

-dle rozdělovníku-

Váš dopis zn./ze dne:

Č. j.:
MHMP 809417/2026

Sp. zn.:
S-MHMP 579417/2026

Vyřizuje/tel.:
Ing. Michael Macourek
236 004 218
Počet listů/příloh: **11/0**
Datum:
17.08.2026

Rozhodnutí – Závěr zjišťovacího řízení

Výroková část:

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 předpisů (dále též „zákon“), po provedeném zjišťovacím řízení **rozhodl podle § 7 odst. 6 zákona takto:**

Záměr „Stavba č. 43776 P+R DEPO Zličín“ nemůže mít významný vliv na životní prostředí, a proto nepodléhá posouzení podle zákona.

1. Název záměru

Stavba č. 43776 P+R DEPO Zličín

2. Kód záměru v Informačním systému EIA

PHA1285

3. Oznamovatel

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA (sídlo: Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1; IČO: 00064581)

4. Oznámení

zpracovatel: Ing. Jan Král a kol. (držitel autorizace ke zpracování dokumentací a posudků dle zákona, rozhodnutí o udělení autorizace: č. j. 7150/1276/OIP/03, rozhodnutí o prodloužení autorizace: č. j. MZP/2022/710/2475)

datum zpracování: 04/2026

5. Zařazení záměru podle přílohy č. 1 k zákonu

Záměr naplňuje § 4 odst. 1 písm. c) zákona, a to ve vztahu k bodu 109 (Parkoviště nebo garáže s kapacitou od stanoveného limitu parkovacích stání v součtu pro celou stavbu – limit 500 míst) kategorie II přílohy č. 1 k zákonu.

6. Kapacita (rozsah) záměru

Předmětem záměru je výstavba kapacitního objektu záchytného parkoviště typu P+R v blízkosti stanice Zličín linky B. Záměr je projektován jako tři dílčí stavby: objekt P+R, pomocná parkovací plocha a autobusová zastávka s K+R. Kapacita objektu P+R je 460 parkovacích stání, kapacita pomocné parkovací plochy je 125 parkovacích stání a podél ulice Na Radosti jsou navržena 3 parkovací stání v režimu K+R. Pro záměr je předpokládána obrátkovost 1,3. Celkem se tedy jedná o vyvolanou dopravu v rozsahu 1 542 obousměrných jízd osobních vozidel za den.

Zastavěná plocha objektu P+R je 2 997 m². Zpevněná plocha pomocné parkovací plochy je 3 353 m².

Kapacita (rozsah) záměru je podrobně popsána na straně 4-5 oznámení záměru (Ing. Jan Král a kol.; 04/2026; dále též „oznámení“).

7. Umístění záměru

kraj: Hlavní město Praha

obec: hlavní město Praha

městská část: Praha-Zličín

katastrální území: Zličín, Třebonice

Navrhovaný záměr se nachází na území městské části Praha-Zličín, při ulici Na Radosti v k. ú. Zličín, okrajově zasahuje i do k. ú. Třebonice (napojením na stávající veřejné osvětlení a světelné signalizační zařízení).

Řešené území zahrnuje jak část komunikace Na Radosti, tak zpevněné plochy bývalého hospodářského areálu. Stavby byly již strženy. Po demolici budov jsou pozemky bývalého areálu bez údržby, dosud zůstalo zachováno jen oplocení a zpevněné plochy. Jedná se o typický brownfield.

Pozemek je ohraničen ze severní strany ulicí Na Radosti, ze které je také projektován vjezd do parkovacího domu. Z jižní a západní strany zájmové území obklopuje areál depa Zličín. Na východní straně se nachází nezastavěný soukromý pozemek, porostlý náletovou vegetací.

8. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

Předmětem záměru je výstavba objektového parkoviště P+R, pomocné parkovací plochy, parkoviště K+R a autobusové zastávky na jižní straně komunikace Na Radosti. Záměr P+R cílí na mimopražské řidiče. Dostatečná kapacita parkování na okraji Prahy umožní řidičům odstavit vozidlo hned při příjezdu do města a dále pokračovat MHD, čímž se sníží doprava směřující do centra. K budování záchytných parkovišť se hlavní město Praha zavázalo Programovým prohlášením Rady hl. m. Prahy.

Stavba je navržena v návaznosti na sjezd z D0 v blízkosti kapacitní křižovatky Rozvadovská spojka D5 × Pražský okruh D0, což významně zkracuje trasy vozidel a omezuje zatažení automobilové dopravy dále do území města. Realizací P+R hlavní město dosáhne snížení intenzity dopravy směrem do centra a pro dojíždějící řidičelepší návaznost na MHD i komfort další cesty do centra Prahy.

Po realizaci parkovacího domu dojde k revitalizaci brownfieldu a k celkové úpravě okolí stavby, což bude mít pozitivní vliv na funkční i provozní začlenění plochy, která bude přístupná a využitelná pro potřeby města.

Předpokládaný termín zahájení výstavby je září 2026, dokončení prací se očekává koncem roku 2027 a otevření pro veřejnost je plánováno na rok 2028.

Kumulace vlivů záměru s okolními stavbami se týká především dopravy a souvisejícího vlivu na ovzduší a hluk. Dopravní model, vycházející z podkladů TSK, zohledňuje s dostatečnou rezervou kumulativní dopad záměru s dalšími v úvahu připadajícími záměry v širším území, neboť předpokládá, že již ve výhledu do roku 2030 bude v provozu a bude generovat dopravu až 1/3 ploch určených k zástavbě podle Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (dále též „ÚPn“). Konkrétně byla do modelu pro rok 2030 zahrnuta přestavba Metropole Zličín (včetně nového napojení na Rozvadovskou spojku), rozšíření stávajícího P+R Zličín u metra a výstavba podél ulice Na Radosti (BD Míšovická a Zličín Gate). Záměr Nový Zličín v tomto modelu není uvažován.

Výhledový model ÚPn (orientačně 2050), vycházející z podkladů Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy, počítá s dostavbou komunikační sítě a naplněním rozvojových ploch dle ÚPn, včetně dokončení nadřazené komunikační sítě (Městský a Pražský okruh). Kumulativní dopady se záměry v okolí jsou tak zohledněny v dopravních intenzitách dopravně-inženýrských podkladů bez ohledu na to, zda jsou jednotlivé záměry v předložených studiích taxativně vyjmenovány.

U parkovacího domu na Zličíně měla původně vzniknout i nová stanice metra Depo Zličín; projekt má vydané územní rozhodnutí č. j. MHMP 514267/2024, které nabylo právní moci 30. 7. 2024. Zahájení stavby se předpokládalo v roce 2026, na podnět vedení hlavního města Prahy však byla příprava pozastavena s odůvodněním, že by stanice nebyla dostatečně využívána. S výstavbou nové konečné stanice linky metra B se v současné době neuvažuje.

Podrobnější popis možné kumulace záměru s jinými záměry je uveden na straně 9-10 oznámení.

9. 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 parkovacího domu P+R Depo Zličín při ulici Na Radosti. Záměr je navržen jako součást systému záchytného parkování na okraji hlavního města Prahy s cílem podpořit využívání veřejné dopravy a omezit vjezd individuální automobilové dopravy do centrálních částí města.

Parkovací dům je navržen jako železobetonová stavba s jedním podzemním a třemi nadzemními podlažími, přičemž pro parkování je využita i střešní plocha objektu. Půdorysné rozměry objektu jsou přibližně 89,2 × 34 m, maximální výška 12,8 m. Objekt je dispozičně rozdělen na dvě výškově posunuté části, které respektují konfiguraci stávajícího terénu. Jednotlivá podlaží jsou propojena systémem ramp umožňujících pohyb vozidel mezi jednotlivými úrovněmi. Pěší provoz zajišťují tři komunikační jádra obsahující schodiště a výtahy, zároveň sloužící jako chráněné únikové cesty. Součástí objektu bude vrátnice, technické zázemí, trafostanice a sociální zařízení pro veřejnost. Objekt bude přirozeně větrán prostřednictvím otevřeného obvodového pláště tvořeného ocelovou konstrukcí s výplní z tahokovu, nucené větrání je navrženo pouze pro prostory obsluhy a sociálního zázemí. Vytápění bude realizováno pouze pro vrátnici, sociální zařízení a technické zázemí, a to prostřednictvím tepelného čerpadla vzduch/voda s doplňkovým elektrokotlem.

Pomocná parkovací plocha bude řešena jako samostatný provozní celek navazující na parkovací dům. Parkovací stání jsou navržena převážně jako kolmá a součástí plochy jsou jednosměrné manipulační komunikace, pěší trasy, bezbariérové přístupy a plochy určené pro elektromobilitu. Povrch parkovacích stání bude tvořen vegetačními zatravnňovacími prvky umožňujícími vsakování srážkových vod a omezení odtoku z území.

V rámci záměru bude provedena rovněž výstavba nové autobusové zastávky ve směru do centra města, úpravy navazujících komunikací, nové přechody pro chodce, chodníky a veřejné osvětlení. Součástí stavby je také úprava světelně signalizačního zařízení v prostoru křižovatky ulic Na Radosti a Míšovická. Nové pěší vazby zajistí propojení parkovacího domu se stanicí metra Zličín, autobusovými zastávkami a okolní zástavbou. Zachována bude rovněž návaznost na stávající cyklistickou infrastrukturu.

Součástí technického řešení jsou nové inženýrské sítě a související technická infrastruktura. Stavba zahrnuje realizaci splaškové a dešťové kanalizace, retenční nádrže, odlučovače ropných látek, vodovodních řadů a přípojek, trafostanice, přípojek slaboproudu a veřejného osvětlení. Hospodaření se srážkovými vodami je navrženo kombinací retence, regulovaného odtoku a vsakování. U pomocné parkovací plochy je využito propustných povrchů umožňujících přímé zasakování srážkových vod do podlaží.

Provoz parkovacího domu bude řízen automatizovaným parkovacím systémem. Součástí technologického vybavení budou vjezdové a výjezdové závory, kamerový systém, systém rozpoznávání registračních značek, elektronické informační tabule, platební terminály, signalizace obsazenosti parkovacích míst a dálkový dohled prostřednictvím centrálního dispečinku. Objekt bude rovněž připraven na budoucí rozvoj dobíjecí infrastruktury pro elektromobily.

Dopravní napojení záměru je navrženo z ulice Na Radosti prostřednictvím stykové křižovatky. Dle dopravně-inženýrských podkladů vychází odhad generované dopravy z celkové kapacity parkoviště a předpokládané obrátkovosti vozidel na přibližně 1 542 příjezdů a odjezdů osobních automobilů za den. Součástí záměru jsou rovněž úpravy navazujících komunikací a pěších tras.

V rámci přípravy území budou provedeny demolice stávajících zpevněných ploch, základových konstrukcí původního zařízení staveniště Depa Zličín, oplocení, zábradlí a dalších pozůstatků stavební činnosti. Celková plocha dotčená demoličními pracemi činí přibližně 11 350 m². Součástí přípravy území budou také terénní úpravy, odstranění náletové vegetace a realizace zemních prací souvisejících zejména s výstavbou podzemního podlaží parkovacího domu.

Projekt dále zahrnuje vegetační a krajinářské úpravy včetně zatravnění volných ploch, výsadby nových stromů a doplnění stávajících stromořadí podél ulice Na Radosti, vycházející z dendrologického průzkumu a navazujících správních rozhodnutí o kácení dřevin a náhradní výsadbě.

Záměr nespadá do režimu zákona č. 76/2002 Sb., o integrované prevenci a o omezování znečišťování, o integrovaném registru znečišťování a o změně některých zákonů (zákon o integrované prevenci). Porovnání s nejlepšími dostupnými technikami (BAT), s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry proto nebylo provedeno.

Odůvodnění:

1. Odůvodnění vydání rozhodnutí a úvahy, kterými se příslušný úřad řídil při hodnocení zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu a informací obsažených v bodě D.4 přílohy č. 3 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, současný stav poznatků a metody posuzování a skutečnost, že bude záměr vyhodnocován rovněž z hlediska dotčených složek životního prostředí za účelem vydání jednotného environmentálního stanoviska podle zákona o jednotném environmentálním stanovisku.

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.

Příslušný úřad na podkladě oznámení, vyjádření k němu obdržných, po ohledání místa samého a podle kritérií uvedených v příloze č. 2 k zákonu došel k následujícím závěrům:

Předmětem záměru je výstavba objektového parkoviště P+R, pomocné parkovací plochy, parkoviště K+R a autobusové zastávky na jižní straně komunikace Na Radosti. Záměr je navržen jako součást systému záchytného parkování na okraji hlavního města Prahy s cílem podpořit využívání veřejné dopravy a omezit vjezd individuální automobilové dopravy do centrálních částí města.

Podrobný charakter záměru je popsán ve výrokové části tohoto rozhodnutí.

Navrhovaný záměr se nachází při ulici Na Radosti, odkud bude rovněž napojen na širší komunikační síť. Záměr je navržen v návaznosti na kapacitní křižovatku Rozvadovská spojka D5 × Pražský okruh D0.

Pro záměr byly zpracovány dopravně-inženýrské podklady (Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s.; 12/2025; dále též „dopravní podklady TSK“) a dopravně-inženýrské podklady pro návrhové období platného ÚPn (Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy; ze dne 14. 11. 2025; dále též „dopravní podklady IPR“).

V dopravních podkladech TSK jsou provedeny modelové výpočty intenzit dopravy pro výchozí stav (rok 2025) a pro výhledový stav v roce 2030 (uvedení záměru do provozu).

Zpracovány byly následující stavy:

- stav A, rok 2025,
- stav B1, rok 2030 – bez záměru,

- stav B2, rok 2030 – se záměrem.

Celkový objem dopravy generovaný záměrem se předpokládá ve výši 771 jízd vozidel v každém směru za 24 hodin průměrného pracovního dne.

Dopravní podklady IPR byly zpracovány pro výhledové období naplnění ÚPn, který počítá s dostavbou komunikační sítě a s naplněním rozvojových ploch podle tohoto plánu.

Oba tyto dokumenty byly podkladem pro další odborné studie.

Pro kapacitní posouzení nově navrhované neřízené křižovatky Na Radosti × P+R Depo Zličín byla k oznámení předložena samostatná studie Dopravněinženýrské posouzení pro akci „P+R Depo Zličín“ (Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s.; 10/2025). Ze závěru tohoto posouzení plyne, že navrhovaná křižovatka v posuzovaném období kapacitně vyhoví s dostatečnými rezervami kapacity na všech vjezdech. Za základní premisu k vytěžení potenciálu řešené polohy P+R lze považovat realizaci autobusové zastávky a její obsluhu všemi projíždějícími linkami PID, neméně důležitá je však i realizace dynamického naváděcího systému s indikací počtu volných míst (na všech P+R v širší lokalitě) v dostatečné vzdálenosti před rozhodovacími body na příjezdových trasách (D5, PO a silnice II/605). Se zprovozněním stanice metra Depo Zličín nebylo s ohledem na řešený horizont počítáno.

Vlivy na kvalitu ovzduší

Dopravně-inženýrské podklady sloužily jako podklad pro přiloženou rozptylovou studii (RNDr. Marcela Zambojová; 01/2026).

Současnou kvalitu ovzduší je možné vyhodnotit na základě pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek publikovaných ČHMÚ pro potřeby zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů. Tato data jsou uváděna pro čtverce 1×1 km. Výpočtová oblast zasahuje do čtverce 448547. Součástí oznámení jsou data uváděná pro roky 2020 až 2024. V území jsou splněny imisní limity všech sledovaných imisních veličin.

Obecně problematické průměrné roční koncentrace částic PM_{2,5} dosahují úrovně 63,5 % imisního limitu. Ostatní koncentrace dosahují nižší úrovně imisního limitu.

U krátkodobých imisních koncentrací dosahuje průměrná hodnota 36. nejvyšší denní koncentrace PM₁₀ maximálně 64 % imisního limitu.

V rámci mapy úrovně znečištění není řešena krátkodobá imisní koncentrace oxidu dusičitého. Pro zhodnocení imisního pozadí v řešeném území lze využít dále výsledky modelového zpracování imisních koncentrací na území hlavního města Prahy (model ATEM). Výsledná 19. nejvyšší hodinová koncentrace oxidu dusičitého se v těchto bodech v poslední zpracované aktualizaci pohybuje v rozmezí 63,9 až 67,2 µg/m³. Jedná se tedy o hodnoty hluboko pod hodnotou platného imisního limitu stanoveného pro 19. nejvyšší hodinovou koncentraci NO₂ ve výši 200 µg/m³. V posledních letech byl imisní limit pro hodinové maximum plněn na všech imisních stanicích v ČR včetně pražských.

Za dočasný vliv na kvalitu ovzduší lze považovat výkopové a stavební práce, přičemž hlavní emitovanou látkou budou prachové částice, zejména jejich resuspendovaná (sekundární) složka. Dalším zdrojem emisí budou pojezdy nákladních automobilů a stavební mechanizace, přičemž z hlediska škodlivin je relevantní zejména suspendovaný prach a částečně oxid dusičitý (NO₂).

Průměrné roční koncentrace PM_{10} se dle dat ČHMÚ v posledních pěti letech pohybují nejvýše na úrovni $18,3 \mu g/m^3$. Na základě zkušeností s obdobnými stavbami lze očekávat imisní příspěvky výstavby v řádu desetin až nižších jednotek $\mu g/m^3$, které ve spojení s imisním pozadím nezpůsobí překročení imisního limitu PM_{10} ($40 \mu g/m^3$). Obdobně u $PM_{2,5}$ (imisní pozadí max. $12,7 \mu g/m^3$, limit $20 \mu g/m^3$) a NO_2 (imisní pozadí $17,0 \mu g/m^3$, limit $40 \mu g/m^3$) se nepředpokládá překročení příslušných imisních limitů.

U maximálních denních koncentrací PM_{10} lze na základě zkušeností s obdobnými stavbami očekávat relativně vysoké příspěvky, počítané pro nejhorší rozptylové podmínky v nejintenzivnější fázi výstavby. Jde o teoretické maximální hodnoty, které se nemusí reálně shodovat s nejméně příznivými rozptylovými podmínkami, a jejich prostý součet s imisním pozadím není možný.

Z hlediska ochrany ovzduší je tedy nezbytné, aby při výstavbě záměru (zemní práce, manipulace se sypkými materiály) byla vhodnými technickými a organizačními opatřeními minimalizována sekundární prašnost a její vliv na okolní životní prostředí. Je třeba dbát na uplatňování opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM_{10} . Jedná se například o následující opatření:

- při nakládce a vykládce minimalizovat spádové výšky,
- provádět zemní práce postupně v závislosti na postupu výstavby,
- provádět čištění staveništních ploch a staveništních komunikací,
- v průběhu celé výstavby provádět důsledné čištění a oplach vozidel před výjezdem na veřejné komunikace,
- instalovat čisticí systém nebo zavést postupy čištění vozidel,
- odkryté suché plochy zvlhčovat (skrápět), a to v době déletrvajícího sucha nebo při větrném počasí,
- zaplachtovat automobily, které budou odvážet a dovážet surovinu s frakcí menší než 4 mm,
- redukovat volnoběhy nákladních automobilů a strojů na minimum,
- kontrolovat technický stav strojní techniky a podmínky na staveništi (technický stav hrazení, povětrnostní podmínky, dostupnost protiprašných opatření) před zahájením jednotlivých etap stavebních prací.

Se zřetelem na časové omezení fáze výstavby lze reálný vliv na kvalitu ovzduší v tomto období považovat za přijatelný.

Zdrojem emisí při provozu záměru bude pouze vyvolaná automobilová doprava realizovaná na parkovacích stáních, na vjezdu do objektu a na veřejných příjezdových komunikacích.

Dle výsledků rozptylové studie dosahují nejvyšší příspěvky záměru k průměrným ročním koncentracím následujících hodnot: NO_2 do $0,0083 \mu g/m^3$, suspendovaných částic PM_{10} do $0,0082 \mu g/m^3$, suspendovaných částic $PM_{2,5}$ do $0,0082 \mu g/m^3$, benzenu do $0,00084 \mu g/m^3$ a BaP do $0,00073 ng/m^3$.

Nárůst maximálních hodinových koncentrací NO_2 bude činit nejvýše $0,22 \mu g/m^3$. Maximální nárůst denních koncentrací PM_{10} bude činit nejvýše $0,181 \mu g/m^3$.

Celkově lze konstatovat, že vlivem provozu záměru nedojde u žádné ze sledovaných imisních charakteristik k překročení imisního limitu.

V rámci rozptylové studie byl dále vypočten kumulativní imisní příspěvek záměru ve dvou výhledových horizontech – ve výhledovém roce 2030 a v dlouhodobějším výhledu po naplnění ÚPn. Tento příspěvek je způsoben nejen samotným záměrem, ale i změnami intenzit dopravy na okolní silniční síti očekávanými v uvedených výhledových letech nezávisle na realizaci záměru (dle dopravních podkladů TSK a IPR).

Výpočet kumulativních imisních příspěvků tak zahrnuje provoz záměru společně s očekávanou změnou intenzit dopravy oproti současnému stavu.

Dle výsledků rozptylové studie dosahují nejvyšší kumulativní imisní příspěvky provozu záměru a změněných intenzit dopravy na okolní silniční síti ve výhledovém roce 2030 k průměrným ročním koncentracím následujících hodnot: NO₂ do 0,043 µg/m³, suspendovaných částic PM₁₀ do 0,054 µg/m³, suspendovaných částic PM_{2,5} do 0,054 µg/m³, benzenu do 0,0038 µg/m³ a BaP do 0,0038 ng/m³.

Nárůst maximálních hodinových koncentrací NO₂ způsobený kumulativním vlivem provozu záměru ve výhledu roku 2030 bude činit nejvýše 0,73 µg/m³. Maximální nárůst denních koncentrací PM₁₀ bude činit nejvýše 0,91 µg/m³.

Dle výsledků rozptylové studie dosahují nejvyšší kumulativní imisní příspěvky provozu záměru a změněných intenzit dopravy na okolní silniční síti ve výhledu po naplnění ÚPn k průměrným ročním koncentracím následujících hodnot: NO₂ do 0,113 µg/m³, suspendovaných částic PM₁₀ do 0,142 µg/m³, suspendovaných částic PM_{2,5} do 0,142 µg/m³, benzenu do 0,0104 µg/m³ a BaP do 0,0113 ng/m³.

Nárůst maximálních hodinových koncentrací NO₂ způsobený kumulativním vlivem provozu záměru ve výhledu po naplnění ÚPn bude činit nejvýše 1,12 µg/m³. Maximální nárůst denních koncentrací PM₁₀ bude činit nejvýše 1,30 µg/m³.

Na základě výsledků rozptylové studie lze konstatovat, že kumulativní imisní příspěvky provozu záměru, a to jak ve výhledovém roce 2030, tak ve výhledu po naplnění ÚPn, jsou u všech hodnocených znečišťujících látek nevýznamné.

Celkově lze shrnout, že imisní příspěvky záměru i v kumulaci s navýšenou nesouvisející pozadovou dopravou v dotčeném území nezpůsobí překročení příslušných platných imisních limitů. Na základě výše uvedeného je zřejmé, že záměr nemůže mít významný negativní vliv na kvalitu ovzduší v dotčeném území.

Vlivy na klima

V souvislosti se změnou klimatu se rozlišuje mitigace, míněná jako předcházení klimatické změně ve smyslu jejího zmírnění, a adaptace, chápána jako vyrovnávání se s dopady měnícího se klimatu. S mitigací je nejčastěji spojováno omezení vypouštění skleníkových plynů, úspora energie či výroba zelené energie, zatímco za adaptační opatření lze považovat v podstatě jakoukoliv úpravu vedoucí ke snížení zranitelnosti vůči dopadům klimatické změny.

K oznámení byla zpracována studie posouzení vlivů na klimatický systém (RNDr. Marcela Zambojová; 03/2026). Bilance skleníkových plynů produkovaných záměrem a vlivy na mikroklimatické podmínky jsou podrobně diskutovány v kapitole B.III.1.b. oznámení.

Vzhledem k tomu, že bilance emisí skleníkových plynů má potenciální dopad na všechny typy rizik spojených se změnou klimatu, byla provedena bilance emisí oxidu uhličitého jako dominantního skleníkového plynu. Jediným zdrojem emisí CO₂ při provozu záměru bude generovaná automobilová doprava, přičemž emisní tok CO₂ byl vypočten z provozu vozidel na parkovacích stáních v garážích i na terénu a na vjezdové komunikaci. Celkový emisní tok CO₂ z automobilové dopravy připadající na provoz záměru činí 77 kg/den, tj. přibližně 28 t/rok. Je však třeba zohlednit, že posuzovaná stavba bude sloužit jako záchytné parkovací zařízení na okraji města v docházkové vzdálenosti od stanice metra, a v konečném důsledku tak přispěje k omezení individuální automobilové dopravy a s ní spojených emisí skleníkových plynů i dalších negativních

dopadů na životní prostředí. Podstatné je rovněž to, že v rámci záměru se nenavrhuje umístění nových spalovacích zdrojů pro vytápění, neboť objekt není třeba vytápět.

Nedílnou součástí vlivů záměru na klima je vedle emisí skleníkových plynů také ovlivnění lokálních mikroklimatických poměrů. Nové stavby spojené se vznikem nových zpevněných ploch, včetně vertikálních, jsou vždy spojeny se zvýšením vlivu tzv. tepelného ostrova města, neboť zpevněné plochy zadržují větší množství slunečního záření, jež následně vyzařují do okolí a přispívají tak k nárůstu teploty okolního prostředí. Pozemky určené pro výstavbu posuzovaného záměru jsou však v současnosti z velké části již zpevněné, takže z tohoto hlediska nedojde k významnému navýšení zpevněné horizontální plochy. Objekt garáží má navíc otevřenou fasádu umožňující přirozené provětrávání, což lze z hlediska zadržování a zpětného vyzařování slunečního záření označit za relativně příznivé řešení; vliv na mikroklimatické poměry lze proto celkově hodnotit jako málo významný. Míra ovlivnění lokálního klimatu, projevující se zejména změnami teplot a vlhkosti, je dále dána způsobem využití ploch, podílem zeleně a bilancí srážkové vody, neboť zadržení vody v území přispívá ke zvýšení vlhkosti vzduchu a spolu s vegetačním krytem ke zmírnění teplotních maxim. Pozitivní vliv na mikroklimatické poměry budou mít zejména navržené vegetační úpravy a navržený způsob hospodaření se srážkovými vodami.

V rámci posouzení byla věnována pozornost i strategickým dokumentům zaměřeným na změnu klimatu a hodnocen vztah záměru k jejich cílům. Tyto dokumenty lze rozdělit do dvou oblastí – mitigační strategie, které si kladou za cíl zmírnění příčin zesilování skleníkového efektu atmosféry především snižováním emisí skleníkových plynů, a adaptační strategie zaměřené na přizpůsobení se změnám klimatu a zmírnění jejich dopadů na život. Vztah záměru k redukčním cílům a opatřením mitigačních strategií je hodnocen jako nulový až mírně pozitivní, neboť jediným zdrojem přímých emisí skleníkových plynů je generovaná automobilová doprava. Nový stacionární spalovací zdroj pro vytápění se nenavrhuje a realizace záměru navíc svou podstatou přispěje k omezení individuální automobilové dopravy a tím k celkovému poklesu emisí skleníkových plynů z dopravy.

Vztah záměru k adaptačním strategiím je z různých hledisek hodnocen jako negativní i pozitivní. Negativně je hodnocen vliv nárůstu zpevněných ploch na mikroklimatické podmínky a odvod srážkových vod z objektu garážového domu do srážkové kanalizace. Jako pozitivní lze naopak vyzdvihnout navržený projekt hospodaření se srážkovými vodami na pomocné parkovací ploše na terénu, soulad s opatřeními směřujícími k rozvoji zeleně a vliv na omezení spotřeby pohonných hmot v souvislosti s omezením individuální automobilové dopravy. S ohledem na omezenou velikost vertikálních ploch stavby, navržené hospodaření se srážkovými vodami i navržené ozelenění bude vliv posuzovaného záměru na mikroklimatické podmínky málo významný.

Celkově lze shrnout, že záměr nemůže mít významný negativní vliv na klima v dotčeném území.

Vlivy na akustickou situaci

V současné době je dominantním zdrojem hluku silniční doprava (ulice Na Radosti) a hluk z provozu kolejí Depa Zličín. Hlukové pozadí pak tvoří vzdálený silniční hluk z Pražského okruhu, hluk z průmyslové zóny a doprava související s provozem obchodního centra Metropole Zličín (dále též „OC Metropole Zličín“). Pro vyhodnocení vlivu předmětného záměru na akustickou situaci v dotčeném území byla zpracována hluková studie (Mgr. Radomír Smetana; 02/2026; dále též „hluková studie“).

Jako plocha staveniště bude využita plocha pozemku určeného pro výstavbu parkovacího domu, přičemž dovoz stavebního materiálu a zařízení bude probíhat výhradně silniční dopravou. Staveništní vjezd bude umístěn v místě navrhovaného vjezdu do parkovacího domu v severozápadní části pozemku z ulice Na

Radosti, jako druhý vjezd bude využit stávající vjezd z křižovatky ulic Na Radosti a Míšovická; pro stavbu pomocné parkovací plochy bude částečně využita plocha zařízení staveniště pro výstavbu depa metra Zličín včetně jeho vjezdu. Výstavba bude probíhat ve třech hlavních etapách s odlišnou stavební mechanizací – zemní práce a budování základů, stavební práce na objektu parkovacího domu a dokončovací práce na komunikacích a pomocné parkovací ploše. Pro posouzení hluku ze stavby v nejbližší obytné zástavbě byly zvoleny dva výpočtové body – v zástavbě v Sazovické ulici (VB1, 100 m od hranice stavební plochy) a v zástavbě rodinných domů v ulici U Zličína (VB2, 120 m od hranice stavební plochy).

Vypočtené hladiny akustického tlaku ze stavební činnosti v nejbližší obytné zástavbě jsou s velkou rezervou pod hodnotou hygienického limitu pro hluk ze stavební činnosti prováděné v intervalu 7–21 hod ($L_{Aeq,s} = 65$ dB) a nikde v této zástavbě nepřekročí hodnotu $L_{Aeq,t} = 60$ dB. Přetížení dopravy v ulici Na Radosti ve směru k Pražskému okruhu o maximálně 112 průjezdů nákladních automobilů (56 příjezdů a odjezdů) nepovede vzhledem k vysoké intenzitě dopravy na této komunikaci v denní době ke zvýšení hlukové zátěže.

Zdrojem hluku v období provozu záměru bude vlastní automobilová doprava v areálu parkovacího domu a na přilehlé pomocné parkovací ploše. Objem zdrojové a cílové dopravy byl vypočten na základě stanoveného počtu parkovacích stání a hodnoty obrátkovosti známé z průzkumů obdobných P+R parkovišť. Pro modelování hluku z provozu záměru se předpokládá rovnoměrné rozložení parkujících vozidel v jednotlivých podlažích parkovacího domu a na pomocné parkovací ploše dle počtu stání, z toho 10 % v noční době, přičemž veškerý pohyb v denní době se odehraje v 8 nejhluchnějších souvislých hodinách a v noční době v nejhluchnější hodině (22–23 hod nebo 04–06 hod).

Vzhledem k tomu, že vozidla parkující ve vyšších podlažích projíždějí postupně nižšími podlažími, byl na straně bezpečnosti výpočet proveden s předpokladem, že hluk pronikající otevřenou fasádou v jednotlivých podlažích je stejný jako v 1. NP, kterým projedou všechna vozidla. I přesto je hluk z provozu parkovacího domu v nejbližší obytné zástavbě ve dne i v noci s výraznou rezervou pod hodnotami hygienických limitů $L_{Aeq,8h} = 50$ dB (den) a $L_{Aeq,1h} = 40$ dB (noc).

Celková akustická situace v lokalitě byla porovnána pro rok 2030 ve dvou variantách – s realizovaným záměrem a bez něj, přičemž intenzity dopravy na silniční síti byly převzaty z dopravních podkladů TSK a pro variantu bez záměru byly sníženy o intenzity generované dopravy.

Realizace záměru v podstatě neovlivní akustickou situaci v dotčeném území. V zástavbě bytových domů v Míšovické a Sazovické ulici se situace nezmění (tj. nedochází k žádnému příspěvku vlivem záměru), neboť hluk ze silniční dopravy je zde výrazně vyšší než hluk z navrženého záměru. U zástavby rodinných domů v ulici U Zličína bude objekt parkovacího domu působit jako částečná ochrana před hlukem z dopravy v ulici Na Radosti a vyvolá zde mírný pokles hlukové zátěže ve dne i v noci (pokles až o 2,3 dB). Podrobnosti o stávajícím hluku jsou uvedeny v kapitole C.2.2., údaje o vyvolaném hluku v kapitole B.III.4.a. oznámení.

Celkově lze shrnout, že vzhledem k vysoké dopravní zátěži ulice Na Radosti, která představuje páteřní komunikaci v předmětné lokalitě, bude přetížení vyvolané provozem nového parkovacího domu nevýznamné. V důsledku provozu parkovacího domu a přilehlé parkovací plochy nedojde v dotčené obytné zástavbě k navýšení hlukové zátěže, naopak v lokalitě U Zličína lze očekávat mírný pokles hladin hluku ze silniční dopravy, neboť těleso parkovacího domu částečně omezí hluk pronikající od ulice Na Radosti do této lokality. Záměr je tedy z hlediska vlivu na akustickou situaci v dotčeném území akceptovatelný.

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Součástí oznámení je také studie posouzení vlivů na veřejné zdraví (RNDr. Marcela Zambojová; 03/2026). Studie hodnotí výchozí stav a předpokládané změny imisní a hlukové situace v nejbližší obytné zástavbě, a to jak v souvislosti se záměrem, tak v kumulaci s nesouvisejícím výhledovým nárůstem dopravy. Nejbližší obytnou zástavbu tvoří bytové domy s 5–6 nadzemními podlažími při ulicích Sazovická a Míšovická (severovýchodně od záměru) a převážně rodinné domy při ulici U Zličína (jihovýchodně).

Dle grafických výstupů rozptylové studie a údajů katastru nemovitostí je imisním vlivům exponováno přibližně 350 obyvatel (140 bytových jednotek). Akustickým vlivům je exponováno přibližně 135 obyvatel (54 bytových jednotek).

Posouzení vlivů na ovzduší se standardně zaměřuje na fázi provozu, neboť vychází z koncentrací odvozených pro dlouhodobou a celoživotní expozici. Časově omezená etapa výstavby a demolice proto není z hlediska zdravotních rizik podrobněji hodnocena, s doporučením věnovat zvýšenou pozornost zpracování plánu demolice a výstavby, systému kontroly opatření a komunikaci mezi dodavatelem stavby a obyvateli okolních domů.

Z rozptylové studie vyplývá, že imisní příspěvky záměru k NO_2 , PM_{10} , $\text{PM}_{2,5}$, benzenu a BaP jsou ve všech případech nízké. U NO_2 přichází v úvahu pouze riziko akutních a chronických toxických účinků. Příspěvek záměru k hodinovým maximům (řádově desetiny $\mu\text{g}/\text{m}^3$) nezpůsobí překročení limitu 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ani doporučené hodnoty WHO. U průměrných ročních koncentrací jsou požadové koncentrace hluboko pod hodnotou platného imisního limitu stanoveného na ochranu zdraví lidí i s příspěvkem záměru. U PM_{10} a $\text{PM}_{2,5}$, patřících k nejproblematictějším škodlivinám vůči doporučením WHO, ukazují teoretické výpočty, že provoz záměru není spojen s hodnotitelnou změnou úmrtnosti, nemocnosti ani chronické respirační nemocnosti oproti stávající situaci. U benzenu se stávající celoživotní karcinogenní riziko realizací záměru prakticky nezmění, tj. zůstane na řádově přijatelné úrovni jednotek případů na milion celoživotně exponovaných (10^{-6}). U BaP je stávající riziko v lokalitě vyšší než obecně užívaná hraniční úroveň rizika, což však odpovídá situaci v celé ČR a je dáno zejména lokálními topeništi (výrazný sezónní charakter koncentrací s maximem v topné sezóně). Příspěvek dopravy záměru je však řádově nejvýše v jednotkách pikogramů a stávající riziko prakticky nezmění. Reálný příspěvek automobilové dopravy obecně k průměrným ročním koncentracím BaP je spíše okrajový a může být nižší, než odpovídá současně používaným emisním faktorům z automobilové dopravy z databáze MEFA13.

Při posouzení akustické situace z hlediska vlivů na zdraví obyvatel byla hlavním podkladem hluková studie. Ze srovnání očekávaných hlukových hladin s prahovými hodnotami pro ty účinky hluku, které se považují za dostatečně prokázané, vyplývá, že se v lokalitě jedná o hlukové úrovně, které ve všech bodech převyšují prahové hodnoty pro pocity obtěžování celodenním hlukem. U dalších účinků (rušení spánku, ovlivnění učení a paměti, kardiovaskulární účinky) je situace v jednotlivých bodech různá. Rozhodující je však srovnání obou variant: u rodinných domů v ulici U Zličína přinese realizace záměru pokles denních a nočních hladin, u bytových domů v Sazovické ulici zůstanou hladiny prakticky nezměněny. Kvantitativní hodnocení dle Přílohy III směrnice Komise (EU) 2020/367 (obtěžování, rušení spánku, ischemická choroba srdeční) potvrzuje, že počet osob vnímajících hluk jako silně obtěžující či rušící se realizací záměru nezvýší a zůstane v obou variantách hluboko pod hodnotami WHO. Vzhledem k poklesu hladin u ulice U Zličína je naopak dle teoretického výpočtu očekáván mírný pokles rizika ischemické choroby srdeční (o 0,0015 případu/rok), tedy záměr není spojen s navýšením tohoto rizika.

Z hlediska vlivu na obyvatelstvo a veřejné zdraví lze záměr celkově označit za přijatelný, neboť i při konzervativním odhadu nedojde v místech obytné zástavby k významnému zvýšení rizika vážných akutních

ani chronických zdravotních účinků vyplývajících ze změněné kvality ovzduší a hlukové situace v dotčeném území. Realizací záměru dojde k umístění kapacitního parkoviště v návaznosti na stanici metra Zličín a sjezd z dálnice D0/D5, čímž by mělo dojít k redukci dopravy směřující do centra Prahy. Dojde také k revitalizaci brownfieldu a k celkové úpravě okolí stavby. Předpokládá se tedy i pozitivní vliv na funkční i provozní začlenění této plochy a lepší využitelnost pro potřeby města a obyvatelstva. Záměr nemůže mít významný negativní vliv na obyvatelstvo a veřejné zdraví v dotčeném území.

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Řešené území nezasahuje do žádného zdroje nerostných surovin a nenachází se v chráněném ložiskovém území (CHLÚ). Nerostné zdroje v okolí záměru nebudou předmětnou stavbou dotčeny ani ovlivněny. Záměr tedy nemůže mít významný negativní vliv na horninové prostředí a přírodní zdroje v dotčeném území.

Vlivy na půdu

Řešené území se nachází v těsném sousedství depa metra Zličín. V minulosti území fungovalo jako zařízení staveniště při jeho výstavbě. Řešené území představuje zpevněné plochy bývalého hospodářského areálu. Jedná se o typický brownfield.

Realizací záměru dojde pouze k drobnému dočasnému záboru zemědělského půdního fondu (ZPF) do 25 m² na pozemcích parc. č. 668/25 a 668/469 v k. ú. Zličín a na pozemku parc. č. 392/8 v k. ú. Třebonice, náležejících do I. třídy ochrany ZPF (bonitovaná půdně ekologická jednotka 4.10.00, středně produkční půdy). Vzhledem k tomu, že se jedná o odnětí půdy ze ZPF k nezemědělským účelům na dobu kratší než jeden rok, není dle § 9 odst. 2 písm. d) zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, třeba souhlasu orgánu ochrany ZPF.

V rámci přípravy území je uvažováno s výkopem stavební jámy pro objekt P+R v objemu přibližně 9 000 m³; vytěžená zemina bude dočasně uložena na deponii v ploše zařízení staveniště a dále s ní bude nakládáno v souladu s platnou legislativou, přičemž podrobná bilance zemin bude upřesněna v další fázi projektu. Zemina vytěžená při realizaci inženýrských sítí bude uložena podél výkopu a využita při zpětném zásypu rýh, případně, kde to nebude možné, uložena na mezideponii.

Realizací záměru nedojde k trvalému záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL) ani k trvalému ovlivnění půdy vedené v ZPF. Stavba vyžaduje pouze výše uvedený drobný dočasný zábor ZPF. Záměr nemůže mít významný negativní vliv na půdu v dotčeném území.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

V dotčeném území se nenacházejí žádné vodoteče ani vodní plochy. Území spadá do povodí Motolského potoka, jehož prameniště leží přibližně 800 m jihovýchodně. Severně ve vzdálenosti přibližně 800 m protéká Zličínský potok s pramenem Mistřínská studánka a Návesní rybník. Lokalita se nenachází v záplavovém území dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále též „vodní zákon“).

Dle hydrogeologické mapy Prahy se hladina podzemní vody nachází v hloubce 20–25 m pod terénem. Nově provedenými vrty ani archivním vrtem (v hloubce 15 m) nebyla hladina vody zastižena. Studny ani jiné podzemní zdroje pitné vody se v dotčeném území nevyskytují. Území rovněž neleží v pramenné oblasti.

Vodohospodářsky chráněná území ani ochranná pásma nejsou v lokalitě stanovena, avšak část komunikace Míšovická a území přiléhající k ulici Na Radosti ze severu leží ve vnějším ochranném pásmu vodního zdroje II. b stupně (Praha Zličín – vrty, sběrná studna, č. 00113301). Samotná výstavba do tohoto pásma

nezasahuje. Při realizaci a napojování inženýrských sítí je však nutné respektovat jeho podmínky (zákaz mytí a oprav vozidel, výměny olejů apod.). Pásmo ochrany přírodních léčivých zdrojů ani chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV) se v lokalitě nenachází. Území je dle § 32 vodního zákona součástí citlivé oblasti (jako veškeré povrchové vody v ČR) a z větší části (k. ú. Zličín) i zranitelné oblasti dle § 33 téhož zákona.

Kanalizace v lokalitě je oddílná. Záměr bude napojen na stávající páteřní stoky splaškové a dešťové kanalizace s maximálním denním průtokem splašků 1,74 m³/den a ročním množstvím 470 m³/rok.

Hospodaření se srážkovými vodami je řešeno retencí a regulovaným odtokem. Dešťové vody ze střechy parkovacího domu budou před vypuštěním do veřejné kanalizace retenovány v podzemní nádrži o objemu 110 m³ s regulovaným odtokem 4,0 l/s a svedeny přes odlučovač ropných látek (oba prvky umístěny v přístupné zelené ploše před objektem). Vjezdové a výjezdové komunikace budou odvodněny liniovým odvodněním do vsakovacích jímek. Veškeré dešťové vody z pomocné parkovací plochy (vsakovací dlažba, prefabrikované vpusti) budou zasakovány.

Vzhledem k tomu, že se na ploše záměru již nyní nacházejí zpevněné plochy bývalého hospodářského areálu a zařízení staveniště depa metra Zličín (typický brownfield), nedojde realizací záměru k nárůstu zpevněných ploch. Není předpokládána změna v odtoku srážkových vod ze zájmového území ani snížení přirozené dotace podzemních vod. Změna kvality povrchových ani podzemních vod se nepředpokládá. Potenciální riziko úniku ropných látek z techniky ve fázi výstavby je minimalizováno požadavkem na dobrý technický stav strojů. V provozní fázi jsou případné úkapy z vozidel zachycovány odlučovačem ropných látek a čištění prostor parkovacího domu bude zajišťováno čistícími vozy bez nutnosti odkanalizování oplachových vod.

Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že záměr je v souladu s Rámcovou směrnicí o vodách 2000/60/ES a nenaruší dosažení jejích environmentálních cílů. Záměr nemůže mít významný negativní vliv na povrchové a podzemní vody v dotčeném území.

Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra a ekosystémy)

Řešené území představuje převážně zpevněné plochy bývalého hospodářského areálu, ponechané po demolici objektů přirozené sukcesi (typický brownfield s velmi nízkou ekologickou hodnotou). V území se odlišuje prostředí stávajících komunikací s doprovodným stromořadím a ruderní plochy areálu s ojedinělými soliterními stromy a keři, pozůstatkem výsadby konifer a ruderními křovinami podél oplocení, kde převládá nálet javoru mléče, bezu černého, myrobalánu a růže šípové. Za krajinářsky hodnotné lze označit pouze jednotlivé stromy ve stromořadí podél ulice Na Radosti. Ostatní porosty jsou zanedbané, stanovištně nevhodné nebo invazivní s nízkou biologickou hodnotou. Na základě dendrologické inventarizace investor v březnu 2026 provedl vyčištění od náletových dřevin a kácení 3 ks stromů a několika keřových skupin (odstraněna byla pouze zeleň v kolizi se stavbou nebo ve špatném zdravotním stavu), plocha je tak připravena k výstavbě. Další kácení pro etapu autobusové zastávky je plánováno na říjen 2026 (podrobnosti jsou uvedeny v kapitole B.I.6. oznámení).

Pro lokalitu byl v roce 2020 zpracován biologický průzkum (Ing. et Ing. Pavel C. Jaroš, Ph.D.; 06/2020), dle kterého je vegetační kryt klasifikován jako biotop X1 – zastavěné území s ruderní a dřevinnou vegetací. U cévnatých rostlin nebyl zjištěn výskyt zvláště chráněných, vzácných ani ohrožených druhů, lokalita postrádá botanický význam. U fauny bylo zjištěno 12 druhů ptáků a 1 druh savce, obojživelníci ani plazi nebyli zjištěni. Pozorován byl 1 zvláště chráněný druh (netopýr večerní) bez zjevné vazby na lokalitu. Vertebratofauna je celkově velmi chudá (hnízdění prokázáno u 2 druhů ptáků), zjištěny byly jen běžné druhy

bezobratlých bez potenciálu výskytu vzácnějších či ohrožených druhů. Na stromech nebyl zjištěn výskyt vzácnějších xylofágních brouků.

Dle odborného stanoviska zpracovatele biologického průzkumu z roku 2026 nedošlo od doby průzkumu v lokalitě k žádným zásahům ani změnám charakteru vegetace, pouze k rozrůstání náletů a křovin. Charakter území i nadále determinuje druhově chudou faunu a flóru běžných ruderalních stanovišť. V roce 2025 byl potvrzen výskyt 1 ex. ještěrky obecné na betonové ploše v lokalitě, přičemž nelze vyloučit ani výskyt slepýše křehkého a slavíka obecného, který v lokalitě může nalézt hnízdní biotop v hustých křovinách.

V rámci výstavby dojde k úpravě terénu a odstranění stávajících zpevněných ploch, přičemž volné plochy v okolí objektu budou zatravněny v celkovém rozsahu 5 830 m². Součástí záměru je výsadba přibližně 19 ks stromů druhu javor mlč.

Nepředpokládá se, že by záměr měl významný vliv na biologickou rozmanitost, neboť zastižené biotopy jsou výrazně ovlivněné člověkem a degradované. Dle odborných podkladů nejsou realizací záměru ohroženy zvláště chráněné druhy, dotčena může být pouze malá část chráněných zájmů, a to výhradně v rámci obecné ochrany přírody, s nízkou mírou dotčení. S ohledem na potvrzený výskyt ještěrky obecné v roce 2025 a možný výskyt slepýše křehkého a slavíka obecného je doporučeno pro další stupeň projektové přípravy aktualizovat poznatky opětovným ověřením výskytu zvláště chráněných druhů v období konce dubna až května.

Záměrem se nepředpokládá významný negativní vliv na biologickou rozmanitost v dotčeném území.

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Řešené území je umístěno mezi objektem Depa Zličín, OC Metropole Zličín, bytovými a skladovými objekty severně od ulice Na Radosti a tělesem komunikace Pražský okruh. Objekt P+R bude mít výšku 12,8 m. V jeho těsné blízkosti se nacházejí objekty srovnatelné či vyšší výšky – šestipatrová administrativní budova Dopravních podniků, hala Depa Zličín, skladové haly v ulici Na Radosti, obchodní centrum Metropole Zličín a areál Pražských služeb v Sobínské ulici. Výška těchto objektů se pohybuje okolo 11 m nad terénem. Bytové domy v ulici Míšovická mají 5 NP, tzn. přibližně 15 m. Předmětný záměr s projektovanou výškou tedy nebude vystupovat nad okolní objekty.

Záměr se může pohledově uplatňovat z mírné elevace Na Třebonicku (kóta 399 Teleček) severozápadně od území. Západní okraj posuzované dotčené oblasti krajinného rázu tvoří areál Pražských služeb a mimoúrovňová křižovatka Pražského okruhu a Rozvadovské spojky, jižní okraj pak areál Metropole Zličín a Depo Zličín. Mezi těmito objekty bude P+R patrné při pohledech ze severního okraje Třebonic směrem ke Zličínu a stejně tak při průhledech mezi obchodními a bytovými domy ve Zličíně, zejména podél ulice Na Radosti.

Záměr vzhledem ke svému charakteru a umístění nebude mít významný negativní vliv na přírodní hodnoty. Za středně silný lze označit zásah do doprovodné zeleně podél komunikací a vliv na silně urbanizovanou krajinu okraje pražské aglomerace, přičemž prvky ÚSES se nacházejí od záměru v dostatečné vzdálenosti. Z hlediska kulturní a historické charakteristiky bude záměr znamenat středně silné ovlivnění pouze v nejbližším okolí podél ulice Na Radosti, kde jako nová stavba dopravní infrastruktury akcentuje stávající charakter území definovaný Depem Zličín, logistickými halami a obchodními centry na Zličíně, aniž by ovlivnil kulturní a historické vztahy v širším okolí záměru.

Z hlediska estetických hodnot krajiny, harmonického měřítka a vztahů je záměr umístěn do prostoru vymezeného převážně městskou zástavbou a v menší míře reliéfem ploché Zličínské sníženiny, v němž se již nachází řada objemově výrazných staveb tvořících lokální dominanty (obchodní centra, depo Zličín, logistické a skladové haly). Záměr bude další stavbou tohoto typu s potenciálem vzniku lokální dominanty, která by mohla umocnit stávající působení těchto dominant, ke změně harmonických vztahů ani měřítka však nedojde. Kontrastní poměry mezi zastavěným územím pražské aglomerace a mozaikovitější krajinou Středočeského kraje budou navrženou stavbou ovlivněny pouze slabě.

Na základě posouzení míry vlivu stavby na identifikované znaky a hodnoty krajinného rázu lze konstatovat, že krajinný ráz se v této oblasti vyznačuje pouze běžnými znaky přírodní, kulturní a historické charakteristiky a estetickými hodnotami, přičemž žádný z přítomných znaků nemá význačný nebo jedinečný pozitivní význam v rámci oblasti krajinného rázu, regionu ani státu. Znaky jedinečného a neopakovatelného významu se v území nevyskytují a nemohou tak být ovlivněny, a vzhledem k morfologii terénu nemůže stavba zasahovat do krajinných panoramat ani cenných dílčích scénérií.

Záměr je umístěn na okraji hlavního města Prahy, mezi objektem Depa Zličín, obchodním centrem Metropole Zličín, bytovými a skladovými objekty severně od ulice Na Radosti a tělesem komunikace Pražský okruh. Na základě oznámení a výše uvedeného lze shrnout, že záměr nebude mít významný negativní vliv na krajinný ráz dotčeného území.

Vlivy na ÚSES, VKP, ZCHÚ, CHLÚ, EVL a PO

Řešené území není součástí žádného prvku územního systému ekologické stability krajiny (dále též „ÚSES“). Nejbližšími prvky ÚSES jsou západně od záměru nefunkční interakční prvek I6/299 (U Zličína) ve vzdálenosti přibližně 600 m, dále ve vzdálenosti přibližně 1 km a více nefunkční osa nadregionálního biokoridoru N4/8 (K177 – Evropská – Zmrzlík), nefunkční lokální biocentrum L2/180 (Za hospodou) a nefunkční lokální biokoridor L4/416 (K Telečku).

Přímo v řešeném území určeném pro výstavbu se nenacházejí žádné registrované ani k registraci navržené významné krajinné prvky (dále též „VKP“), ani VKP taxativně vymezené zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Nejbližšími VKP ze zákona jsou údolí a prameniště Motolského potoka s lužním lesem (součást přírodovědné lokality v k. ú. Stodůlky a Třebonice) přibližně 800 m jihovýchodně, pramen Mistřínská studánka se Zličínským potokem a Návesní rybník přibližně 800 m severně. Nejbližšími registrovanými VKP jsou Step v Řeporyjích (k. ú. Stodůlky), Řepská step (k. ú. Řepy) a Step nad Golfovým hřištěm (k. ú. Jinonice), vzdálené vzdušnou čarou přibližně 2,5 km, 3,0 km a 4,0 km jihovýchodním, severovýchodním a východním směrem od řešeného území.

V dotčeném území se nenachází žádný památný strom.

Na základě stanoviska OCP MHMP (č. j. MHMP 250325/2026 ze dne 23. 3. 2026) záměr nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry nebo koncepcemi významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.

Záměrem nebude dotčeno ani ovlivněno žádné zvláště chráněné území, chráněná ložisková území a přírodní park.

Lze konstatovat, že realizací záměru nedojde k významnému negativnímu ovlivnění prvků ÚSES, VKP, zvláště chráněných území, chráněných ložiskových území, evropsky významných lokalit, ptačích oblastí ani přírodních parků.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví

Řešené území zahrnuje jak část komunikace Na Radosti, tak zpevněné plochy bývalého hospodářského areálu, jehož stavby byly již strženy (naposledy patrné na leteckém snímku z roku 2012). Po jejich stržení zůstalo zachováno pouze oplocení a zpevněné plochy. Jedná se o typický brownfield. Předmětem demolice bude pouze odstranění základů původních staveb, stávajících konstrukcí, zpevněných ploch a oplocení. Přeložky inženýrských sítí, případně zásahy do jejich ochranných pásem, budou upřesněny v navazujícím stupni projektové dokumentace.

V zájmovém území se nenacházejí žádné kulturní ani historické památky, které by mohly být ohroženy, a lokalita se nenachází v ochranném pásmu Pražské památkové rezervace; dotčené pozemky leží mimo památkově chráněná území ve smyslu § 14 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů (dále též „zákon o státní památkové péči“). Katastrální území Zličín i Třebonice se nacházejí v pásmu ÚAN II. kategorie (Velká Praha – Stodůlky, Řepy, Zličín, Sobín, Třebonice), tj. na území s důvodně předpokládaným výskytem archeologických nálezů. V případě jejich zjištění musí být postupováno v souladu se zákonem o státní památkové péči, přičemž investor je povinen ohlásit zahájení zemních prací nejméně dva týdny předem a umožnit a hradit případný záchranný archeologický výzkum.

Záměrem nebudou nepříznivě ovlivněny archeologické, kulturní ani architektonické památky. K dotčení hmotného majetku dojde pouze v souvislosti s demolicí několika drobných objektů (základů původních staveb, stávajících konstrukcí, zpevněných ploch a inženýrských sítí apod.).

Záměr je z hlediska vlivu na hmotný majetek a kulturní dědictví akceptovatelný.

Z charakteru záměru vyplývá, že předložený záměr nepředstavuje významný rizikový faktor z pohledu vzniku havárií nebo nestandardních stavů a nedojde k významnému negativnímu vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví.

Vzhledem k charakteru záměru a jeho lokalizaci je zřejmé, že se záměrem nejsou spojeny vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující hranice České republiky.

Oznámení se dostatečně věnuje posouzení vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví a vlivů na životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, biologickou rozmanitost, půdu, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní dědictví a na jejich vzájemné působení a souvislosti. Z oznámení plyne, že záměr lze akceptovat.

Z provedeného hodnocení vyplynulo, že vlivy předmětného záměru na jednotlivé posuzované oblasti životního prostředí budou nevýznamné, proto příslušný úřad rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku rozhodnutí.

Podle § 7 odst. 6 zákona jsou součástí odůvodnění rozhodnutí rovněž doporučení pro zpracování podkladů k žádosti o jednotné environmentální stanovisko.

Z provedeného zjišťovacího řízení nevyplynula žádná doporučení pro zpracování podkladů k žádosti o jednotné environmentální stanovisko.

2. Úkony před vydáním rozhodnutí

Oznámení záměru bylo OCP MHMP předloženo dne 3. 6. 2026.

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

Zahájení zjišťovacího řízení oznámil příslušný úřad dne 9. 6. 2026. 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 PHA1285. 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 9. 6. 2026. 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 9. 7. 2026. Podle § 6 odst. 6 zákona k vyjádřením zaslaným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží.

Celkem byla příslušnému úřadu zaslána 5 vyjádření.

3. Podklady pro vydání rozhodnutí

Příslušný úřad při vydání rozhodnutí vycházel zejména z předloženého oznámení zpracovaného podle přílohy č. 3 k zákonu. To bylo zpracováno v dubnu 2026 Ing. Janem Králem, který je držitelem platné autorizace pro oblast posuzování vlivů na životní prostředí. Oznámení se zabývá vymezením a posouzením předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí. K oznámení jsou přiloženy následující přílohy:

- stanovisko OCP MHMP s vyloučením významného vlivu na lokality soustavy Natura 2000 (č. j. MHMP 250325/2026 ze dne 23. 3. 2026),
- Dopravněinženýrské podklady pro záměr P+R Depo Zličín (Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s.; 12/2025),
- Dopravněinženýrské posouzení pro akci „P+R Depo Zličín“ (Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s.; 10/2025),
- DIP pro záměr „P+R Depo Zličín“, Praha – Zličín (Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy; ze dne 14. 11. 2025),
- Rozptylová studie (RNDr. Marcela Zambojová; 01/2026),
- Hluková studie (Mgr. Radomír Smetana; 02/2026),
- Posouzení vlivů na veřejné zdraví (RNDr. Marcela Zambojová; 03/2026),
- Aktualizace dendrologické inventarizace (Ing. et Ing. Pavel C. Jaroš; 09/2025),
- Biologický průzkum území (Ing. et Ing. Pavel C. Jaroš; 06/2020),
- Stanovisko biologa k aktuálnímu stavu fauny a flóry v území dotčeném záměrem „P+R Depo Zličín“ (Ing. et Ing. Pavel C. Jaroš; 5. 3. 2026),
- Podrobný inženýrskogeologický a hydrogeologický průzkum, geologický průzkum pro vsakování srážkových vod (Mgr. Petr Zimola; 04/2020),
- Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny „Stavba č. 43776 P+R Depo Zličín“ (Ing. Jan Král a kol.; 02/2026),
- Posouzení vlivů na klimatický systém (RNDr. Marcela Zambojová; 03/2026),
- výkresová část (METROPROJEKT Praha a.s.; 11/2025).

Příslušný úřad dále přihlížel ke všem písemným vyjádřením k oznámení zaslaným příslušnému úřadu (viz níže).

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

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

- Městská část Praha-Zličín, vyjádření č. j. 1442/2026/Zlic/FOPRI/LBla ze dne 9. 7. 2026,
- Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze, vyjádření č. j. HSHMP 31449/2026 ze dne 13. 7. 2026,
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor památkové péče, vyjádření č. j. MHMP 629751/2026 ze dne 17. 6. 2026,
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí, vyjádření č. j. MHMP 679134/2026 ze dne 1. 7. 2026,
- pan Jůza, vyjádření ze dne 26. 6. 2026.

Obdržená vyjádření jsou spolu se závěrem zjišťovacího řízení zveřejněny v IS EIA (www.cenia.cz/eia) pod kódem PHA1285.

5. Vypořádání vyjádření obdržených v průběhu zjišťovacího řízení

Příslušný úřad obdržel v průběhu zjišťovacího řízení 1 vyjádření dotčeného územního samosprávného celku, 3 vyjádření dotčených orgánů a 1 vyjádření veřejnosti. Níže je shrnuta podstata zaslaných vyjádření. Vypořádání příslušným úřadem je v textu odlišeno kurzívou.

Městská část Praha-Zličín (dále též „MČ Praha-Zličín“) konstatuje, že záměr považuje za potřebný, jeho přínos pro životní prostředí je však podmíněn napojením na veřejnou dopravu. MČ Praha-Zličín vytýká záměru zejména nedostatečně zajištěné pěší a autobusové spojení se stanicí metra Zličín (docházková vzdálenost přibližně 850 m po nevyhovujícím chodníku) a požaduje sladit realizaci P+R s výstavbou nové stanice metra. Dále upozorňuje na problematiku dopravního napojení výjezdu z objektu na ulici Na Radosti v dopravních špičkách, což může řidiče od využití P+R odradit.

Za klíčový bod MČ Praha-Zličín označuje dostupnost MHD. V návrhu chybí autobusová zastávka ve směru od metra (řešena je pouze zastávka ve směru k metru). Doporučuje tuto problematiku podrobně řešit, včetně případné úpravy křižovatky a zajištění plynulosti dopravy.

MČ Praha-Zličín dále doporučuje zvážit řadu opatření nad rámec zjišťovacího řízení pro zvýšení udržitelnosti stavby, zejména: environmentální a energetická opatření (fotovoltaické panely, zelené střechy a fasády, zasakovací dlažba, retence srážkových vod, LED osvětlení se senzory), podporu biodiverzity (zeleň, hmyzí hotely, ptačí budky), podporu čisté mobility (dobíjecí stanice pro elektromobily i elektrokola, carsharing/bikesharing), smart technologie pro řízení parkování a použití ekologických stavebních materiálů s minimalizací prašnosti a hluku při výstavbě.

MČ Praha-Zličín nepožaduje posouzení záměru dle zákona. Připomínka týkající se koordinace záměru s výstavbou nové stanice metra se netýká posuzování vlivů na životní prostředí. Příslušný úřad posuzuje záměr tak, jak je definován v oznámení. Ani ostatní připomínky MČ Praha-Zličín se netýkají procesu posuzování vlivů na životní prostředí nebo jsou již ve větší míře podrobnosti a směřují do následných fází projektové přípravy stavby. Obávané narušení plynulosti dopravy je spekulativní a tento výrok není nijak podložen. Naopak součástí oznámení je studie „Dopravněinženýrské posouzení pro akci P+R DEPO ZLIČÍN“, jejíž součástí je kapacitní posouzení křižovatky Na Radosti × P+R DEPO Zličín. V závěru této studie

je konstatováno, že předmětná křižovatka kapacitně vyhoví s dostatečnými rezervami kapacity na všech vjezdech. Dvě odbavovací místa na vjezdu do objektu mají zajistit plynulé odbavení kapacity objektu. Ohledně chybějící autobusové zastávky je příslušnému úřadu z úřední činnosti známo, že s výstavbou druhé autobusové zastávky na severní straně (směr od metra) se počítá, je však součástí stavby „Bytový dům Na Radosti III“. Vzhledem k charakteru vyjádření dále bez komentáře.

Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze konstatuje, že oznámení je zpracováno v dostatečném rozsahu a že v rámci řešeného území se nepředpokládá žádný výrazný negativní vliv záměru na veřejné zdraví.

Se zřetelem na charakter vyjádření bez komentáře.

Magistrát hlavního města Prahy, odbor památkové péče, sděluje, že dotčené území leží mimo památkově chráněná území ve smyslu ustanovení § 14 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Se zřetelem na charakter vyjádření bez komentáře.

Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí, nepožaduje posouzení dle zákona. OCP MHMP z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu, lesů, nakládání s odpady, ochrany ovzduší, myslivosti, ochrany přírody a krajiny i ochrany vod neuplatňuje žádné připomínky.

OCP MHMP z hlediska jeho chráněných zájmů neuplatňuje zásadní připomínky. Vzhledem k charakteru vyjádření dále bez komentáře.

Pan Jůza za zásadní nedostatek považuje vzdálenost záměru od stanice metra a nedostatečné navazující spojení. Přesto očekává vysoké využití P+R a požaduje realizovat souběžně se záměrem odkládanou výstavbu nové stanice metra.

Dále upozorňuje, že lokalita by mohla řešit i nedostatek odstavných míst pro autobusy v terminálu Zličín, a navrhuje zřídit v objektu P+R odstavná místa pro autobusy. Zpochybňuje tvrzení oznámení o návaznosti na MHD a požaduje jej doložit vyjádřením organizace ROPID. K dopravě dále požaduje posoudit, zda zdržení na vjezdu do objektu nepovede k tvorbě kolon v ulici Na Radosti. Upozorňuje také na věcné nepřesnosti v textu oznámení (např. nepřesný popis historie MČ na str. 69 oznámení).

V závěru svého vyjádření shrnuje, že požaduje výstavbu nové stanice metra souběžně se záměrem, úpravu záměru tak, aby jeho součástí bylo min. 10 odstavných míst pro autobusy, a posouzení, zda nebude docházet ke zdržování provozu ulic Na Radosti (způsobenému nikoliv kapacitou křižovatky, ale vlastním vjezdem do objektu).

Pan Jůza nepožaduje posouzení záměru dle zákona. Opět jsou uplatněny pouze připomínky, které nejsou předmětem posuzování vlivů na životní prostředí (např. velká vzdálenost od stanice metra, nedostatečná návaznost na PID nebo chybějící koordinace předmětného záměru se záměrem výstavby nové stanice metra). Obávaná tvorba kolon je spekulativní a tento výrok není nijak podložen. Naopak součástí oznámení je studie „Dopravněinženýrské posouzení pro akci P+R DEPO ZLIČÍN“ jejíž součástí je kapacitní posouzení křižovatky Na Radosti x P+R DEPO Zličín. V závěru této studie je konstatováno, že předmětná křižovatka kapacitně vyhoví s dostatečnými rezervami kapacity na všech vjezdech. Dvě odbavovací místa na vjezdu do objektu mají zajistit plynulé odbavení kapacity objektu. Vzhledem k charakteru vyjádření dále bez komentáře.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí mohou oznamovatel, dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2 zákona a dotčené územní samosprávné celky podat odvolání k Ministerstvu životního prostředí, a to podáním učiněným u OCP MHMP. Odvolací lhůta činí 15 dnů ode dne doručení rozhodnutí. Odvoláním lze napadnout výrokovou část rozhodnutí, odvolání jen proti odůvodnění rozhodnutí je nepřípustné. V odvolání musí být uvedeno, v jakém rozsahu se rozhodnutí napadá a v čem je spatřován rozpor s právními předpisy nebo nesprávnost rozhodnutí nebo řízení, jež mu předcházelo. Splnění podmínek podle § 3 písm. i) bodu 2 zákona doloží dotčená veřejnost v odvolání.

RNDr. Štěpán Kyjovský

ředitel odboru ochrany prostředí
podepsáno elektronicky

Rozdělovník:1. Oznamovatel (oprávněný zástupce oznamovatele):

- Ing. Alena Vrátná, IDDS: y46ggkv

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.3. Dotčený územní samosprávný celek ke zveřejnění na úřední desce po dobu nejméně 15 dnů podle § 16 zákona:

- Městská část Praha-Zličín, starostka, IDDS: cnbbtxh

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
- Úřad městské části Praha 17, odbor životního prostředí a dopravy, IDDS: 4mnbvza
- Úřad městské části Praha 17, odbor životního prostředí a dopravy (vodoprávní úřad), IDDS: 4mnbvza
- Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, IDDS: c2zmahu

5. Spis