



-dle rozdělovníku-

Váš dopis zn./ze dne:

Č. j.:
MHMP 126921/2025
Sp. zn.:
S-MHMP 2048743/2024

Vyřizuje/tel.:
Ing. Michael Macourek
236 004 218
Počet listů/příloh: 9/0
Datum:
12.02.2025

Závěr zjišťovacího řízení

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (dále též „OCP MHMP“) jako příslušný úřad podle § 22 písm. a) a § 23 odst. 10 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších změn (dále též „zákon“), po provedeném zjišťovacím řízení došel podle § 7 odst. 5 zákona k následujícímu závěru:

Záměr „Žižkov City“ může mít významný vliv na životní prostředí, a proto podléhá posouzení podle zákona.

Oznamovatel je tak podle § 8 odst. 1 zákona povinen na základě oznámení, vyjádření k oznámení a tohoto závěru zajistit zpracování dokumentace osobou k tomu oprávněnou podle § 19 zákona. Dokumentace musí obsahovat náležitosti uvedené v příloze č. 4 k zákonu (dále též „dokumentace“) a musí být zpracována se zohledněním současného stavu poznatků a metod posuzování a případných výsledků jiných environmentálních hodnocení podle příslušných právních předpisů.

Z provedeného zjišťovacího řízení vyplynulo, že v dokumentaci je vhodné uvést následující informace:

1. Zpracovat dopravně inženýrské podklady s intenzitami automobilové dopravy pro výchozí stav (počáteční stav bez záměru), výhledový stav po zprovoznění záměru a výhledový stav po naplnění území dle Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, včetně kapacitního posouzení křižovatek, u kterých lze očekávat z hlediska rozpadů dopravy generovaných záměrem významné zatížení, a to z hlediska napojení záměru na nadřazenou dopravní síť. Dále stanovit příjezdové a odjezdové trasy na staveniště a maximální intenzity staveništní dopravy.
2. Zpracovat rozptylovou studii, která podrobně vyhodnotí vlivy výstavby a provozu záměru na kvalitu ovzduší v dotčeném území. Vlivy provozu záměru budou vyhodnoceny pro výchozí stav (počáteční stav bez záměru), výhledový stav po zprovoznění záměru a výhledový stav po naplnění území dle Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy. Na základě nové Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2024/2881 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu, která výrazně zpřísňuje stávající imisní limity pro suspendované částice PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂ a benzen, zohlednit nové imisní limity, které musí být plněny nejpozději 1. 1. 2030 (budou tedy relevantní pro období výstavby záměru).

3. Na základě rozptylové studie navrhnout opatření k minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na ovzduší, a to jak pro období provozu, tak pro fázi výstavby záměru.
4. Zpracovat vyhodnocení vlivů na klima v souladu s Metodickým výkladem k aplikaci vybraných nových pojmů a požadavků zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů a zejména ve znění zákona č. 326/2017 Sb. ze dne 20. 10. 2017.
5. Zpracovat akustickou studii, která podrobně vyhodnotí vlivy výstavby a provozu záměru na akustickou situaci v dotčeném území. Vlivy provozu záměru budou vyhodnoceny pro výchozí stav (počáteční stav bez záměru), výhledový stav po zprovoznění záměru a výhledový stav po naplnění území dle Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy.
6. Na základě akustické studie zpracovat návrh opatření ke snížení případného akustického zatížení území způsobeného realizací a provozem záměru.
7. Zpracovat studii vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví. Studie bude podložena výpočty rozptylové a akustické studie. Při posuzování možných vlivů na zdraví obyvatel žijících v blízké lokalitě bude nutné brát zřetel na všechny faktory, které mohou mít dopad na veřejné zdraví.
8. Zpracovat hydrogeologický průzkum s vyhodnocením možnosti vsakování srážkových vod.
9. Zpracovat inženýrskogeologický průzkum a průzkum znečištění zemin/podzemních vod a navrhnout způsob nakládání s vytěženou zemínou (případně čerpanou podzemní vodou).
10. Zpracovat dendrologický průzkum.
11. Zpracovat podrobný průzkum fauny a flóry v dotčeném území.
12. Při návrhu krajinářského ztvárnění hlavního veřejného parku v severní části řešeného území záměru zvážit zanesení drobných prvků pro podporu a dílčí možnost přežívání a migrace v území (i širšího celku Nákladového nádraží Žižkov) zaznamenaných živočichů.
13. Vyhodnotit vliv na kulturní památky se zřetelem na skutečnost, že záměr se nachází v ochranném pásmu Pražské památkové rezervace, sousedí s vymezenou památkovou zónou Vinohrady, Žižkov a Vršovice a severní hranici řešeného území tvoří jižní fasáda nemovité kulturní památky č. 105038 – hlavní budova bývalého nákladového nádraží Žižkov.
14. Zohlednit všechny relevantní připomínky uplatněných ve vyjádřeních k oznámení, spolu s jejich přehledným vypořádáním.

Ve smyslu § 8 odst. 1 zákona stanovuje příslušný úřad počet dokumentací pro předložení na 1 vyhotovení v listinné a elektronické podobě.

Identifikační údaje:

Název záměru:

Žižkov City

Kód záměru v informačním systému EIA:

PHA1234

Oznamovatel:

Žižkov Station Development, a.s., IČO: 28209915, U Sluncové 666/12a ,186 00 Praha 8-Karlín; oprávněný zástupce: URBIA s.r.o., IČO: 49687514, Královská 1081/16, 110 00 Praha 1

Oznámení:

zpracovatel: Mgr. Kateřina Šulcová – držitelka autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle zákona (osvědčení o odborné způsobilosti č. j. 88949/ENV/14, rozhodnutí o prodloužení autorizace č.j. MZP/2024/710/5019)

datum zpracování: prosinec 2024

Zařazení záměru dle přílohy č. 1 zákona:

Záměr naplňuje dle § 4 odst. 1 písm. c) zákona body č. 108 (Záměry rozvoje sídel s rozlohou záměru od stanoveného limitu – 5 ha) a č. 109 (Parkoviště nebo garáže s kapacitou od stanoveného limitu parkovacích stání v součtu pro celou stavbu – 500 míst) kategorie II dle přílohy č. 1 k zákonu.

Kapacita (rozsah) záměru:

Cílem záměru je dotvoření stávajícího území, ve kterém probíhá transformace nevyužívaných územích a průmyslových zón na městskou zástavbu, jejíž charakter bude korespondovat s umístěním v blízkosti centra města. Předmětem záměru je návrh bloku s názvem B09, který se sestává ze 4 samostatných objektů B09.1, B09.2, B09.3., B09.4 s možností retailových prostor ve vstupním podlaží, návrh bloku s názvem B10 s možností retailových prostor ve vstupním podlaží a návrh rozsáhlého parku P03. Záměr je součástí většího celku „Nákladové nádraží Žižkov“, pro který vznikla Urbanistická studie s prvky regulačního plánu z roku 2022 (Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy; dále též „IPR Praha“; 08/2022).

Plocha posuzované území činí přibližně 118 611 m². Celková hrubá podlažní plocha záměru je 251 810 m² (z toho bydlení 239 413 m²; zbytek retail). Předpokládaný celkový počet osob je 8 683. Výška objektů se předpokládá 8+1 nadzemních podlaží s lokálními dominantami o 12 až 15 nadzemních podlaží. Celkový počet parkovacích stání je 3 125 (z toho 3 014 je umístěných v podzemních garážích).

Umístění:

kraj: Hlavní město Praha
obec: hlavní město Praha
městská část: Praha 3
katastrální území: Žižkov a Strašnice

Zájmové území se nachází v místě bývalého Nákladového nádraží Žižkov. Území je vymezeno ze západu ulicí Jana Želivského, z jihu ulicí U Nákladového nádraží, z východu ulicí K Červenému dvoru a ze severu jižní fasádou historické budovy nákladového nádraží. Zájmové území je v současném stavu z části zastavěné.

Charakter záměru:

Záměr dotvoří stávající území, ve kterém probíhá transformace nevyužívaných územích a průmyslových zón. Záměr navrhuje stavební blok B09 s dílčím dělením na 4 samostatné objekty B09.1, B09.2, B09.3 a B09.4 a dále stavební blok B10. Oba bloky s možností retailových prostor ve vstupním podlaží, přičemž konkrétní návrh jednotlivých samostatných objektů bude řešen architektonickou studií v navazujícím stupni projektové dokumentace. Součástí záměru je také park P03 severně od objektu B10.

Blok B09 je členěn na 4 samostatné jednotky. Objekty bloku B09 budou navržena jako osmipodlažní s ustoupeným devátým podlažím. Dominantním prvkem území budou dvanáctipodlažní hmoty. Vnitřní garážová stání budou umístěna v hromadných vnitřních garážích na dvou podzemních podlažích. Střechy objektů jsou částečně navrženy jako zelené s extenzivní zelení, část střešů bude tvořena střešními terasami jednotlivých bytových jednotek a v části střešů bude umístěna technologie pro provoz.

Blok B10 s možností retailových prostor ve vstupním podlaží bude z hlediska členění řešen architektonickou studií v navazujícím stupni projektové dokumentace. Objekty bloku B10 jsou navrženy jako osmipodlažní s ustoupeným devátým podlažím. Dominantním prvkem území budou dvanáctipodlažní hmoty, u objektu B10.5 budou jako dominanty 2 patnácti podlažní hmoty. Vnitřní garážová stání budou umístěna v hromadných vnitřních garážích na dvou podzemních podlažích. Střechy objektů jsou částečně navrženy jako zelené s extenzivní zelení, část střešů bude věnována střešním terasám jednotlivých bytových jednotek a v části střešů bude umístěna technologie pro provoz.

Park P03 bude vycházet z architektonicko-krajinářské soutěže.

Možnost kumulace s jinými záměry:

Z oznámení plyne, že vyhodnocení vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel bude v navazujících fázích provedeno i pro kumulativní vlivy záměru s dalšími plánovanými a připravovanými záměry v území.

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

Předmětem záměru je výstavba bloku s převažující bytovou funkcí v rámci části území bývalého Nákladového nádraží Žižkov. Záměr navrhuje stavební blok B09 s dílčím dělením na 4 samostatné objekty B09.1, B09.2, B09.3, B09.4 a dále stavební blok B10, oba bloky s možností retailových prostor ve vstupním podlaží, přičemž konkrétní návrh jednotlivých samostatných objektů bude řešen architektonickou studií v následných fázích projektové přípravy záměru. Součástí záměru je také park P03 severně od B10.

Blok B09 je členěn na 4 samostatné objekty. Jedná se o návrh blokové zástavby s vnitřním polosoukromým parterem sloužícím pro rezidenty každého z objektů. Každý z objektů je půdorysně tvarem téměř čtverec s délkou jedné fasády necelých 100 m. Fasády objektů budou členěny architektonickým návrhem po přibližně 30 m tak, aby došlo k vizuálnímu rozdělení hmoty.

Objekty bloku B09 jsou navrženy jako osmipodlažní s ustoupeným devátým podlažím. Dominantním prvkem území budou dvanáctipodlažní hmoty. Vnitřní garážová stání budou umístěna v hromadných vnitřních garážích na dvou podzemních podlažích. Střechy objektů jsou částečně navrženy jako zelené s extenzivní zelení, část střešů bude věnována střešním terasám jednotlivých bytových jednotek a v části střešů bude umístěna technologie pro provoz.

Parter objektů bloku B09 bude tvořen zelení v parkové úpravě s klidovými a odpočinkovými zónami pro rezidenty zástavby. Zároveň bude kladen důraz na umístění herních případně cvičebních prvků do tohoto prostoru. Spodní bytové jednotky bude možné v architektonickém návrhu dále doplnit o soukromé zahrádky. V rámci vstupního podlaží bude část prostoru vymezena pro retailové jednotky, bude se jednat o drobné provozovny (obchody, služby, případně malé gastroprovozy). V souladu se Strategií rozvoje bydlení v hl. m. Praze (IPR Praha; 2021) bude v bloku B09.1 celkem 2 000 m² (přibližně 40 bytů) zřízeno jako sociální vybavenost.

Blok B10 je členěn na 5 samostatných objektů. Objekty jsou tvarově různorodé od tvaru písmene „U“ přes trojúhelník po obdélníkový půdorys. Fasády objektů budou členěny architektonickým návrhem po přibližně 30 m tak, aby došlo k vizuálnímu rozdělení hmoty. Objekty bloku B10 jsou navrženy jako osmipodlažní s ustoupeným devátým podlažím. Dominantním prvkem území budou dvanáctipodlažní hmoty, u objektu B10.5 dvě patnáctipodlažní hmoty. Vnitřní garážová stání budou umístěna v hromadných vnitřních garážích

na dvou podzemních podlažích. Střechy objektů jsou částečně navrženy jako zelené s extenzivní zelení, část střech bude věnována střešním terasám jednotlivých bytových jednotek a v části střech bude umístěna technologie pro provoz.

Parter objektu B10.1 a B10.5 bude tvořen zelení v parkové úpravě s klidovými a odpočinkovými zónami pro residenty zástavby. Spodní bytové jednotky bude možné v architektonickém návrhu dále doplnit o soukromé zahrádky. Ostatní objekty budou rovněž doplněny o případné předzahrádky pro bytové jednotky umístěné ve vstupním podlaží. V rámci vstupního podlaží bude část prostoru vymezena pro retailové jednotky, bude se jednat o drobné provozovny (obchody, služby, případně malé gastroprovozy). V rámci bloku B10 bude umístěno veřejně přístupné venkovní či vnitřní sportoviště o rozloze 400 m² s možným režimovým opatřením.

Park P03 bude vycházet z architektonicko-krajinářské soutěže, měl by podpořit prostupnost území a v budoucím návrhu lze předpokládat pobytové části v jihozápadní části (dětské hřiště, pobytový trávník apod.). Dále lze předpokládat umístění klasického mobiliáře.

V rámci návrhu hospodaření s dešťovou vodou ve smyslu udržitelnosti a environmentální ohleduplnosti je uvažováno s možným použitím vsakovacích objektů a prvků modrozelené infrastruktury.

V ulici U Nákladového nádraží a v jižní části ulice Jana Želivského je veden tepelný napáječ centrálního zásobování teplem (CZT) z Elektrárny Mělník I. Z tohoto napáječe je v současnosti vedena přípojka 2x DN 80 pro stávající objekt nákladového nádraží. Přes východní část území nákladového nádraží Žižkov je veden další tepelný napáječ o dimenzi 2x DN 300. Návrh zásobování teplem je orientován na využití CZT ve smyslu zákona č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, ze kterého vyplývá povinnost využít při technické možnosti a ekonomické přijatelnosti tepelné energie ze soustavy CZT. Pro vytápění i ohřev teplé vody se počítá s napojením na tento systém.

Zdrojem tepla budou tlakově nezávislé předávací stanice, která bude umístěny v samostatných místnostech v jednotlivých objektech. Předávací stanice budou řešeny ve spolupráci s dodavatelem tepla. V objektech v bloku B09 budou dvě předávací stanice pro jeden objekt, v bloku B10 pak předpokládáme vždy jedna předávací stanice pro každý objekt.

V obytných budovách bloků B09 a B10 je navrženo nucené větrání bytů lokálními vzduchotechnickými rekuperačními jednotkami. V podhledu sociálního zázemí bude vytvořen prostor pro umístění rekuperační jednotky. Čerstvý vzduch bude nasáván ze střechy objektu. Rozvod vzduchu bude proveden pomocí ohebných tlumičů hluku, distribučních boxů a PE hadic. Přívod a odvod vzduchu v pobytových místnostech bude řešen nástěnnými anemostaty, odvod ze sociálního zázemí a komor talířovými ventily.

Demolice se během stavby nepředpokládají, veškeré stávající objekty na pozemku budou odstraněny před realizací záměru.

Kontaminaci pozemku (především ropnými látkami) není možné v této fázi přípravy projektu zcela vyloučit, vzhledem k historickému využívání nádraží a evidenci lokality jako staré ekologické zátěže dle Systému evidence kontaminovaných míst (dále též „SEKM“).

Předpokládá se vybudování dočasného zařízení staveniště v místě záměru pro všechny etapy výstavby. V jeho blízkosti bude umístěna i dočasná deponie zeminy z výkopů a skrývek. Ta bude následně upravena do finální podoby v rámci modelování parku.

Předpokládaný objem skrývky není v této fázi projektu vyčíslen. Bilance výkopové zeminy bude předložena v navazujícím stupni přípravy projektu.

Staveniště bude po dobu výstavby oploceno. Na pozemku investora bude vyhrazena plocha pro osazení staveništních buněk (kanceláře, skladové plochy, šatny a hygienické zázemí). Objekty zařízení staveniště budou dočasné.

Záměr nespadá do režimu zákona č. 76/2002 Sb., o integrované prevenci, ve znění pozdějších předpisů, není tedy provedeno porovnání s nejlepšími dostupnými technikami.

Předpokládaný termín zahájení stavebních prací je od ledna roku 2030. Předpokládaný termín ukončení výstavby je leden roku 2040.

Odůvodnění:

1. Odůvodnění vydání závěru zjišťovacího řízení a úvahy, kterými se příslušný úřad řídil při hodnocení zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu:

Podle § 7 odst. 1 a 2 zákona je cílem zjišťovacího řízení u záměrů a jejich změn uvedených v § 4 odst. 1 písm. b) až h) zákona zjištění, zda záměr nebo jeho změna může mít významný vliv na životní prostředí, případně zda záměr může samostatně nebo ve spojení s jinými mít významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, a tedy podléhá posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle zákona. Podléhá-li záměr posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle zákona, je předmětem zjišťovacího řízení také upřesnění informací, které je vhodné uvést do dokumentace, a to se zřetelem na povahu konkrétního záměru nebo druh záměru, faktory životního prostředí uvedené v § 2 zákona, které mohou být provedením záměru ovlivněny, a současný stav poznatků a metody posuzování. Součástí odůvodněného závěru jsou rovněž doporučení pro zpracování podkladů k žádosti o jednotné environmentální stanovisko.

Zjišťovací řízení se podle § 7 odst. 3 zákona zahajuje na podkladě oznámení a provádí se podle kritérií uvedených v příloze č. 2 k zákonu. Při určování, zda záměr nebo změna záměru může mít významné vlivy na životní prostředí, přihlíží příslušný úřad vždy k povaze a rozsahu záměru a jeho umístění, k okolnosti, zda záměr nebo změna záměru svou kapacitou dosahuje limitních hodnot uvedených u záměrů příslušného druhu v příloze č. 1 k zákonu kategorie II, k obdržným vyjádřením veřejnosti, dotčené veřejnosti, dotčených orgánů a dotčených územních samosprávných celků a k případným výsledkům jiných environmentálních hodnocení podle příslušných právních předpisů.

Zákon stanoví limitní (prahové) hodnoty jako jeden z faktorů, pomocí kterého mají být rozlišeny ty záměry, které jsou z pohledu životního prostředí méně rizikové, od těch, u kterých již existuje reálná možnost významného negativního ovlivnění. Čím větší je rozsah (kapacita) záměru, tím je potenciálně více rizikový.

Záměrem je realizace obytného souboru. Ve vztahu k tomuto záměru jsou relevantní body č. 108 (Záměry rozvoje sídel s rozlohou záměru od stanoveného limitu – 5 ha) a č. 109 (Parkoviště nebo garáže s kapacitou od stanoveného limitu parkovacích stání v součtu pro celou stavbu – 500 míst) kategorie II dle přílohy č. 1 k zákonu. Ve vztahu k bodu č. 108 dosahuje záměr přibližně 237 % limitu a ve vztahu k bodu č. 109 potě přibližně 625 % limitu.

V oznámení jsou vlivy záměru hodnoceny pouze rámcově, neboť zpracovatel oznámení s ohledem na významnost záměru předpokládá následné zpracování dokumentace dle přílohy č. 4 k zákonu.

Záměr je umístěn v urbanizovaném území hlavního města Prahy v relativní blízkosti centra města na pravém břehu Vltavy. Zájmové území se nachází v místě bývalého Nákladového nádraží Žižkov, konkrétně v jeho jižní části. Území je vymezeno ze západu ulicí Jana Želivského, z jihu ulicí U Nákladového nádraží, z východu ulicí K Červenému dvoru a ze severu jižní fasádou historické budovy nákladového nádraží.

Záměr je napojen na ul. Jana Želivského a U Nákladového nádraží. V následných fázích budou zpracovány dopravně-inženýrské podklady. V dokumentaci, resp. v dopravně inženýrských podkladech je třeba kromě výchozího stavu (počáteční stav bez záměru) rovněž uvést intenzity automobilové dopravy pro výhledový stav po zprovoznění záměru a horizont naplnění Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy. V rámci těchto podkladů je rovněž třeba kapacitně posoudit křižovatky, u kterých lze očekávat z hlediska rozpadů dopravy generovaných záměrem stěžejní zatížení, a to z hlediska napojení záměru na nadřazenou dopravní síť.

V současnosti nejsou rovněž známy příjezdové a odjezdové trasy na staveniště, stejně jako maximální intenzita staveništní dopravy.

Dopravně inženýrské podklady budou podkladem pro příslušné odborné studie.

Vzhledem k charakteru záměru lze předpokládat zejména vlivy na kvalitu ovzduší a akustickou situaci v dotčeném území.

Po zprovoznění záměru bude nejvýznamnějším zdrojem znečištění ovzduší zejména vyvolaná automobilová doprava na okolní komunikační síti. Vytápění je navrženo formou využití CZT. V rámci záměru je uvažováno i s náhradními zdroji elektrické energie.

Na základě rámcového hodnocení zpracovatel oznámení neočekává významné negativní vlivy na kvalitu ovzduší v dotčeném území. I přes to součástí dokumentace by měla být rozptylová studie, která podrobně vyhodnotí vlivy výstavby a provozu záměru na kvalitu ovzduší v dotčeném území.

Na základě výsledků rozptylové studie je nutné v dokumentaci navrhnout opatření k minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na ovzduší, a to jak pro období provozu, tak pro fázi výstavby záměru.

Rovněž není předpokládáno, že výstavba či provoz záměru bude mít významný dopad na klima širšího území. V dokumentaci bude tato skutečnost prokázána předloženou studií vlivu na klima. Vyhodnocení je třeba zpracovat v souladu s Metodickým výkladem k aplikaci vybraných nových pojmů a požadavků zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů a zejména ve znění zákona č. 326/2017 Sb. ze dne 20. 10. 2017 (Ministerstvo životního prostředí).

Ve fázi provozu bude zdrojem hluku zejména vyvolaná automobilová doprava na okolní komunikační síti a stacionární zdroje hluku (např. vytápění a vzduchotechnika a chlazení). Rozsah vyvolané dopravy a kompletní popis stacionárních zdrojů hluku a jejich akustické parametry budou podrobně uvedeny v dokumentaci.

Dle rámcového hodnocení v oznámení se neočekávají významné negativní vlivy na akustickou situaci v dotčeném území. I přes to součástí dokumentace by měla být akustické studie, která podrobně vyhodnotí vlivy výstavby a provozu záměru na akustickou situaci v dotčeném území.

Na základě výsledků akustické studie je nutné v dokumentaci navrhnout opatření ke snížení případného akustického zatížení území způsobeného realizací a provozem záměru.

Záměr není zdrojem vibrací. Vibrace se mohou projevit pouze po časově omezenou dobu v období výstavby. Podrobné vyhodnocení vibrací v dotčeném území, včetně případného návrhu vibroizolačních opatření bude předmětem dokumentace.

Pro vyhodnocení vlivů posuzovaného záměru na veřejné zdraví bude v dokumentaci vypracována samostatná studie, která bude podložena zejména výpočty budoucí rozptylové a akustické studie. Při posuzování možných vlivů na zdraví obyvatel žijících v blízké lokalitě bude nutné brát zřetel na všechny faktory, které mohou mít dopad na lidské zdraví.

V zájmovém území se nevyskytují povrchové vodní toky ani vodní plochy. Východní část širšího zájmového území nákladového nádraží Žižkov protéká zaklenutý Vackovský potok, levostranný přítok Rokytky. Je předpoklad, že hospodaření s dešťovými vodami bude probíhat kombinací vsakování a retence. Předpokládá se opatření typu vsakovacích průlehů, vegetačních vsakovacích ploch v místech souvislé zeleně, zelených střech, případně akumulacích, retenčních a vsakovacích nádrží, které zajistí ve vhodné kombinaci požadovanou retenci a retardaci srážkových vod a minimalizují odtok do stokové sítě.

Za účelem konečného návrhu založení stavby a odvodnění staveniště z hlediska hladiny podzemní vody a za účelem konečného návrhu nakládání s dešťovými vodami bude zpracován hydrogeologický průzkum s vyhodnocením možnosti vsakování srážkových vod.

Záměr nebude vyžadovat zábor pozemků zemědělského půdního fondu (ZPF) či pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL).

Nepředpokládají se významné terénní úpravy ani změny místní topografie. Dle SEKM je jako stará ekologická zátěž označeno celé širší území Nákladového nádraží Žižkov. Dosud zde byl proveden pouze předběžný průzkum, bez analýzy rizik.

Na základě platné legislativy a plánovaných inženýrskogeologických průzkumů a průzkumů znečištění zemin/podzemních vod bude v dokumentaci navržen způsob nakládání s vytěženou zeminou (případně čerpanou podzemní vodou).

Návrh krajinářských úprav respektuje okolní prostředí. Zeleň je navržena tak, aby splňovala rekreační a estetickou funkci budoucího záměru. Návrh je zaměřen na lokální rostlinné druhy a respektuje požadavky jednotlivých funkcí záměru. Součástí záměru je také veřejný park P03, který by měl především podpořit prostupnost území. Přesný návrh bude vycházet z architektonicko-krajinářské soutěže.

V zájmovém území se nachází stávající zeleň tvořená stromy a keřovými skupinami. Zeleň není perspektivní, jedná se ve většině případů o náletové dřeviny, které dostaly prostor k růstu pouze zanedbaným stavem areálu.

Dotčené biotopy jsou výrazně ovlivněné člověkem. Zájmová lokalita má charakter brownfieldu. Jedná se o území v urbanizované a dlouhodobě technicky využívané části města a má z hlediska kategorizace biotopů nepřírodní charakter.

Rámcovým hodnocením v oznámení se neočekává, že plánovanou stavební činností a následným využitím by došlo ke škodlivému zásahu do přirozeného vývoje zvláště chráněných druhů rostlin/živočichů. Dle oznámení v současnosti v dotčeném území probíhá zpracování dendrologického průzkumu a podrobného průzkumu fauny a flóry. Průzkumy budou doloženy v rámci dokumentace.

Záměrem nedojde k dotčení žádného ze skladebních prvků územního systému ekologické stability (ÚSES) ani významného krajinné prvku, zvláště chráněného území, přírodního parku a památného stromu. Zároveň nedojde k dotčení celoměstského systému zeleně.

Dle stanoviska OCP MHMP (č. j. MHMP 1928664/2024 ze dne 6. 11. 2024) záměr nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry nebo koncepcemi významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality (EVL) ani ptačí oblasti (PO).

Záměr je situován na převážně rovinatý terén. Území je v přímém kontaktu s intenzivně využívanou zástavbou. Z hlediska topografie města se Nákladové nádraží Žižkov nachází ve významné a viditelné poloze. Území je součástí terénního horizontu vymezujícího krajinný prostor, v němž bylo založeno historické město. Těžištěm území je vlastní prostor bývalého nákladového nádraží. Z pohledu kulturní a historické charakteristiky vystupují jako hlavní znaky či hodnoty krajinné rázu v širším zájmovém území:

- přítomnost nemovité kulturní památky č. 105038 – hlavní budova bývalého nákladového nádraží Žižkov,
- významná viditelná poloha v kontextu hlavního města Prahy,
- kontext metropolitních parků,
- skutečnost, že se jedná o území dlouhodobě určené k transformaci a urbanizaci z hlediska kompozice města.

Žádný z identifikovaných znaků kulturně-historických charakteristik nedosahuje cennosti, jež by výrazně překračovala rámec širšího územního měřítka. Snížení kulturně-historické hodnoty území není očekáváno. Dle oznámení navrhovaný záměr svým charakterem bude představovat únosných zásahů do krajinného rázu chráněného dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochrany přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Nebude ovlivněna estetická, kulturní ani přírodní hodnota krajiny v řešeném území.

V území se nachází ochranné pásmo Pražské památkové rezervace. Na jižní hranici území sousedí s vymezenou památkovou zónou Vinohrady, Žižkov a Vršovice. Severní hranici zájmového území tvoří jižní fasáda nemovité kulturní památky č. 105038 – hlavní budova bývalého nákladového nádraží Žižkov.

Dle oznámení nedojde k přímému ovlivnění kulturních památek v souvislosti s posuzovaným záměrem. I přes to je nutné s ohledem na výše uvedené v dokumentaci podrobně vyhodnotit vliv na kulturní dědictví. S ohledem na dotčení území s výskytem archeologických nálezů je nutné postupovat před zahájením stavebních prací a při jejich provádění v souladu se zákonem č. 20/1987 Sb., zákon o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Se zřetelem k výše uvedenému OCP MHMP došel k závěru, že na základě informací nashromážděných v průběhu zjišťovacího řízení nelze jednoznačně vyloučit, že předložený záměr nemůže mít významný vliv na životní prostředí. V takovém případě je povinností příslušného úřadu vydat závěr, že záměr podléhá posouzení dle zákona a určit informace, které je vhodné zpracovat v dokumentaci. Proto OCP MHMP vydává závěr zjišťovacího řízení v tomto smyslu.

2. Úkony před vydáním závěru zjišťovacího řízení:

Oznámení záměru bylo OCP MHMP předloženo dne 16. 12. 2024.

Z oznámení vyplývá, že se jedná o záměr naplňující § 4 odst. 1 písm. c) zákona, a to ve vztahu k bodům č. 108 (Záměry rozvoje sídel s rozlohou záměru od stanoveného limitu – 5 ha) a č. 109 (Parkoviště nebo garáže s kapacitou od stanoveného limitu parkovacích stání v součtu pro celou stavbu – 500 míst) kategorie II dle přílohy č. 1 k zákonu.

Zahájení zjišťovacího řízení oznámil příslušný úřad dne 20. 12. 2024. Podle § 16 zákona zajistil zveřejnění informace o oznámení a o tom, kdy a kde je možno do něj nahlížet, na úředních deskách dotčených územních samosprávných celků a na internetu. Elektronická podoba oznámení byla zveřejněna v IS EIA (www.cenia.cz/eia) pod kódem PHA1234. Současně příslušný úřad zaslal informaci o oznámení spolu s žádostí o vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům.

Informace o oznámení byla na úřední desce MHMP zveřejněna dne 20. 12. 2024. Veřejnost, dotčená veřejnost, dotčené orgány a dotčené územní samosprávné celky mohly zaslat písemné vyjádření k oznámení příslušnému úřadu do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o oznámení. Za den zveřejnění se přitom považuje ten den, kdy došlo k vyvěšení informace o oznámení na úřední desce dotčeného kraje. V daném případě tak bylo možné zasílat vyjádření příslušnému úřadu do 20. 1. 2025. Podle § 6 odst. 6 zákona k vyjádřením zasláným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží.

Celkem bylo příslušnému úřadu zasláno 6 vyjádření.

3. Podklady pro vydání závěru zjišťovacího řízení:

Oznámení záměru podle přílohy č. 3 k zákonu bylo zpracováno v prosinci roku 2024 paní Mgr. Kateřinou Šulcovou – držitelkou autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle zákona.

Podkladem pro vydání závěru zjišťovacího řízení byla rovněž vyjádření dotčených orgánů, dotčených územních samosprávných celků a veřejnosti během zjišťovacího řízení.

Oznámení se zabývá vymezením a posouzením předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí. Kromě povinných příloh byly k oznámení přiloženy také grafické přílohy.

4. Seznam subjektů, jejichž vyjádření příslušný úřad obdržel v průběhu zjišťovacího řízení:

V zákonem stanovené lhůtě zaslaly příslušnému úřadu své vyjádření následující subjekty:

- hlavní město Praha, vyjádření č. j. MHMP 54589/2025 ze dne 20. 1. 2025,
- Městská část Praha 3, vyjádření č. j. UMCP3/032854/2025/006/D ze dne 20. 1. 2025,
- Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze, vyjádření č. j. HSHMP 66703/2024 ze dne 20. 12. 2024,
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí, vyjádření č. j. MHMP 46443/2025 ze dne 16. 1. 2025,
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší, vyjádření č. j. MZP/2025/820/27,
- Arnika – Centrum pro podporu občanů, vyjádření ze dne 20. 1. 2025.

Obdržená vyjádření jsou spolu se závěrem zjišťovacího řízení zveřejněny v IS EIA (www.cenia.cz/eia) pod kódem PHA1234.

5. Vypořádání vyjádření obdržných v průběhu zjišťovacího řízení:

Příslušný úřad obdržel v průběhu zjišťovacího řízení 2 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 3 vyjádření dotčených orgánů a 1 vyjádření veřejnosti. Nižší je shrnuta podstata zaslanych vyjádření. Vypořádání příslušným úřadem je v textu odlišeno kurzívou.

Hlavní město Praha (dále též „HMP“) požaduje další posouzení záměru dle zákona a má níže uvedené požadavky a doporučení na dokumentaci:

- Doplnit rozptylovou studii.
- Doplnit hlukovou studii.
- Studii vlivu na klima a konkrétní vyhodnocení musí zahrnovat (přibližnou) bilanci skleníkových plynů ve fázi výstavby i ve fázi provozu záměru, a to včetně emisí nepřímých. Fáze výstavby tak zahrne mj. emise spojené s výrobou a přepravou stavebních hmot a materiálů a s provozem stavební mechanizace.
- Doplnit všechny relevantní údaje z hlediska dopravy (které je třeba v rámci procesu EIA vyhodnotit). Tato skutečnost je o to vážnější, neboť záměr nové zástavby je svým rozsahem a kapacitou značně významný a bude mít vliv na budoucí podobu i provoz spádové oblasti záměru.
 - Oznámení neobsahuje ani orientační výpočet předpokládaného rozsahu záměrem vyvolané individuální automobilové dopravy.
 - Oznámení neobsahuje žádné dopravně inženýrské údaje (DIP) zatížení komunikační sítě pro období zprovoznění jednotlivých etap výstavby se zohledněním vyvolané dopravy ani DIP pro výhledový finální stav se zohledněním celého záměru.
 - Návrh dopravní obsluhy záměru bude třeba k posouzení upřesnit o kóty návrhových parametrů skladebních prvků jednotlivých úseků komunikací a upřesnit informace týkající se budoucí cyklistické dopravy s přihlédnutím ke koncepci ke koncepci rozvoje cyklistických tras v této části hl. města Prahy a k Urbanistické studii s prvky regulačního plánu Nákladového nádraží Žižkov (IPR Praha; 08/2022).
- V rámci návrhu hospodaření s dešťovou vodou se uvádí, že pokud vsakovací zkoušky nebudou vhodné pro hloubkové vsakování, je navržena retenční nádrž s regulovaným odtokem 10 l/s z hektaru plochy. S tímto návrhem HMP nesouhlasí. V případě nemožnosti vsakování do podloží požaduje HMP snížit odtok dešťových vod na max. 3 l/s z hektaru plochy, v souladu s § 30 Pražských stavebních předpisů (nařízení č. 12/2024 hl. m. Prahy) a se Standardy hospodaření se srážkovými vodami na území hl. m. Prahy. Sníží se tak spotřeba a závislost na pitné vodě včetně zatížení jednotné kanalizace.
- Doplnit podrobný a konkretizovaný návrh uličních profilů a řešení veřejných prostranství (v podrobnosti cílového stavu). Ten je třeba navrhovat v souladu s Urbanistickou studií s prvky regulačního plánu Nákladového nádraží Žižkov (IPR Praha; 08/2022) a s připravovaným Design manuálem veřejných prostranství Nákladového nádraží Žižkov. Atributy veřejných prostranství požadujeme dále řešit a konzultovat s IPR Praha.
- V dopravním řešení záměru požadujeme dodržení městských standardů aktivní mobility.
- Navržené počty parkovacích stání ve výkresu převyšují počty stání uvažovaných pro záměr v textové části (111 ks na povrchu) o dalších 80 kolmých stání podél památkově chráněné budovy a o dalších 44 stání v ulici U Nákladového nádraží. Toto řešení HMP nepovažujeme za uzavřené, budou následovat změny související s pojetím budovy NNŽ a změny související s návrhem optimálního profilu U Nákladového nádraží. HMP požaduje redukci a další členění i ostatních navržených povrchových stání, popř. jejich přesun do podzemí, neboť snižují kvalitu navržených veřejných prostranství. Navržený počet parkovacích stání je třeba doložit bilančním výpočtem dopravy v klidu dle § 25 PSP a dle smluvních dohod, aby bylo možné ověřit uměřenost navrženého počtu stání ve vztahu k lokalitě, kde se záměr nachází.

- Návrh dopravního řešení záměru bude třeba koordinovat s připravenou rekonstrukcí ulice Jana Želivského v dotčeném úseku.
- HMP požaduje v rámci dokumentace zpracovat komplexní návrh řešení systému modrozelené infrastruktury včetně výkresové části, vzorových řezů uličním prostorem, navrhovaných technologií založení a dokončovací péče výsadby stromů. HMP požaduje návrh koncipovat v souladu s Městským standardem plánování, výsadby a péče o uliční stromořadí jako významného prvku modrozelené infrastruktury na adaptaci na změnu klimatu a se Standardy hospodaření se srážkovými vodami na území hl. m. Prahy. Srážkový odtok bude prioritně přiváděn do vegetační vrstvy půdy (zpravidla svrchních 0,5 m půdy).
- HMP požaduje předložit a průběžně konzultovat návrh parku (P03) vycházející z krajinářsko-architektonické soutěže.
- HMP požaduje zpracovat dendrologický průzkum řešeného území a specifikovat náhradní výsadbu.

Vzhledem k tomu, že OCP MHMP vydává závěr zjišťovacího řízení s tím, že záměr podléhá posouzení vlivů na životní prostředí dle zákona, budou požadavky a doporučení HMP prověřeny v dokumentaci a případně zapracovány jako podmínky závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.

Městská část Praha 3 (dále též „MČ Praha 3“) konstatuje, že záměr podléhá posouzení dle zákona a má k záměru níže uvedené připomínky:

- Schválení změny č. Z 2600 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy předcházet podpisem trojstranné veřejnoprávní Plánovací smlouvy mezi Hlavním městem Prahy, městskou částí Praha 3 a investorem, která je v současné době připravována. Ve smlouvě si strany dohodnou podmínky dalšího postupu rozvoje mimo jiné že:
 - Nejvyšší dovolená počet parkovacích stání, realizovaných v rámci investičního záměru nebude v rámci celku převyšovat ke dni dokončení investičního záměru minimální požadovaný počet parkovacích stání vyžadovaných dle PSP násobených koeficientem 1,15 s tím, že nejvyšší počet parkovacích stání v jednotlivých samostatně povolovaných částech investičního záměru může dosahovat minimálního požadovaného počtu parkovacích stání vyžadovaného dle PSP násobeného koeficientem 1,3. Do tohoto limitu se nezapočítávají veřejná povrchová parkovací stání na ulici U Nákladového nádraží a ani veřejná parkovací stání v budoucí ulici Jižní nákladová na pozemcích HMP.
 - Veškerá parkovací stání realizovaná v souvislosti s investičním záměrem na povrchu budou mít charakter veřejných krátkodobých parkovacích stání (např. kategorie „K+R“ či krátkodobě stání pro zásobování). Ostatní parkovací stání budou umístěna pouze pod povrchem.
- Oznámení neobsahuje výpočet předpokládaného rozsahu záměrem vyvolané individuální automobilové dopravy.
- Návrh dopravní obsluhy záměru bude třeba k posouzení upřesnit o kóty návrhových parametrů skladebních prvků jednotlivých úseků komunikací a upřesnit informace týkající se budoucí cyklistické dopravy s přihlédnutím ke koncepci rozvoje cyklistických tras v této části hl. města Prahy a k Urbanistické studii s prvky regulačního plánu Nákladového nádraží (IPR Praha; 08/2022).

MČ Praha 3 dále uplatnila požadavky a doporučení do dalších fází projektové přípravy. Jedná se například, že koncept dokumentace pro povolení záměru bude projednán se zástupci městské části Praha 3, návrh bude v souladu s dohodnutými parametry Plánovací smlouvy, dojde k doložení úměrnosti navrženého počtu parkovacích stání, v ulicích řešit parkování formou podélných stání, aby ulice měly pobytový charakter se širokými chodníky se stromořadími, bude řešen komplexní návrh systému modrozelené infrastruktury apod.

Vzhledem k tomu, že OCP MHMP vydává závěr zjišťovacího řízení s tím, že záměr podléhá posouzení vlivů na životní prostředí dle zákona, budou požadavky a doporučení MČ Praha 3 prověřeny v dokumentaci a případně zapracovány jako podmínky závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.

Hygienická stanice hlavního města Prahy (dále též „HS HMP“) konstatuje, že v rámci řešeného území není dle oznámení doloženo, že záměr nebude mít negativní vlivy na veřejné zdraví. HS HMP požaduje záměr podrobit záměr posouzení dle zákona.

HS HMP požaduje doložit podrobné akustické posouzení všech akustických zdrojů, včetně dopravy a posouzení vibrací pro nejbližší chráněné vnitřní a venkovní prostory staveb a podrobné posouzení ovzduší.

OCP MHMP vydává závěr zjišťovacího řízení s tím, že záměr podléhá posouzení vlivů na životní prostředí dle zákona. Zároveň OCP MHMP v závěru zjišťovacího řízení sděluje, že je vhodné zpracovat podrobné vyhodnocení vlivů záměru na akustickou situaci a kvalitu ovzduší v dotčeném území.

Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí nemá připomínky z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu a z hlediska nakládání s odpady.

OCP MHMP z hlediska ochrany ovzduší konstatuje, že poskytnuté informace nejsou dostatečné pro vyhodnocení vlivu na kvalitu ovzduší. OCP MHMP požaduje vypracovat rozptylovou studii, která posoudí vliv na ovzduší nejen při provozu záměru, ale také v období výstavby. Vzhledem k umístění záměru, které je výrazně zatížené dopravou, je nutné přesně specifikovat trasy pro odvoz těžké techniky ze staveniště. Dále sděluje, že je nezbytné vybrat takové trasy, které zatíží okolí záměru v nejmenší možné míře. Také je třeba vyhodnotit dopady vyvolané dopravou po zprovoznění záměru a provést posouzení nových světelných křižovatek. OCP MHMP předpokládá negativní dopad na stávající kvalitu ovzduší. S ohledem k absenci modelových výpočtů rozptylové studie nelze vliv na ovzduší objektivně posoudit, a proto požaduje dopracovat podkladové materiály do dokumentace.

OCP MHMP z hlediska ochrany přírody a krajiny sděluje, že nejsou doloženy aktuální průzkumy či hodnocení zaměřené na biotu. Dále konstatuje, že brownfield Nákladového nádraží Žižkov je dlouhodobě známý jako biotop zvláště chráněných druhů živočichů, jakkoliv tyto druhy mají své těžiště výskytu v severní části území převážně mimo plochu řešeného záměru. Každopádně je však možné v lokalitě teoreticky zastihnout jedince následujících druhů zákonem chráněných obojživelníků a plazů: ropucha zelená, ještěrka obecná, slepýš křehký. Dále pak mohou ruderální porosty přitahovat celou řadu bezobratlých živočichů, včetně druhů zvláště chráněných. Pokud bude v území prokázán jejich výskyt a zásah do jejich biotopu, případně dalších základních ochranných podmínek (zabíjení, rušení, chytání a přenášení atp.), je nutné si pro daný záměr zajistit vydání výjimky ve smyslu § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

V rámci zpracovávaných průzkumů požaduje se na tyto skupiny živočichů zaměřit a navrhnout vhodné řešení jejich ochrany. V rámci krajinářského ztvárnění hlavního veřejného parku v severní části řešeného území záměru pak silně doporučujeme zanést drobné prvky pro podporu a dílčí možnost přežívání a migrace v území (i širšího celku Nákladového nádraží Žižkov) zaznamenaných živočichů. Jedná se tedy o dílčí plochy např. suchých zídek, štěrkovišť a jiných „živinově chudých“ povrchů, případně dalších úkrytů atp. V rámci vegetačních úprav pak volit části trávníků jako kvetoucích, méně intenzivních.

OCP MHMP si je vědomo toho, že zde vzniká celá městská čtvrť a že tlak na parkové plochy bude obrovský. Upozorňuje na snahu o to, aby se ve všech otevřených (veřejných) parkových plochách v rámci celého

Nákladového nádraží Žižkov vyskytovaly alespoň dílčí prvky podporující biodiverzitu a případnou možnost omezeného přežívání či migrace živočichů obývajících stávající brownfield.

Zhodnocení vlivu záměru na krajinný ráz v rámci oznámení považuje OCP MHMP za stručné, ale relevantní ve vazbě na okolní vystavěné prostředí města a charakter celé širší lokality, čtvrti a městské části v rámci hlavního města Prahy. K oznámení záměru jako celku pak OCP MHMP nemá z hlediska ochrany přírody a krajiny další významné připomínky.

OCP MHMP z hlediska ochrany vod doporučuje v rámci přípravy projektu pro stavební řízení provést průzkum kontaminace zejména v místech navržených vsakovacích objektů. Za účelem zamezení urychlení transportu znečišťujících látek do podzemních vod je vhodné vsakovací objekt umístit do prostoru, který nevykazuje zvýšené hodnoty znečištění (pro posouzení je odkázáno na metodický pokyn Ministerstva životního prostředí z roku 2013 „Indikátory znečištění“). Výsledky průzkumu znečištění zemin a podzemních vod je potřeba uvést do projektu pro stavební řízení, včetně případného návrhu sanace před zahájením stavby. OCP MHMP nemá dále k oznámení zásadní připomínky.

OCP MHMP vydává závěr zjišťovacího řízení s tím, že záměr podléhá posouzení vlivů na životní prostředí dle zákona. Při zpracování závěru zjišťovacího řízení bylo výše uvedené vyjádření vzato na vědomí.

Ministerstvo životního prostředí (dále též „MŽP“) cituje z oznámení, že rozptylová bude zpracována v navazujících stupních projektové přípravy. V rozptylové studii požaduje zhodnotit vedle stávajícího znečištění ovzduší a provozu samotného záměru také znečištění ovzduší v důsledku stavebních prací.

MŽP dále upozorňuje, že dne 20. listopadu 2024 byla v Úředním věstníku EU zveřejněna nová Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2024/2881 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu, která výrazně zpřísňuje stávající imisní limity pro suspendované částice PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂ a benzen. Tyto nové imisní limity, které musí být plněny nejpozději 1. 1. 2030, budou relevantní pro období výstavby a bude proto nezbytné je při výpočtu předpokládaných imisních příspěvků v rozptylové studii zohlednit.

MŽP na základě výše uvedeného požaduje posouzení záměru dle zákona.

Vzhledem k tomu, že OCP MHMP vydává závěr zjišťovacího řízení s tím, že záměr podléhá posouzení vlivů na životní prostředí dle zákona, budou požadavky MŽP prověřeny v dokumentaci a případně zapracovány jako podmínky závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.

Arnika – Centrum pro podporu občanů (dále též „Arnika“) požaduje, aby u záměru proběhl proces posouzení vlivů na životní prostředí. Arnika také sděluje, že posouzení je potřebné ve variantách z následujících důvodů:

1. Velikost a význam projektu: Sděluje, že se jedná o velký a komplexní projekt. Upozorňuje, že se jedná o 10 % nárůst obyvatel městské části. Tento nárůst bude mít dopady na stávající obyvatele, ovzduší, životní prostředí a klima v lokalitě. Konstatuje, že záměr bude mít vliv na dopravní zátěž oblasti včetně ulic Žižkova se stávající obytnou zástavbou.
2. Nevyjasněné majetkoprávní vztahy budoucí podoba a užívání: Arnika sděluje, že pozemky záměru nejsou v tuto chvíli v majetku žadatele, ale Českých drah. Pozemky budoucích ulic a parků mají přejít dle připravovaných smluv mezi developerem a městem do vlastnictví města. Přesto dle oznámení počítá záměr s využitím budoucích městských pozemků k plnění koeficientu zeleně. Koeficient zeleně započítává výsadbu v ulicích, které budou vlastněny městem, a dokonce výsadbu včetně typu velikosti korun stromů v plánovaném budoucím parku. Dle Arniky není v tuto chvíli možné počítat s konkrétním počtem stromů včetně typu koruny a dokládat jimi splnění koeficientu zeleně. Rovněž

u ulic je pravděpodobné, že si konkrétní řešení uličního prostoru včetně sítí a vjezdů vyžádá jiný počet stromů či stromy s jiným typem koruny a není tedy možné nyní dokládat naplnění koeficientu zeleně.

3. Možné dopady na klimatické a ekologické faktory: Výstavba záměru může ovlivnit mikroklima v oblasti, což zahrnuje například změny v teplotních a vlhkostních podmínkách, které mají dopad na obyvatele. Arnika požaduje posoudit varianty plnění koeficientu zeleně, a to i ve variantě plnění koeficientu zeleně na jiných pozemcích než na budoucích ulicích a parcích. Do dokumentace požaduje doplnit informace o kácení a náhradní výsadbě. Dle Arniky záměr může mít záměr významný vliv na emise skleníkových plynů a energetickou náročnost. Posouzení záměr by umožnilo podrobnou analýzu těchto aspektů a navrhnout opatření ke zmírnění vlivu na klima.
4. Dopady na krajinný ráz a památkovou ochranu: Dle Arniky umístění záměru v těsné blízkosti památkové zóny a historických oblastí v ochranném pásmu památkové rezervace v hlavním městě Praze může ovlivnit vzhled a charakter pražské městské krajiny. Vzhledem k těsné blízkosti Městské památkové zóny Vinohrady, Žižkov, Vršovice a umístění v ochranném pásmu památkové rezervace v hlavním městě Praze je důležité zajistit, aby projekt nezpůsobil nevratné škody a na historických nebo kulturních hodnotách.
5. Dopady na obyvatele a kvalitu života: Projekt může mít vliv na sociální strukturu a ekonomickou situaci místních obyvatel. Arnika také předpokládá výrazně vyšší zatížení stávající veřejné vybavenosti s tím zhoršení kvality života stávajících obyvatel. Vyhodnocení vlivů na místní komunitu by zahrnovalo analýzu potenciálního hluku a světelného znečištění.
6. Dokumentace oznámení záměru nevyloučila významné vlivy na životní prostředí: Nedostatečná kvalita podkladů zjišťovacího řízení nedokázala vyloučit významné vlivy na životní prostředí. Dle Arniky není možné vyloučit významné vlivy na životní prostředí. Arnika dále poukazuje na rozpory v oznámení týkající se kácení dřevin a fauny a flóry. Poukazuje také na to, že oznámení tvrdí, že chráněné druhy nebudou dotčeny, přestože chybí příslušná studie.
7. Kumulativní vlivy: V dotčené lokalitě je několik dalších záměru v procesu přípravy. Dle Arniky se vlivy předmětného záměru mohou kumulovat s dalšími záměry v oblasti, což může mít významný dopad na životní prostředí. Sděluje, že se zpracováním posouzení kumulativních vlivů počítá i oznámení.
8. Zajištění transparentnosti a účast veřejnosti: Dle Arniky posouzení umožňuje zapojení veřejnosti a zohlednění obav a návrhů.
9. Posouzení opatření v průběhu stavby. U staveb takového rozsahu může být v průběhu výstavby řada dopadů na životní prostředí, obyvatel a infrastrukturu. Arnika ve svém vyjádření upozorňuje na hlučnost, prašnost, emise z dopravy a strojů, využití a znečištění vody, odpady a odstraňování materiálů, změny v dopravních trasách, spotřebu materiálů a energie a vytváření odpadu.

Závěrem Arnika sděluje, že posouzení různých variant je nezbytné pro zajištění udržitelného a efektivního řešení, což může přispět k ochraně životního prostředí a zlepšení kvality života v okolí. Z výše uvedených důvodů je třeba posoudit dopady záměru na životní prostředí včetně posouzení variant. Dle Arniky hrozí, že záměr bude mít negativní vlivy na životní prostředí. Proto požadujeme, aby u záměru proběhl proces posouzení vlivů na životní prostředí včetně posouzení a porovnání variant a návrhů opatření zmírňujících dopady na životní prostředí a obyvatele.

Vzhledem k tomu, že OCP MHMP vydává závěr zjišťovacího řízení s tím, že záměr podléhá posouzení vlivů na životní prostředí dle zákona, budou požadavky Arniky prověřeny v dokumentaci a případně zpracovány jako podmínky závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.

Závěr zjišťovacího řízení nenahrazuje vyjádření dotčených orgánů státní správy, ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů. Tento závěr zjišťovacího řízení není rozhodnutím vydaným ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat.

RNDr. Štěpán Kyjovský

ředitel odboru ochrany prostředí

podepsáno elektronicky

Rozdělovník:

1. Oznamovatel
 - URBIA s.r.o., IDDS: 6n3s4ke

2. Dotčená veřejnost veřejnou vyhláškou vyvěšením na úřední desce Magistrátu hlavního města Prahy po dobu 15 dnů, přičemž patnáctým dnem od vyvěšení se písemnost považuje za doručenou

První den zveřejnění:

Poslední den zveřejnění:

3. Dotčené územní samosprávné celky ke zveřejnění na úřední desce po dobu nejméně 15 dnů podle § 16 zákona
 - Městská část Praha 3, starosta, IDDS: eqkbt8g

OCP MHMP žádá o zaslání dokladu o vyvěšení a sejmutí.

4. Na vědomí
 - Hlavní město Praha, náměstkyně primátora hl. m. Prahy pro oblast životního prostředí a klimatického plánu
 - Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze, IDDS: zpqai2i
 - Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí
 - Magistrát hlavního města Prahy, odbor památkové péče
 - Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší, IDDS: 9gsaax4
 - Úřad městské části Praha 3, odbor ochrany životního prostředí, IDDS: eqkbt8g
 - Úřad městské části Praha 3, odbor výstavby (vodoprávní úřad), IDDS: eqkbt8g
 - Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace, IDDS: c2zmahu

5. Spis