokládá, že i dopravci většiny linek pravidelné autobusové dopravy (PAD) využijí terminál pro ukončení svých linek, protože trasy dále do centra města (ÚAN Florenc, resp. centrální oblast Prahy 6) nepřinese jejich cestujícím takové výhody, které by vyrovnaly poměrně nekomfortní průjezd městem v souběhu s kapacitní a rychlou kolejovou dopravou nabízenou (především linkou A metra) již z terminálu Veleslavín.

S ohledem na místní stavební a dopravní poměry (zejména šířka komunikace Evropská včetně souvisejících křižovatek) ROPID považuje pro případné projíždějící linky jako reálné využití pouze zastávky v terminálu. Toto řešení je vhodné i pro orientaci cestujících, kdy je možné zajistit odbavení v zastávkách terminálu podle směru a významně může přispět k využití terminálu pro ukončení spojů (většina cestujících využije metra pro dosažení svých cílů ve městě již zde, nikoli až na Florenci). V této souvislosti uvádí příklad linky 141 101 (Praha - Plzeň), kdy dopravce původně zajišťoval všechny spoje v relaci Praha, ÚAN Florenc-Praha, Zličín - Plzeň, CAN, ale v současné době provozuje naprostou většinu spojů pouze v trase Praha, Zličín - Plzeň, CAN, a to v kratším intervalu.

Ze strany veřejnosti bylo ve vyjádřeních dále upozorňováno na rozpor v oznámení uváděných kapacitách P&R před a po výstavbě administrativní části objektu. Tento rozpor vznikl tím, že původně bylo uvažováno parkoviště pro 200 vozidel pro P&R a 400 vozidel pro administrativu. V době odevzdání oznámení bylo toto změněno na poměr 300 – 300. Vzhledem k tomu, že pro navrhované funkce byl stanoven shodný koeficient obratu 1,4, nejde o závažné pochybení, které by mělo dopad na výsledky hodnocení.

V oznámení je předloženo invariantní řešení záměru (v několika etapách) s tím, že hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je provedeno vůči stavu v dotčeném území bez realizace záměru jako referenční variantě, která představuje variantu nulovou. Protože podle zákona č. 100/2001 Sb. není zpracování variant řešení záměru obligatorní, předložené řešení v oznámení se s ohledem na charakter záměru a jeho umístění považuje za dostačující k uzavření procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. Požadavek na porovnání varianty terminálu a P&R na Dlouhé Míli s předloženým záměrem se jeví jako nadbytečný, neboť hodnocení terminálu a P&R na Dlouhé Míli bylo provedeno v rámci posouzení záměru „Prodloužení trasy A metra v Praze ze stanice Dejvická, provozní úsek V.A1 Dejvická (mimo) – Petřiny, provozní úsek V.A2 Petřiny (mimo) – Motol“. Navíc aktuálně předkládaný záměr je připravován právě v důsledku opoždění výstavby záměru „Modernizace trati Praha Kladno s odbočkou na Letiště Ruzyně“, která by tento terminál a P&R měla zahrnout, což je v rozporu s nutností omezit dopravu ve vnitřní části Prahy 6.

#### Vlivy na ovzduší a klima

Přílohou oznámení je rozptylová studie, kterou v květnu 2011 vypracovala společnost ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o. pod vedením Mgr. Jana Karla, držitele autorizace ke zpracování rozptylových studií dle zákona č. 86/2002 Sb. (osvědčení MŽP č.j. 2108/780/10/KS). Z předmětné studie vyplývá následující:

Vyhodnocení bylo provedeno pro výhledový stav bez záměru a po zprovoznění záměru v celém rozsahu. Nejvyšší příspěvky vyvolané zprovozněním záměru byly vyhodnoceny i pro dílčí zprovoznění terminálu bez administrativní nástavby. Jako zdroj znečištění ovzduší je uvažována automobilová doprava, změny související se zprovozněním prodloužené trasy metra A, terminálu i doprava vyvolaná provozem navrhovaných podzemních garáží objektu. Zohledněn je i provoz dieselařegátu.

V modelových výpočtech je zahrnut vliv imisního pozadí, tj. působení ostatních zdrojů mimo hodnocené území včetně dálkového přenosu. Údaje o imisním pozadí vycházejí z poslední aktualizace studie „Modelové hodnocení kvality ovzduší na území hl. m. Prahy“ (aktualizace 2010), kterou zpracoval ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o.

Pro výpočty emisí z automobilové dopravy byl použit model MEFA-06, který obsahuje emisní faktory publikované Ministerstvem životního prostředí. Ve výpočtu byla zohledněna dynamická skladba vozového parku (podíl vozidel bez katalyzátoru a automobilů splňujících limity EURO) pro území hlavního města Prahy v zadaném výpočtovém roce.

V případě hodnocení suspendovaných prachových částic PM<sub>10</sub> byly vedle sazí, emitovaných přímo spalovacími motory do ovzduší (tzv. primární prašnost), vypočteny také emise částic zvířených projíždějícími automobily (sekundární prašnost).

Při výpočtu produkce emisí z automobilové dopravy byl také uvažován vliv studených startů zaparkovaných automobilů. Pro stanovení tzv. víceemisí ze studených startů je používán výpočetní postup, který zohledňuje skutečnost, že vozidlo se studeným motorem produkuje větší množství emisí oproti optimálnímu režimu a navíc katalyzátory vozidel mají sníženou účinnost. Podle sdělení zpracovatele rozptylové studie Mgr. Jana Karla model taktéž zohledňuje plynulost dopravy, to znamená, že ve studii je počítáno s emise vozidel při rozjezdu z terminálu.

Z hlediska celkové imisní zátěže lze lokalitu charakterizovat jako mírně zatíženou. Na ploše navrhovaného záměru se průměrné roční i maximální denní a hodinové koncentrace sledovaných látek pohybují pod hranicí imisního limitu. Ve výhledovém roce 2015 bez výstavby jsou v prostoru záměru očekávány průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého (NO<sub>2</sub>) od 19 do 21 µg·m<sup>-3</sup>, benzenu od 0,6 do 0,8 µg·m<sup>-3</sup> a suspendovaných částic frakce PM<sub>10</sub> od 20 do 22 µg·m<sup>-3</sup>, tedy bezpečně pod stanovenými limity.

Vlivem zprovoznění záměru dojde v jeho okolí ke změně imisní zátěže. Po zprovoznění trasy metra A nastane pokles automobilové a zejména autobusové dopravy na Evropské ulici v úseku od Veleslavínské ve směru k Vítěznému náměstí. Navazující posuzovaná stavba terminálu bude novým zdrojem znečištění ovzduší, kde se projeví pojezd autobusů v prostoru terminálu a pojezd automobilů v prostoru podzemních garáží a podél příjezdových a odjezdových tras po Evropské ulici.

Podél Evropské ulice od Veleslavínské ve směru k Vítěznému náměstí tak lze očekávat pokles imisní zátěže. V případě průměrných ročních koncentrací NO<sub>2</sub> bude dosahovat až 2 % imisního limitu, u benzenu do 0,2 % limitu, u suspendovaných prachových částic frakce PM<sub>10</sub> to bude mírně přes 2,5 % limitu. V případě maximálních hodinových koncentrací NO<sub>2</sub> je možné očekávat snížení do 3,5 % limitu, u denních koncentrací PM<sub>10</sub> nejvýše 19 % limitu.

K nárůstu imisní zátěže dojde v blízkosti plánovaného terminálu a podél Evropské ve směru k Pražskému okruhu. V případě průměrných ročních koncentrací oxidu dusičitého bude dosahovat nejvýše 0,4 % imisního limitu, u benzenu do 0,3 % limitu, u suspendovaných prachových částic frakce PM<sub>10</sub> do 2 % limitu. V případě maximálních hodinových koncentrací NO<sub>2</sub> je možné očekávat nárůst do 0,5 % limitu, u denních koncentrací PM<sub>10</sub> nejvýše 7 % limitu.

Po výstavbě 1. etapy terminálu bude po určitou krátkou dobu v provozu bez administrativní nástavby. Výdechy garáží a terminálu tak budou ústít nad budovu ve výšce 9 m. Za této situace lze očekávat mírně vyšší imisní příspěvky než po dostavbě administrativní nástavby, ty budou dosahovat v případě průměrných ročních koncentrací NO<sub>2</sub> nejvýše 1,8 % imisního limitu, u benzenu do 1,4 % limitu, u suspendovaných prachových částic frakce PM<sub>10</sub> do 3,8 % limitu. V případě maximálních hodinových koncentrací NO<sub>2</sub> je možné očekávat nejvyšší nárůst do 4 % limitu, u denních koncentrací PM<sub>10</sub> nejvýše 16 % limitu.

U žádné sledované imisní charakteristiky nebylo vlivem uvedení záměru do provozu vypočteno překročení imisního limitu.

Pro snížení dopadu záložního zdroje na kvalitu ovzduší je zpracovateli studie doporučeno, aby zkoušky zařízení byly prováděny v závislosti na aktuální imisní situaci. Zkoušky je tedy možné provádět pouze v době příznivých rozptylových podmínek.

Ve studii byl také hodnocen vliv stavebních prací, a to jak na samotné ploše hodnoceného autobusového terminálu, tak v souběhu s výstavbou prodloužené trasy metra A. Ze závěrů vyplývá, že je možné pomocí technických a organizačních opatření zajistit, aby nebyl u nejbližší obytné zástavby v průběhu stavebních prací překračován imisní limit. Podmínkou je redukce produkce prachových částic na ploše a v okolí staveniště řadou doprovodných technických a organizačních opatření, zejména se jedná o důsledné kropení neuzpevněných ploch za suchých dnů, oplachem aut před výjezdem na komunikace, pravidelnou očištěnou povrchu příjezdových a odjezdových tras staveništní dopravy apod.

Zvýšené koncentrace ozónu, jak je upozorňováno ve vyjádřeních veřejnosti, lze zaznamenat v dotčené lokalitě, ale také v celopražském a celorepublikovém měřítku. Modelování koncentrací troposférického ozónu je však standardními nástroji prakticky neproveditelné. Prekurzory vzniku troposférického ozónu jsou těkavé organické látky (VOC) a oxidy dusíku ( $\text{NO}_x$ ). Ozón se tvoří vlivem slunečního záření (fotooxidační reakce), přičemž rychlost a průběh reakce velmi závisí na složení VOC, na poměru  $\text{NO}$  a  $\text{NO}_2$  atd. Ozón, obdobně jako ostatní produkty, v těchto reakcích průběžně vzniká a současně je odstraňován. Souběžně dochází k transportu látek atmosférou, tj. uvedené procesy mohou probíhat již poměrně daleko od původního zdroje. Obecně pak lze konstatovat, že nejvyšší koncentrace ozónu jsou často naměřeny zcela mimo působení hlavních zdrojů emisí VOC a  $\text{NO}_x$  (např. ve vzdálenosti několika kilometrů od hlavních dopravních tahů). To je dáno jednak nutnou reakční dobou, jednak skutečností, že přímo u komunikací převládají podmínky směřující k rychlejšímu odbourávání ozónu. Z hlediska posouzení vlivů provozu plánovaného terminálu tedy nemá význam hodnotit změnu dopravní zátěže v řešené lokalitě ve vztahu k ozónu, neboť vzdálenější zdroj může být zdrojem větší imisní zátěže než zdroj blízký.

Orgán ochrany ovzduší OOP MHMP ve svém vyjádření konstatuje, že hodnocení byla provedena v dostatečné míře a kvalitě a že záměr je možné z hlediska kvality ovzduší v dané lokalitě akceptovat.

#### Vlivy na hlukovou situaci

Vlivem záměru na hlukovou situaci se zabývá akustická studie, kterou v květnu 2011 vypracovala společnost ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o. pod vedením Ing. Josefa Martinovského.

Modelování hlukové zátěže bylo provedeno pomocí programu Hluk+ ver. 8.28 profi. Program umožňuje výpočet hladin hluku ve venkovním prostředí způsobeného dopravními a stacionárními zdroji akustického zatížení. Program zahrnuje poslední aktualizovanou metodiku pro výpočet hluku z dopravy, publikovanou Ministerstvem životního prostředí v roce 2005. Použití uvedeného výpočtového programu pro posuzování hluku ve venkovním prostředí je akceptováno dopisem Hlavního hygienika České republiky č. j. HEM/510-3272-13.2.9695 ze dne 21. února 1996. Model zohledňuje podélný profil hodnocených komunikací, včetně zářezů, násypů, estakád a jejich vliv na šíření zvukových vln. V souladu s uvedenou metodikou byl uvažován faktor F1, který zohledňuje předpoklad postupné obměny vozového parku za vozidla s nižší hlukovou emisí.

Tato studie je přílohou oznámení, přičemž v jejím závěru se uvádí následující:

Hlavním zdrojem hluku v posuzované oblasti je automobilová a tramvajová doprava na Evropské ulici. V blízkosti záměru prochází také železniční trať Praha Bubny – Rakovnik. Ve stavu před výstavbou navrhovaného záměru lze v území očekávat na fasádách chráněných objektů hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku v rozmezí od 49,4

do 64,3 dB v denní a od 44,0 do 58,8 dB v noční dobu. Hygienický limit s korekcí pro starou zátěž bude v území splněn. Hygienický limit s korekcí pro okolí hlavních komunikací a v ochranném pásmu drah budou lokálně v území překročeny.

Po zprovoznění terminálu dojde v území ke změně hlukové zátěže.

K nárůstu hlukové zátěže v denní době dojde pouze výjimečně, nejvýše do 0,6 dB. V denní dobu převládá plošný pokles akustické zátěže, který je zapříčiněn zejména poklesem autobusové a tramvajové dopravy na Evropské ulici, která souvisí se zprovozněním prodloužené trasy metra A, která s hodnoceným autobusovým terminálem bezprostředně souvisí. Pokles byl na fasádách chráněné zástavby zaznamenán až do výše 1,2 dB. Na fasádách školy bude dosahovat 0,5 dB.

V noční době zůstávající intenzity tramvajové dopravy beze změny. U zástavby v blízkosti terminálu se tak projeví změny intenzity automobilové dopravy a zejména pak vliv hmoty nového objektu, který způsobí odraz hluku z Evropské ulice do protilehlé zástavby. Ten se projeví zejména u obytné zástavby v ulici Ke Dvoru, kde byl vypočten nejvyšší nárůst akustické zátěže v území, který zde bude ve vyšších patrech dosahovat až 0,9 dB. V jednom bodě byl poté vypočten nárůst do 0,6 dB, v ostatních bodech nepřevyší 0,4 dB. Snížení akustické zátěže lze poté zaznamenat u objektů jižně od hodnoceného záměru v blízkosti železniční trati, kde byl vypočten nejvyšší pokles 0,8 dB.

V žádném bodě nedojde v důsledku realizace záměru k překročení hygienického limitu v území.

Stacionární zdroje na záměru nezpůsobí překračování hygienických limitů hluku v území v denní ani noční době, a to za podmínek, kdy budou použity zdroje hluku o parametrech použitých ve studii a po jejich obvodu bude osazena protihluková zástěna.

Hluk z provozu na neveřejných komunikacích včetně provozu uvnitř hodnoceného terminálu v žádném referenčním bodě nepřekročí limitní hranici 50 dB v denní a 40 dB v noční době.

Hladina akustického tlaku z osobní dopravy vyvolaná zprovozněním navrhovaných parkovacích stání v podzemních garážích terminálu bude dosahovat u nejbližší obytné zástavby podél komunikací nejvýše 43,8 dB v denní a 36,7 dB v noční dobu, hygienický limit tak bude ve všech bodech podél příjezdových a odjezdových tras s rezervou splněn.

Ve studii bylo provedeno také vyhodnocení vlivů hluku ze stavební činnosti. Ze závěrů vyplývá, že je možné s využitím technických a organizačních opatření zajistit splnění hygienického limitu u nejbližší chráněné zástavby, a to jak z výstavby vlastního terminálu, tak při souběhu s výstavbou metra A. Jedná se o předběžné výsledky, neboť není znám dodavatel stavby ani přesný průběh stavby. V dalších stupních projektové dokumentace bude po upřesnění plánu organizace výstavby (POV) akustická studie aktualizována včetně protihlukových opatření v rozsahu dle požadavků HS HMP.

Vlivem hodnoceného záměru dojde v území k nejvyššímu nárůstu akustické zátěže do 0,9 dB, což při posuzování shodnou metodou nelze dle interpretace Národní referenční laboratoře považovat za hodnotitelnou změnu. Naopak pokles akustické zátěže, který v denní dobu výrazně převyšuje vypočtené nárůsty akustické zátěže, dosahuje až 1,2 dB, v noční dobu poté 0,8 dB.

V žádném bodě nedojde vlivem zprovoznění záměru k překročení limitních hodnot, naopak ve čtyřech bodech dojde v denní dobu vlivem zprovoznění záměru k poklesu akustické zátěže z nadlimitní na podlimitní.

Na území proběhlo měření akustické situace. V daném případě měření hluku neprobíhalo v režimu zákona č. 258/2000 Sb., tj. např. ke stanovení dodržení příslušných hygienických limitů hluku, ale jako podklad pro kalibraci výpočtového modelu v rámci akustické studie pro účely posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. Podle § 32a zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění, může měření hluku v životním prostředí člověka podle tohoto zákona provádět pouze držitel osvědčení o akreditaci nebo držitel autorizace podle § 83c tohoto zákona (autorizace nebo akreditace je nezbytná pouze pro řízení, která probíhají podle zákona č. 258/2000 Sb.). Měření bylo provedeno metrologem II. stupně pro oblast měření hluku a není opodstatněné se domnívat, že měření bylo provedeno nesprávně. Z měření vyplývá, že výsledky modelované v programu Hluk+ korelují se skutečnou akustickou zátěží v hodnocené lokalitě a model Hluk+ je možné použít pro odhad akustické zátěže v daném území v hodnoceném roce 2015.

HS HMP, jakožto příslušný orgán ochrany veřejného zdraví, nemá žádné připomínky jak k vlastnímu záměru, tak k provedeným hodnocením. V dalších fázích přípravy záměru bude muset být na základě podrobných údajů zpracována aktualizovaná akustická studie s odpovídajícím návrhem opatření k minimalizaci negativních vlivů. Tato studie bude muset být předložena příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví k posouzení a navržená opatření budou muset být zahrnuta do projektové dokumentace.

#### Vlivy na půdu, horninové prostředí, přírodní zdroje, povrchové a podzemní vody

Z oznámení vyplývá, že záměr nemůže významně ovlivnit půdu, horninové prostředí, přírodní zdroje, povrchové ani podzemní vody.

#### Vlivy na faunu, flóru, ekosystémy a krajinu

Dotčené území je silně ovlivněno lidskou činností s velmi nízkou ekologickou stabilitou.

Záměr významně negativně neovlivní zvláště chráněná území, významné krajinné prvky, územní systém ekologické stability. V řešené lokalitě ani v blízkosti zájmového území se nenachází žádný památný strom či přírodní park.

Podle příslušného orgánu ochrany přírody záměr nemůže mít významný vliv na evropsky významné lokality ani na ptáčích oblastech (viz stanovisko OOP MHMP ze dne 27. 5. 2011 SZN. S-MHMP-0422275/2011/1/OOP/VI).

Umístěním záměru nemůže být snížen či změněn krajinný ráz. Stavba bude umístěna do silně urbánní a člověkem pozměněné krajiny s množstvím nadzemních objektů převyšujících realizovaný objekt. Záměr navazuje na výstavbu v okolí a netvoří v území zásadní dominantu.

Ze zvláště chráněných druhů byl dříve v území zaznamenán výskyt čmeláka skalního (*Bombus lapidarius*). Jedná se o obecný druh s velkým radiačním potenciálem. Výstavba populaci tohoto druhu neohrozí, přičemž jedinci mohou být potencionálně zraňováni či rušeni. Vzhledem k hojnosti čmeláka v okolí a možnosti jeho přesunu není třeba přijímat speciální opatření.

V důsledku realizace záměru dojde ke kácení dřevin. Stavba si vyžádá odstranění 56 ks stromů a 1 225 m<sup>2</sup> keřů. Povolení ke kácení ve smyslu § 8 vyhlášky č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona České národní rady č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, si z toho vyžádá 22 ks stromů a 1 124 m<sup>2</sup> keřů. Celková finanční hodnota dřevin určených k odstranění byla v dendrologickém průzkumu stanovena na 3 164 640 Kč. Naproti tomu dojde k realizaci vegetačních úprav, v rámci kterých je uvažováno s ozeleněním střechy objektu o ploše 3 770 m<sup>2</sup>, v případě nástavby 2 200 m<sup>2</sup>.

Dále je navrženo ozelenění zdi přibližně 200 ks popínavých keřů. Na jihozápadním rohu budovy je uvažováno vysadit 3 ks štědřence odvislého. S ohledem na nutnost získat povolení ke kácení některých dřevin, předpokládá se, že bude prováděna náhradní výsadba v rozsahu a místech podle požadavků příslušného orgánu ochrany přírody. Podrobně bude problematika kácení a výsadby dřevin řešena v rámci návazných správních řízení.

Vlivy na přírodu a krajinu jsou akceptovatelné.

#### Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Stavba leží na území s archeologickými nálezy. Z tohoto důvodu bude nutné umožnit příslušné organizaci provedení archeologického průzkumu.

Pozemky navržené k zástavbě se nacházejí z části v ochranném pásmu pražské památkové rezervace.

Příslušný orgán státní památkové péče OPP MHMP ve svém vyjádření k záměru konstatuje, že záměr je přijatelný a že není v rozporu s režimem památkové ochrany na daném území.

Nejsou očekávány významné negativní vlivy na hmotný majetek ani na kulturní památky.

#### Vlivy na obyvatelstvo

S ohledem na provedená hodnocení lze konstatovat, že za předpokladu dodržení opatření pro prevenci, vyloučení, snížení a kompenzaci nepříznivých vlivů, která jsou součástí oznámení, nelze očekávat významné negativní vlivy na veřejné zdraví.

V souvislosti s výstavbou záměru může dojít k potenciálnímu ovlivnění faktorů, které mají vliv na pohodu obyvatel. S ohledem na délku stavebních prací a na navržená opatření je však možné daný vliv považovat za přijatelný.

Příslušný orgán ochrany veřejného zdraví ve svém vyjádření k oznámení konstatuje, že vliv záměru na veřejné zdraví bude velmi málo významný a negativní ovlivnění populace v okolí záměru se neprojeví.

#### Shrnutí

Příslušný úřad došel k závěru, že záměr při realizaci v oznámení navržených opatření nemůže významně ovlivnit veřejné zdraví a životní prostředí, včetně evropsky významných lokalit a ptačích oblastí.

Podle příslušného úřadu byly v průběhu zjišťovacího řízení identifikovány potenciálně významné vlivy záměru, které byly zváženy ve vztahu k charakteru záměru a jeho umístění s ohledem na jejich rozsah, velikost a složitost, pravděpodobnost, dobu trvání, frekvenci a vratnost. Při aplikaci opatření k prevenci, vyloučení, snížení a kompenzaci nepříznivých vlivů, které jsou podrobně rozvedeny v oznámení a které vyplývají z provedení zjišťovacího řízení, záměr představuje z hlediska životního prostředí přijatelnou investici v dané oblasti.

V průběhu zjišťovacího řízení byly uplatněny připomínky, které nezakládají důvod k tomu, aby bylo nutné přistoupit ke zpracování dokumentace ve smyslu § 8 zákona. Vznesené připomínky jsou standardně řešeny v návazných správních řízeních a měly by být posouzeny příslušnými dotčenými správními úřady. Z tohoto důvodu předal příslušný úřad kopie vyjádření oznamovateli záměru.



## Závěr:

Záměr „Prodloužení trasy A metra v Praze ze stanice Dejvická – Provozní úsek V.A – Dejvická (mimo)-Motol, SOD 40 Patrový terminál BUS u stanice Veleslavín“ naplňuje dikci bodu 10.6, kategorie II, přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v platném znění. Proto bylo dle § 7 citovaného zákona provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjištění, zda záměr bude posuzován podle citovaného zákona.

Na základě provedeného zjišťovacího řízení dospěl příslušný úřad k závěru, že záměr

**„Prodloužení trasy A metra v Praze ze stanice Dejvická – Provozní úsek V.A – Dejvická (mimo)-Motol, SOD 40 Patrový terminál BUS u stanice Veleslavín“**

### **n e b u d e p o s u z o v á n**

podle citovaného zákona. Přitom je nezbytné dodržet opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů navržených v oznámení (SUDOP PRAHA a.s.; červen 2011; str. 89 - 94) a zohlednit vyjádření k oznámení záměru.


Zejména je nutné splnit následující podmínky:

- Bude zajištěna koordinace stavby autobusového terminálu a stavby trasy metra A.
- U výkopových a stavebních prací, při manipulaci s prašným materiálem a při jeho nakládání bude použito postupů a prostředků, které zajistí minimalizaci produkce prachu.
- Případné mezideponie prašného materiálu budou plachtovány nebo kropeny tak, aby jejich povrch nevysychal.
- Před výjezdem nákladních aut z prostoru staveniště na veřejné komunikace bude v případě potřeby zajištěno odstraňování bláta z pneumatik a podběhů.
- Pokud v souvislosti se stavbou dojde ke znečištění veřejných komunikací, stavebník neprodleně a na své náklady zajistí očištění takovýchto komunikací.
- Nákladní prostor automobilů bude zajištěn proti jakémukoli úniku převáženého materiálu.
- Zajištění betonové směsi bude řešeno tak, aby komunikační síť v centrální oblasti Prahy nebyla staveništní dopravou nadbytečně zatěžována.
- Při výběru dodavatele stavby bude preferováno použití moderních stavebních mechanismů v dobrém technickém stavu s co nejnižší hlučností, v dobrém technickém stavu, hlukové parametry strojů a zařízení budou součástí podmínek pro výběr dodavatele stavby.
- Obyvatelé budou v předstihu seznámeni s termíny a délkou jednotlivých fází výstavby. Na vnějším ohrazení stavby bude uveden kontakt na zástupce stavitele, kterému budou moci občané sdělit své připomínky na postupy provádění stavby (zejména porušování kázně, provádění hlučných operací o víkendech, svátcích, brzkých ranních a pozdních večerních hodinách apod.). Náprava bude zjednána ihned nebo v nejbližším možném termínu bez zbytečného prodloužení.
- Návrh protihlukových opatření bude vždy vycházet z aktuálních znalostí o záměru a stavu dotčeného území.

- Při zakládání budou zvláště hlučné práce omezeny v pracovní dny na dobu mezi 14 – 21 hod., v sobotu a v neděli na dobu mezi 8 – 19 hod. a ostatní zvláště hlučné práce budou omezeny na dobu mezi 7 – 21 hod.
- Během hlučných operací budou zajištěny dostatečně dlouhé přestávky tak, aby obyvatelé okolních budov měli možnost větrání obytných místností.
- Řezání dřeva na bedně pro betonáž bude prováděno, pokud to bude možné, mimo prostor staveniště, případně v prostoru, který zamezí šíření hluku na fasády nejbližších chráněných objektů.
- Stabilní stavební stroje se zvýšenou hlučností a kompresory budou umístěny do krytých přístřešků.
- Hlučné práce uvnitř budovy budou probíhat až po uzavření obvodového pláště
- Pro ochranu parteru bude po obvodu osazeno neprůhledné hrazení z pevných prvků o minimální výšce 2 m.
- V případě nasazení většího počtu strojů s vysokým akustickým výkonem budou použity mobilní protihlukové clony.
- Kácení dřevin bude minimalizováno na nezbytně nutnou míru, a to po zhodnocení funkčního a estetického významu dřevin. Případný zásah do zeleně je třeba provádět v období vegetačního klidu, resp. v mimohnízdním období.
- Při realizaci záměru bude zajištěn postup daný podle ČSN 839061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.
- Součástí záměru bude projekt, podle kterého budou následně realizovány vegetační úpravy. K výsadbě je třeba použít stanovištně vhodné druhy. Současně je třeba při návrhu ozelenění zohlednit přítomnost lokálního biokoridoru na západ od připravovaného záměru. Do projektu by měly být taktéž zahrnuty plochy, které budou dotčeny v rámci úpravy komunikací a chodníků v Evropské ulici.
- Před zahájením výkopových prací a stavební činnosti bude v dostatečném předstihu projednán a následně oprávněné organizaci na dotčeném území umožněn záchranný archeologický výzkum.
- Způsob řešení likvidace dešťových vod bude navržen na základě podrobného hydrogeologického průzkumu, přičemž přednostně je třeba zvážit možnost zasakování vod v místě záměru a jejich využití pro zálivku.
- Postup likvidace vod ze stavební jámy bude taktéž navržen na základě podrobného hydrogeologického průzkumu, přičemž je třeba zajistit, aby vypouštěné vody splňovaly limity jakosti.
- Ve spolupráci s dotčenými subjekty budou navržena a realizována taková opatření, aby byl zajištěn plynulý provoz na přilehlých komunikacích a byla zajištěna bezpečnost chodců.
- Před zprovozněním terminálu bude vypracován ucelený návrh možností budoucího řešení jeho využití včetně návrhu vymístění vybraných spojů z prostoru Vítězného náměstí. Příslušný úřad taktéž doporučuje prověřit možnost ukončit v prostoru Veleslavína další linky, které v současné době zajiždějí do vnitřní části Prahy.

- Přízemí objektu bude přeměněno na obchodní plochy až po vybudování terminálu Dlouhá Míle.

Závěr zjišťovacího řízení nenahrazuje vyjádření dotčených orgánů státní správy, ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.



Ing. Josef Pavlík  
ředitel odboru

Magistrát hl. m. Prahy  
odbor ochrany prostředí  
Mariánské nám. 2  
Praha 1