

Váš dopis zn./ze dne:

Vyřizuje/tel.:

Č. j.:

Mgr. Kamila Včislaková

MHMP 236878/2018

236 004 490

Sp. zn.:

Počet listů/příloh: **9/0**

S-MHMP 581631/2016 OCP

Datum:

05.02.2018

Zápis

z veřejného projednání posudku a současně dokumentace záměru

Obytný soubor Praga, k.ú. Záběhllice a k.ú. Hostivař

dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon)

I. Základní údaje

- **1. Průběh posuzování před veřejným projednáním**
- 5. 4. 2016 bylo příslušnému úřadu doručeno oznámení podle přílohy č. 3 k zákonu.
- 11. 4. 2015 bylo oznámení rozesláno dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům k vyjádření. Oznámení spolu s informací o možnosti uplatnit připomínky k záměru byly v souladu s požadavky § 16 zákona zveřejněny na úředních deskách dotčených územních samosprávných celků a na internetu.
- 3. 8. 2016 vydal příslušný úřad závěr zjišťovacího řízení s tím, že předložený záměr bude dále posuzován podle zákona a upřesnil informace, které je vhodné uvést do dokumentace.

Závěr byl zveřejněn na úředních deskách dotčených územních samosprávných celků a na internetu.

- 30. 1. 2017 oznamovatel předal příslušnému úřadu dokumentaci zpracovanou podle přílohy č. 4 zákona.
- 8. 2. 2017 byla tato dokumentace příslušným úřadem rozeslána k vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům. Dokumentace spolu s informací o možnosti uplatnit připomínky byly v souladu s požadavky § 16 zákona zveřejněny na úředních deskách dotčených územních samosprávných celků a na internetu.
- 12. 4. 2017 příslušný úřad smluvně zajistil zpracování posudku.
- 2. 6. 2017 byla dokumentace vrácena oznamovateli k doplnění.
- 4. 9. 2017 bylo příslušnému úřadu předloženo doplnění dokumentace, které bylo následně předáno zpracovateli posudku.
- 30. 10. 2017 převzal příslušný úřad zpracovaný posudek.
- 8. 11. 2017 rozeslal příslušný úřad posudek společně s doplněním dokumentace k vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům. Posudek (s doplněním dokumentace) spolu s informací o možnosti uplatnit připomínky byl v souladu s požadavky § 16 zákona zveřejněn na úředních deskách dotčených územních samosprávných celků a na internetu.
- 30. 11. 2017 byla rozeslána pozvánka na veřejné projednání. Informace o místě a času konání veřejného projednání byla zveřejněna dle požadavků § 16 zákona na úředních deskách dotčených územních samosprávných celků a na internetu.

○ **2. Místo a čas veřejného projednání**

Veřejné projednání se uskutečnilo 12. 12. 2017 od 15,00 hod. do cca 17,30 hod. v zasedací místnosti č. 201 ve Škodově paláci (Magistrát hl. m. Prahy, Jungmannova 35/29, Praha 1).

○ **3. Řízení veřejného projednání**

Ve smyslu § 4 odst. 2 vyhlášky MŽP č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí, byla pověřena řízením veřejného projednání Mgr. Kamila Včislaková, specialistka posuzování vlivů na životní prostředí odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy.

○ **4. Účastníci veřejného projednání**

- oznamovatel:
 - Ing. Veronika Pitáková, Rezidence Pragovka, s.r.o.
- projektant:
 - Ing. arch. Hynek Vlach, R21 Architects, s.r.o.
- zpracovatel dokumentace:

- Ing. Petr Hosnedl
- zpracovatel posudku:
 - Ing. Jan Král
- příslušný úřad:
 - Ing. Jana Cibulková, OCP MHMP, vedoucí oddělení posuzování vlivů na životní prostředí
 - Mgr. Kamila Včislaková, OCP MHMP, specialista posuzování vlivů na životní prostředí.
- Celkem se veřejného projednání účastnilo přibližně 20 osob.

II. Průběh veřejného projednání

Ing. Pitáková uvedla, že navržený záměr se nachází na rozhraní městských částí Praha 10 a Praha 15 na území bývalého výrobního areálu (tzv. brownfieldu). Území je ohraničeno ulicemi Pražská, U Průseku a Strašnická. V předchozích letech na pozemcích proběhla demolice továrních hal až na úroveň terénu. Velikost pozemku je zhruba 6,4 ha. Záměrem stavebníka je na těchto pozemcích vybudovat bydlení středního a vyššího standardu s kvalitním veřejným prostorem. Rezidenční projekt bude obsahovat zhruba 1 000 bytových jednotek realizovaných postupně v několika etapách. V rámci projektu bude realizováno i odpovídající množství podzemních parkovacích stání a venkovních návštěvnických stání. Obytný soubor je navržen tak, aby poskytl maximální všestranný komfort a variabilitu z hlediska pohybu a prostupnosti pro pěší jak v rámci areálu, tak i pro obyvatele okolní stávající zástavby. Mezi jednotlivými bytovými bloky jsou navržena dětská hřiště pro různé věkové skupiny a jedno větší víceúčelové sportovní hřiště.

Ing. arch. Vlach uvedl, že území určené k výstavbě má plochu 6,4 ha a je to bývalý průmyslový areál. Jedná se o 16 bytových domů s celkovou kapacitou zhruba 1 000 bytů. Součástí areálu je restaurace, malé náměstí, sportovní plocha, školka, park a veřejná parkovací stání podél Pražské ulice. V jižní části jsou navrženy nebytové prostory, kde se předpokládá využití služeb – pravděpodobně ordinace. Dále ukázal na prezentaci průchody areálem. Areál je v severní části tvořen polootevřenými vnitrobloky, které se terasovitě snižují směrem k jihu. Prohlásil, že jedním z cílů je poskytnout kvalitní veřejný prostor zejména pro pěší a zajistit průchodnost území.

Dotčené území má špičkovou dopravní obslužnost (v blízkosti jsou situovány zastávky tramvají a autobusů, velmi dobrá je i dostupnost nejbližší stanice metra Skalka). Docházková vzdálenost na všechny nejbližší zastávky městské hromadné dopravy je v řádech stovek metrů (cca 300, 350 metrů).

Dále uvedl, že v rámci investičního záměru částečně došlo a ještě dojde k odstranění ekologické zátěže, která se v území v průběhu desetiletí zkoncentrovala.

Zopakoval, že nejvyšší objekty jsou situovány podél Pražské a zástavba se snižuje směrem k centrální části (směrem k parku) a zkonstatoval, že průměrná podlažnost areálu je cca 6,3.

Dále uvedl, že minimální počet návštěvnických stání podle platných předpisů je pro předmětný areál 100 (v projektu je jich navrženo 179) a minimální počet vázaných stání pro obyvatele areálu je 1 068 (v projektu jich je navrženo 1 175). Celkový navržený počet parkovacích stání je tedy 1 354 a závazné požadavky jsou pokryty s rezervou 186 parkovacích stání.

Dle územního plánu se jedná o území všeobecně obytné a naprostá většina území je tvořena byty. Zkonstatoval, že záměr je v souladu s územním plánem (je splněn koeficient podlažních ploch i koeficient zeleně). Je zde plánována poměrně rozsáhlá výsadba, která bude eliminovat kácení. Dále byl zpracován požadavek na zelené střechy.

Ke snížení hlukové zátěže se na ul. Švehlova a Strašnická počítá s výměnou povrchu z běžného asfaltu za asfalt tichý (tzv. Viaphone), který přináší v různých podmínkách různý hlukový pozitivní efekt (pohybuje se standardně v rozmezí 1,5 až 3,5 dB).

Ing. Hosnedl uvedl, že se jedná o obytný soubor (16 bytových domů, mateřská škola a drobné objekty občanské vybavenosti). Záměr řeší využití bývalé plochy brownfieldu po bývalých továrnách Technometra a Praga a je situován na pomezí městských částí Praha 10 a Praha 15. Pozemky leží v trojúhelníku ulic Pražská, Strašnická a U Průseku. Po plném zprovoznění záměru bude obytný soubor užívat cca 2 413 osob. Počet parkovacích stání je navržen v souladu s Pražskými stavebními předpisy (celkový počet: 1 354 – z toho 179 na povrchu a 1 175 v podzemních garážích).

Hodnocení vlivů je rozloženo mezi období výstavby záměru a období jeho provozu. V souvislosti s výstavbou byl řešen stavební hluk z dopravy, znečištění ovzduší ze stavebních činností uvnitř staveniště, možnosti odstranění stávající zeleně, možnosti vzniku stavebních odpadů a potenciální možnosti uvolnění staré ekologické zátěže z horninového prostředí. V rámci provozu bude záměr působit jako nový zdroj dopravy po veřejných komunikacích a dalším souvisejícím vlivem je znečištění ovzduší z vyvolané dopravy (znečištění ovzduší z vytápění není předpokládáno, protože záměr bude vytápěn CZT).

Dále popsal jednotlivé navržené a hodnocené varianty dopravního napojení. Uvedl, že byly posuzovány 3 varianty dopravního napojení: v 1. variantě je záměr napojený do ulice Pražská (výjezdy z garáží) a Strašnická, ve 2. variantě je záměr napojený pouze do ulice Pražské (jedním přímým vjezdem a vjezdy do garáží), ve 3. variantě je zachován průjezd obslužné komunikace do Pražské ulice a oba výjezdy do Strašnické, přičemž je výjezdy možné upravit dopravním značením.

Po zjišťovacím řízení došlo ke snížení objektů B a C o poslední patra mezonetových bytů, byla navýšena kapacita mateřské školy na dvojnásobek, byly rozšířeny pásy uličního stromořadí a byl rozšířen počet stanišť tříděného a směsného odpadu.

Na základě připomínek, které byly doručeny k dokumentaci, dospěl příslušný úřad k názoru, že je třeba dokumentaci doplnit. V doplnění byla vyhodnocena třetí varianta dopravního napojení, bylo provedeno kapacitní posouzení křižovatky Průběžná - Na Padesátém, bylo doplněno ozelenění střech objektů, byla vylepšena bilance odvádění dešťových vod a byla doplněna instalace akumulčních nádrží s využitím dešťové vody pro zavlažování. Dále byla zpracována analýza rizika s ohledem na staré ekologické zátěže a byl spočítán příspěvek polévatého prachu frakce PM_{2,5}.

Vliv hluku byl ověřen modelovým výpočtem Hluk+ na základě dopravních podkladů TSK-ÚDI a IPR Praha. Hodnocení bylo provedeno pro výhledové stavy roku 2022, kdy dojde k maximálnímu zprovoznění záměru při stavu teoretického naplnění kapacity územního plánu, což je teoreticky maximální stav.

Páteřní komunikací v území je Švehlova ulice. Ve výhledu roku 2022 v případě naplnění územního plánu bude Švehlova ulice zatížena mírně nad limit, který stanovuje aktuální nařízení vlády, což je dáno tranzitním charakterem komunikace. Přetížení záměru je velice nízké, v podstatě na nehodnotitelné úrovni (0,8 – 1,3 dB). Pro snížení hlukové zátěže je na části ulice Švehlova a Strašnická navrhována výměna asfaltu za tichý povrch (tichý asfalt Viaphone). V případě uplatnění tohoto opatření bylo modelem ověřeno, že dojde k vylepšení stávajícího stavu.

Z hlediska vlivu na kvalitu ovzduší se sledovaly standardní škodliviny (oxidy dusíku, PM₁₀, PM_{2,5}, benzen a benzo(a)pyren). Z výsledků rozptylové studie vyplývá, že vlivem provozu záměru nedojde k překročení limitních hodnot žádné ze sledovaných škodlivin. V současnosti je v území překračována koncentrace benzo(a)pyrenu - příspěvek provozu záměru je ale ve velice malé úrovni 0,0071 ng, což je méně než 1 % a změna nevyžaduje provedení žádného opatření.

V řešeném území se nachází stará zátěž (v důsledku výrobních činností). Uvedl, že území se z hlediska staré ekologické zátěže dlouhodobě sleduje a byla provedena celá řada průzkumů. V doplnění dokumentace byla dále provedena analýza rizika, která prokázala, že výskyt ropných látek nepředstavuje žádné riziko. Kontaminovanou zeminu při výstavbě je nutné likvidovat v souladu se zákonem o odpadech. Bude nutný ekologický dozor, který zaručí, že zemina bude správně zatříděna a že s ní bude naloženo odpovídajícím způsobem. Zjištěné znečištění se nešíří mimo hranice řešeného území a není zde riziko ohrožení zdraví lidí v případě realizace stavebních prací v zájmovém území. Jako opatření je navrhováno zpracovat projekt sanačních prací v rámci projektové dokumentace ke stavebnímu povolení a zároveň uplatnit ekologický dozor nad vznikem a likvidací demoličního odpadu a zemin.

Z důvodu výskytu staré zátěže není v území možné zasakování dešťových vod. Recipientem dešťových vod je jednotná kanalizační síť, která je zakončená ÚČOV. Na základě připomínek došlých k dokumentaci byla vylepšena bilance odtoku vody z území, byly doplněny akumulční nádrže pro využití vod (např. k zavlažování, kropení chodníků apod.) a byl zvýšen podíl zeleně o návrh zelených střech.

V území se nachází vzrostlá zeleň, která doprovázela původní dispozici výrobních hal a komunikací, které byly účelově koncipované pro výrobní činnosti. V rámci obytného souboru je navrhována výsadba nové zeleně tak, aby sloužila pro funkci obytného souboru a protože obytné objekty mají jinou koncepci než účelové tovární haly, je možnost zachování stávajících stromů minimální nebo omezená.

Z hlediska vlivu na krajinu bylo provedeno odborné hodnocení k ovlivnění krajinného rázu, byla použita metoda prostorové a charakterové diferenciacie území (metoda je původem z ČVÚT od doc. Vorla a kolektivu autorů). Za závěru vyplývá, že záměr nepředstavuje možnosti ovlivnění krajinného rázu tak, jak jej definují kritéria § 12 zákona č. 114/1992 Sb. Negativní ovlivnění krajinného rázu je možné zcela vyloučit, krajinný prostor je téměř bez znaků přírodní charakteristiky, ani v kulturní a historické charakteristice nebyl zjištěn žádný pozitivní znak, není možné zde definovat harmonické měřítko ani vztahy v krajině. V území není možné ve smyslu ochrany krajinného rázu definovat estetické hodnoty vizuální scény. Ve smyslu územně analytických podkladů hl. m. Prahy nebudou dotčeny pohledově exponované svahy ani pohledové horizonty historických jader pražské památkové rezervace.

Ing. Král uvedl, že posudek hodnotí úplnost a správnost zpracované dokumentace EIA, akceptovatelnost záměru a to, zda je možné záměr doporučit k realizaci. Je možné konstatovat, že struktura a obsah dokumentace odpovídá příloze č. 4, z hlediska úplnosti je dokumentace a její doplnění v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a je tedy možné formulovat návrh závazného stanoviska. Připomínky, které v posudku uvádí, se týkají především přehlednosti a preciznosti zpracování dokumentace a ne obsahu jako takového. Co se týká záměru a jeho akceptovatelnosti, tak záměr do území přinese novou dopravu, hluk a emise z této dopravy, záměr dále ovlivní krajinu a z hlediska biologických vlivů je poměrně detailně řešen vliv na populaci prskavce menšího a prskavce většího.

Z hlediska vlivů na hlukovou situaci jsou navržena kompenzační opatření formou položení tichého asfaltu v ulicích Švehlova a Strašnická. Následně výsledky modelového výpočtu v hlukové studii konstatovaly, že dojde buď ke zlepšení, nebo k tomu, že nebude zhoršen současný stav. Jako kompenzační opatření pro benzo(a)pyren a prachové částice, které jsou nositelem benzo(a)pyrenu, v současné době existuje pouze výsadba stromů, proto je důležité, aby v rámci návrhu výsadeb byla maximalizovaná výsadba stromů se střední a ideálně s velkou korunou.

V roce 2015 byly v území černé skládky, které jsou biotopem pro oba prskavce. V roce 2016, kdy byl proveden podrobný monitoring, už byly skládky odstraněny a prskavci v území nalezeni nebyli (přesídlili se do okolí za hranici areálu, kde se skládky vyskytují). Z tohoto důvodu bylo v rámci biologického monitoringu doporučeno, aby stavba postupovala etapovitě (aby měli prskavci možnost přesunout se na jiné území). Z hlediska procesu EIA navrhuje vydat souhlasné závazné stanovisko za předpokladu dodržení navržených kompenzačních opatření.

Eva Šuchmanová uvedla, že její připomínky se týkají hlavně jednoznačné předimenzovanosti chystané výstavby, které podle jejího názoru byly v doplněné dokumentaci i v posudku naprosto ignorovány. Nejvíce ji trápí nárůst dopravy v dotčené lokalitě, která je již v současné době extrémně dopravně zatížená. V dokumentaci je konstatováno, že křižovatka Švehlova - nájezd na Jižní spojku kapacitně vyhoví, domnívá se ale, že studie, tabulky a grafy uvedené v dokumentaci a posudku vůbec neodráží realitu. Sdělila, že bydlí přímo na křižovatce Podléšková - Topolová, vidí z okna takřka na zmíněnou křižovatku a stav je tam už dnes neúnosný. Ve svých připomínkách posílala i fotografie (z roku 2011 a 2013), které dokumentují stav z jednoho rána, kdy se v okolí celkem nic kolizního nedělo, a přesto byla Švehlova ulice zacpaná od tramvajové zastávky Zahradní Město až do míst, kde má vzniknout chystaný záměr. Podotkla, že toto se děje velice často.

Místo, kde bydlí, se nachází v dolíku, který tvoří Švehlova ulice pod Jižní spojkou, na které ve velké frekvenci jezdí kamiony i osobní auta. Toto území je zatíženo dopravně, hlukem, zplodinami a zápachem z továrny Mitas. Chtěla by znát názor především zpracovatele dokumentace a posudku na problematiku dolíku, který bude extrémně zasažen nárůstem dopravy z chystaného záměru. Postrádá rozptylovou studii pro prachové částice v okolí zastávky Zahradní Město a posouzení hluku v této lokalitě. V dokumentaci sice jsou udávány referenční body, ale nejbližší referenční bod je v Jasmínové ulici nahoře na kopci. Pro zmíněný dolík žádná studie neexistuje nebo aspoň postrádá údaje přesně pro tuto lokalitu. Domnívá se, že ve špičkách je tam situace nejhorší a že není zohledněná. Na základě výše uvedeného by chtěla požádat, aby chystaný záměr byl výrazně redukován.

Dále se zeptala, jak se posuzovatel srovnává se zápachem z továrny Mitas - zajímalo by ji, jestli na to budou noví obyvatelé, kteří se tam přestěhují, upozorněni.

Ing. Hosnedl uvedl, že kapacita záměru odpovídá míře využití území, která je daná územním plánem. Všechna hodnocení byla provedena na navrženou kapacitu. Podkladem byla dopravní studie TSK-ÚDI, což je pražská městská organizace, která je nezpochybnitelná. Referenční body se umísťují 2 metry před fasádu bytového domu tam, kde je stanoven limit. Hluk na ulici se neposuzuje na zastávce – limit se vždycky vztahuje k chráněnému objektu (jedná se o venkovní chráněný prostor staveb). Záměr nezpůsobí překračování limitů hluku, pokud se zrealizuje tichý asfalt, jak je deklarováno v hlukové studii. Současný negativní stav se pak dokonce vylepší. Intenzity vyvolané dopravy dle TSK-ÚDI jsou mírně předimenzované – předpokládá se, že lidé budou využívat ve větší míře městskou hromadnou dopravu, než jak je uvažováno ve studiích. Znečištění ovzduší se posuzuje rozptylovou studií, která je zpracována na základě emisních faktorů MEFA podle intenzit vyvolané dopravy. Zpracovatelka rozptylové studie využila dopravní podklady od TSK-ÚDI a použila stupeň dopravy 5 (tzn. pomalu jedoucí kolona) – rozptylová studie je tedy zpracována na straně bezpečnosti. Imisní pozadí je podle zákona určeno ve čtvercích 1 km² (je to výsledek modelování ČHMÚ) a k tomu je přidáván příspěvek.

Koncentrace polétavého prachu nepřekračují stanovené limity, pozadí je problematické v oblasti benzo(a)pyrenu, ale příspěvek záměru, který byl maximálně identifikovaný, je zanedbatelný, a není tudíž nutno realizovat opatření.

Dále uvedl, že zde došlo ke změně využití území na platformě územního plánu - Zastupitelstvo rozhodlo, že tady nebude továrna, ale bydlení. Už tímto rozhodnutím vzniká továrně Mitas jistý limit, a to, že nemůže obtěžovat budoucí i stávající obyvatele (jestliže dochází k obtěžování zápachem, tak by se pak situace měla řešit na úrovni ČIŽP a formou stížnosti). Z hlediska zápachu je aktuální stav v legislativě takový, že se řeší opatřením na zdroji - na konkrétní technologii, odkud unikají páchnoucí látky (filtrem, zakrytím, provozní kázní atd.). Zopakoval, že pokud dochází k překračování míry obtěžování zápachem, tak by se měl stěžovatel obrátit na ČIŽP. Dále podotkl, že při umísťování provozů nebo stabilizaci stávajících provozů se v územním plánu stanovují ochranná pásma, ve kterých je vyloučena obytná zástavba. Takže pokud chtěl někdo upozornit na zápach z továrny Mitas, tak v rámci změny územního plánu, kterou se transformovalo území, mělo být stanoveno ochranné pásmo. Zkonstatoval, že problém je širší, protože Mitas už dnes sousedí s obytnou zástavbou, a upozornil, že podle zákona č. 17/1992 Sb. je třeba chránit příjemce a ne znečišťovatele.

Dále uvedl, že referenční body v rozptylové studii jsou stanoveny plošně a předpokládá, že na zastávce Zahradní Město byl umístěn referenční bod na všechny škodliviny.

Eva Šuchmanová se dotázala, zda byl referenční bod dole u viaduktu blízko nájezdu na Jižní spojku, který je ráno většinou zacpaný, protože se tam hromadí doprava.

Ing. Hosnedl odpověděl, že tam určitě budou umístěny referenční body.

Eva Šuchmanová odpověděla, že je nenašla.

Ing. Hosnedl zkonstatoval, že studie je počítaná ve čtverci a referenční body jsou použity pro prezentaci, takže zpracovatel rozptylové studie „vypíchně“ vždycky konkrétní bod k prezentaci.

Eva Šuchmanová podotkla, že právě tato lokalita je dopravní zátěží nejvíc zasažena. Bude se sice do budoucna realizovat projekt „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n. – II. část“, ale není jasné, za jak dlouho (a jestli nebude realizován až poté, co bude posuzovaný záměr dokončen). Zprůchodnění tohoto úseku považuje za dobré, ale pokud k tomu nedojde do konce výstavby předmětného obytného souboru, tak dopravní situace v lokalitě bude neúnosná. Křižovatka Na Padesátém - Průběžná výhledově kapacitně nevyhoví z hlediska plynulosti dopravy (měla by být ve stavu F) a upozornila, že ve zmiňovaném dolíku se doprava zastaví a obyvatelům se výrazně zhorší kvalita života.

Ing. Hosnedl se ještě vrátil k referenčním bodům. V rozptylové studii je 11 referenčních bodů, které jsou umístěny na domech. Tyto referenční body jsou ve čtverci (v ploše) a výsledky jsou prezentovány v příloze ve formě izolinií (tedy plošně) – tzn., že pokud není v konkrétním místě umístěn referenční bod, tak se stačí podívat na izolinie a v ploše zjistit koncentraci. Body jsou vybrané na základě výsledků tak, aby prezentovaly situaci v lokalitě. Když je v rozptylové studii bodů moc, tak potom přestává být přehledná.

Křižovatka Průběžná - Na Padesátém, jejíž kapacitní posouzení bylo zpracováno v rámci doplnění dopravní studie, se nachází už dál od řešeného území, kde se uplatňují další vlivy z ostatních komunikací.

Požádal Ing. arch. Vlacha, aby se podrobněji vyjádřil k problematice dopravy.

Ing. arch. Vlach ukázal na obrázku v dopravní studii předmětnou křižovatku a popsal jednotlivé směry. Stupeň F, o kterém mluvila paní Šuchmanová, se týká odbočení vlevo do podjezdu z ulice Na Padesátém. Tento směr nevyhovuje už teď a nebude vyhovovat ani po dokončení obytného souboru. Z výsledků vyhodnocení vyplývá, že potenciální příspěvek ke stávající situaci je 6 vozidel ve špičkové hodině, což nemá vůbec žádný vliv na propustnost křižovatky. Úprava křižovatky (resp. celá přestavba „uzlu“ v rámci projektu SŽDC „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n. – II. část“) by měla být zahájena příští rok a měla by trvat asi dva roky, tudíž bude zrealizovaná daleko před dokončením obytného souboru. Uvedl, že přes zmíněnou křižovatku jezdí také a ví, že kdo to místo zná a může se mu vyhnout, tak se mu vyhne. Po úpravě celého toho „uzlu“ by se měly dostat všechny komponenty křižovatky na úroveň kvality dopravy A a B, takže stupeň „F“ by měl být touto úpravou zcela eliminován.

Tomáš Hrubý uvedl, že otázku dopravy považuje v rámci tohoto záměru za klíčovou. Ve svém jádru navržený záměr vítá a podporuje, aby se zde přiměřeně stavělo, ale největší problém spatřuje v nevyřešené dopravě.

Za největší problém považuje skutečnost, že není dostavěn okruh kolem Prahy. V momentě, kdy hrozí zavření lanového mostu a přesun tranzitní kamionové dopravy na Švehlova, tak si záměr výstavby v tomto rozsahu nedovede představit. Zajímalo by ho, kdy skutečně bude vyřešen okruh kolem Prahy - osobně by dal podmínku, že předmětná výstavba je možná až po realizaci okruhu v úseku 511.

V návaznosti na otázku „uzlu“ Na Padesátém - Švehlova uvedl, že se původně počítalo s dostatečnou kapacitní rezervou pro prostupnost do centrálních částí města, pak došlo k výrazné redukci do řešení, které by se během roku dvou mělo realizovat. Dodal ale, že pod viaduktem, který sice bude rozšířen a bude tam jezdit tramvajová a automobilová doprava, budou umístěny semaforey a tramvajové zastávky a bude tam docházet k mísení. Domnívá se, že pod viaduktem naopak dojde k výraznému zhoršení prostupnosti. Podotkl, že v dopravních špičkách je dopravní

situace na Švehlově neúnosná a pokud je navrženo 1 354 parkovacích míst, tak nevěří tomu, že Na Padesátém se to projeví 6 auty v hodině.

Dále uvedl, že by ho zajímalo, proč z návrhu Metropolitního plánu vypadlo v minulosti plánované prodloužení metra A, které považuje za velmi klíčové pro celou oblast (z hlediska zklidnění a útlumu automobilové dopravy).

Zopakoval, že za podmínky dostavění městského okruhu v úseku 511 a prodloužení metra A na Zahradní Město a do Záběhlic si potom dovede představit nezatěžující výstavbu i v navrženém rozsahu.

Ing. arch. Vlach uvedl, že preferuje MHD a ví, že ráno kolem osmé bývá úsek Švehlovy okolo nájezdu na Jižní spojkou zacpaný, situaci by ale neoznačil za dopravní zácpu. Podotkl, že tam ale možná nejezdí v úplně tu nejhorší hodinu. Problém předmětného místa je koncentrován do velice krátkého časového úseku. Je přesvědčen, že vzhledem ke špičkové vazbě území na městskou hromadnou dopravu, bude MHD ve velké míře používána.

Na základě průzkumu dopravy došlo v tomto úseku mezi rokem 2015 až 2017 k nárůstu 700 vozidel v každém směru. K tomuto nárůstu ale došlo bez jakéhokoliv konkrétního hmatatelného vlivu kohokoliv, kdo by v tomto území cokoliv vybudoval. Doprava (speciálně na těchto sběrných komunikacích) narůstá tak jako tak. Doprava v městě se chová jako kapalina v síti trubíček a současný ekonomický růst se projevuje větším pohybem pracovní síly, zboží a nakupujících – tzn., že k postupnému přitěžování křižovatek dojde bez konkrétního záměru tak jako tak. Podle rozpadu dopravy dojde po dokončení záměru na tom nejfrekventovanějším úseku maximálně k 700 pohybům v každém směru (což je přírůstek předmětného záměru).

Tomáš Hrubý vyslovil pochybnosti, jestli dopravní data byla skutečně vztažena i na budoucí plánovaný stav (jestli byl brán v potaz i projekt „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n. – II. část“). Domnívá se, že po umístění semaforů a tramvajových zastávek pro přestup na nové vlakové nádraží se výrazně zhorší situace v území.

Dále uvedl, že se zúčastnil veřejného projednání velké studie Bohdalec – Slatiny, kde má být vybudována nová čtvrť pro 20 - 30 tisíc obyvatel. Prohlásil, že je pro rozvoj a výstavbu a že navržený záměr v zásadě vítá a podporuje, ale problém vidí v tom, že nikdo nechce řešit dopravní situaci. V oblasti za Jižní spojkou a železniční tratí jsou úzká hrdla a nelíbí se mu záměr nového Metropolitního plánu, který s touto oblastí (Záběhlice, Zahradní Město, část Hostivaře) bohužel nepočítá pro zlepšení městské hromadné dopravy.

Zahradní Město a Záběhlice mají 20 000 obyvatel, navržený záměr je pro cca 2 500 obyvatel. Dle Metropolitního plánu jsou v okolí další rozvojové plochy, kde se bude dále stavět. Je zde problém, kdykoliv se začne Jižní spojka a tím, že není řešen městský okruh a nestaví se 511, tak enormně vzrůstá zatíženost a ucpe se Švehlova a Záběhlická. A tím se zvyšuje hlukové a emisní zatížení.

Ing. arch. Vlach uvedl, že z dopravního posouzení vyplývá, že sjezdy a nájezdy na Jižní spojku z hlediska kapacity jsou v pořádku i bez světelného signalizačního zařízení. Po úpravě křižovatky Na Padesátém – Průběžná na světelně řízenou je jednoznačně deklarováno zlepšení, a to hlavně ve smyslu výjezdu z ulice Na Padesátém. Všechny směry budou ve stavu maximálně C.

Tomáš Hrubý uvedl, že v rámci studie Bohdalec – Slatiny je problém v tom, že se počítá s vyvedením dalšího křížení tramvajové trati do ulice Na Padesátém těsně před vjezd pod viadukt. Dotázal se Ing. arch. Vlacha, zda viděl studii Bohdalec – Slatiny.

Ing. arch. Vlach odpověděl, že se seznámil jenom s částí studie (podjezd, přestup, zastávka atd.).

Tomáš Hrubý zopakoval, že je v plánu nově vyvést další křížení tramvají a domnívá se, že s novými tramvajovými zastávkami a semaforey se situace ze strany od Strašnic (od Skalky) zhorší.

Ing. Král se ještě vrátil k otázce posouzení křižovatky Na Padesátém - Průběžná a uvedl, že byla kapacitně posouzena jako neřízená (TSK a.s., červenec 2017 – úroveň kvality dopravy pro levé odbočení vychází F) i řízená (Metroprojekt Praha a.s. a SUDOP Praha a.s., srpen 2015 pro SŽDC v rámci „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n. – II. část“ – úroveň kvality dopravy vychází A, B, maximálně C). Tzn., že obě varianty byly vyhodnoceny, jenom ve dvou různých studiích. Dále poukázal na skutečnost, že otázku nedostavění okruhu kolem Prahy a 511 není možno na tomto veřejném projednání vyřešit.

Tomáš Hrubý s tím souhlasí, ale uvedl, že toto je bohužel situace v Praze, že se budou povolovat individuální rozvojové lokality a přirozeně bude narůstat doprava, ale ta doprava se bohužel neřeší. Zopakoval, že by tento projekt v tuto chvíli nepovolil do doby výstavby okruhu.

Ing. Král dodal, že sice klesl počet kolaudovaných bytů, ale zároveň doprava roste. Takže je otázka, zda teorie, že když bude méně bytů, doprava selepší, je platná. Praxe to zatím neukazuje.

Radka Daničková uvedla, že se zastavuje území brownfield uvnitř centrální Prahy, kde je již zavedená městská hromadná doprava, avšak bez širších dopravních souvislostí. Prohlásila, že souhlasí s podmínkou výstavby předmětného záměru až po dostavění 511 a aby byl záměr „brán“ v širším kontextu. Udivila se nad tím, že pokud příslušný úřad vrátil oznamovateli

dokumentaci k doplnění s tím, že má upravit hmotové a výškové kapacity záměru, proč se tomu tak nestalo a nebylo předloženo v doplněné dokumentaci variantní řešení se sníženou dimenzí záměru, s nižším využitím kapacit a zahuštěností území. Zpochybnila rozptylovou studii z hlediska umístění referenčních bodů a také z toho důvodu, že pracuje s průměry a s imisní situací v letech 2009 – 2013 a 2011-2015.

K problematice prostupnosti územím prohlásila, že je to „kličkovaná“ mezi objekty. Vnitřní náměstí je řešeno uprostřed centrální komunikace, takže veškerý provoz se bude dít okolo tohoto náměstí a nebude se jednat o žádné zklidnění, žádný kvalitní veřejný prostor. Co se týká občanské vybavenosti, tak u školky sice došlo k nárůstu jak tříd, tak počtu umístěných dětí, ale stejně to nebude dostačující. Dále uvedla, že Strašnická je komunikace nižší třídy a provoz by tam neměl být vyšší než je v současnosti.

Ing. Hosnedl nejprve reagoval na připomínky týkající se rozptylové studie. Byla zpracovaná podle požadavků na obsahové náležitosti rozptylových studií (vyhláška č. 415/2012 Sb. uvádí, že při hodnocení stávající úrovně znečištění v předmětné lokalitě se vychází z map úrovní znečištění konstruovaných v síti 1 x 1 km, tyto obsahují v každém čtverci hodnotu klouzavého průměru koncentrací pro všechny znečišťující látky za předchozích 5 kalendářních let). Právě tyto mapy byly v rozptylové studii použity pro hodnocení imisního pozadí. Každá rozptylová studie, která byla doložena, použila aktuální uveřejněná „pětiletí“ (tzn. byla použita aktuální data). V rozptylové studii hodnotící imisní příspěvky $PM_{2,5}$ (červen 2017) je v podkladech správně uvedeno „pětiletí“ 2011 – 2015 (v záhlaví tabulky je ale chybně uveden překlep 2009 – 2013, což je chyba textová, nikoli faktická). Samozřejmě ve výhledu může být pozadí jiné, ale to nelze odhadnout, takže se vycházelo z map pětiletých klouzavých průměrů za poslední uveřejněné období tak, jak to modeluje ČHMÚ.

Dále uvedl, že ke snížení kapacity záměru nedošlo z toho důvodu, protože současná kapacita tak, jak je navržena, vyhovuje ochraně životního prostředí z hlediska hluku, znečištění ovzduší a dalších sledovaných ukazatelů.

Ing. arch. Vlach uvedl, že není důvod pro to, aby kapacita záměru byla jiná. Výstavba dodržuje stanovené limity, které jsou závazné, a kapacita je stanovená na základě principů územního plánu. Šestipodlažní zástavba v centrální části města je naprosto racionální a není předimenzovaná. Domnívá se, že bývá zaměňováno slovo kapacita a podlažnost. Záměr je výškově mnohotvárný – zástavba na periferní části je vyšší a klesá směrem do centrální části. Není problém do tohoto území umístit čtyřpodlažní zástavbu se stejnou kapacitou, nicméně podle současných platných parametrů lze potom pracovat ne se 45 % zeleně, ale s 20 % zeleně. Nemyslí si, že snižování kapacity je ve svém konečném důsledku měřítkem jeho více pozitivního vlivu na životní prostředí.

Dále uvedl, že mapovali občanskou vybavenost v okolí a na začátku se zabývali myšlenkou, že by v severní části, která je dobře dopravně dostupná, mohlo být parkoviště a nějaká významnější prodejní kapacita.

Radka Daničková uvedla, že nemá na mysli obchody, spíše zdravotní středisko, školy, školky atd.

Ing. arch. Vlach uvedl, že pokud by měl investor jakoukoliv indicii o tom, že uvnitř území má smysl budovat něco víc z hlediska nebytových prostorů, tak to určitě udělá. Součástí záměru je školka, park, restaurace, nebytový prostor. Prohlásil, že má možnost srovnání s jinými lokalitami a může seriózně říct, že tato zástavba ve svém konečném důsledku nic negativního nepřinese. Otevře toto území, které je za plotem a slouží jenom pro skládky, lidem, kteří územím budou moct projít. Je přesvědčen, že výsledek bude pozitivní.

Radka Daničková se ještě dotázala, jestli se „hmotová bariéra“ posuzuje z hlediska krajinného rázu i z nějakých vzdálenějších míst (např. z Košíku nebo od mokřadu Triangl) a proč zástavba nemůže mít nižší kapacitu za zachování zeleně.

Ing. arch. Vlach prohlásil, že nejde o bariéru a ukázal na vizualizaci, že jsou navrženy normální bloky domů složené z několika dílů, územím prochází stromořadí a mezi objekty se nacházejí standardní prostory. Objekty vytvářejí terasovité uspořádání směrem na jih a zopakoval, že nelze zaměňovat kapacitu s podlažností.

Radka Daničková uvedla, že to ten areál uzavírá pohledově.

Ing. arch. Vlach uvedl, že z ulice Pražské, kde je veliký svah a plot, budou vytvořeny kultivované nástupy dovnitř do území, které může využít kdokoli. Území tak bude propojeno s Pražskou. Zopakoval, že nebude vytvořena žádná bariéra (naopak budou vytvořeny průchody územím). Dále uvedl, že prostorem, kde je navrženo náměstí, se neprojízdí. 50 % dopravy bude obslouženo z Pražské. Na prezentaci ukázal vjezdy a výjezdy z jednotlivých objektů. Dále se věnoval problematice třetí varianty dopravního napojení a jejího vlivu na životní prostředí. Pokud by byl jižní vjezd na Strašnickou uzavřen (podotkl ale, že urbanisticky je to naprosto nepřijatelné), v konečném důsledku to znamená, že směrem na Strašnickou jezdí asi o 200 vozidel v obou směrech méně. Což může být významná položka pro obyvatele území, ale je to každopádně věc, která je řešitelná příkázaným směrem jízdy na Strašnickou. Z posouzení vlivu dopravní zátěže vyplynulo, že rozdíl z hlediska hluku je neměřitelný. Zopakoval, že doprava se chová jako kapalina (tzn., že pokud se lidé potřebují dostat odněkud někam a vidí, že je to někde zacpané, tak tam přijedou jinudy). Poukázal na skutečnost, že zavřením vjezdů na

Strašnickou (pomineme-li urbanistické souvislosti) se z hlediska životního prostředí nezíská vůbec nic (z dopravního i hlukového posouzení vyplynulo, že efekt vlastně není žádný).

Z urbanistického hlediska si vůbec nedovede představit, že by někdo mohl takto velké území obsloužit jedním vjezdem.

Původní návrh byl (a takovou měl na začátku představu i IPR), že se vybuduje komunikace, která bude propojena do ulice Na Groši. Následně obratem zjistili, že koncepční význam parku je zásadní (tvoří jakýsi předěl mezi dvěma charaktery zástavby) a křížit ho jinou komunikací než pro pěší by byla velická hloupost. Přiznal, že vjezd do ulice Pražská byl doplněn na základě požadavku městské části (jeho doplnění vítá a tento počin označil jako jeden z pozitivních efektů komunikace s městskými částmi) – zároveň ale podotkl, že by rozhodně neměl sloužit k tomu, aby se zavřel jiný vjezd. Zopakoval, že dopravní režim (v ulici Strašnická) lze řešit naprosto bez problémů dopravním značením.

Ing. Hosnedl reagoval na otázky týkající se krajinného rázu – ten je definován § 12 zákona č. 114/1992 Sb. (krajinný ráz je zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa nebo oblasti, je chráněn před činnostmi snižující jeho esteticko-přírodní hodnotu; zásahy do krajinného rázu (zejména umísťování a povolování staveb) mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonické měřítko a vztahy v krajině). Uvedl, že žádný z těchto znaků krajinného rázu nebyl v dotčeném území nalezen. Zkonstatoval, že toto území bylo postiženo průmyslovou revolucí (továrny Mitas a Praga) a projev horizontu je setřený stávající zástavbou (čtrnáctipodlažní socialistické sídliště).

K rozsahu posouzení vlivu záměru na krajinný ráz uvedl, že byla zpracována samostatná studie a na základě místního šetření a pořízení fotografií z referenčních bodů byla určena vizuální expozice záměru. Expozice mokřadu Triangl je omezená tělesem Jižní spojky. Obrovská hmota továrny Mitas zabraňuje vizuálním souvislostem s mokřadem Triangl (je to registrovaný významný krajinný prvek, který nebude nijak dotčen). Jediný dálkový pohled se uplatňuje ze směru od zahrádkářské kolonie u Jižní spojky, dál už tento záměr nebude nikde viditelný komplexně. V tomto pohledu se záměr uplatní spolu s továrnou Mitas a vysokými věžáky (to jsou všechno negativní znaky). Podotkl, že by se mohl chránit horizont, jenže ten je totálně setřený stávající sídlištní zástavbou.

Tomáš Hrubý se ještě dotázal, jestli jsou nejvyšší objekty při ulici Pražská stále čistě bytové nebo jestli je tam navržena nějaká kombinace funkcí.

Ing. arch. Vlach odpověděl, že domy jsou stále čistě bytové a podotkl, že z územního plánu vyplývá, že by v této ploše neměly být jiné funkce než bytové s výjimkou nějakých limitovaných komerčních ploch a občanské vybavenosti (v územním plánu je limit asi 1 500 m²). Dále uvedl,

že v rámci posuzování stavby na životní prostředí nelze vyřešit problém továrny Mitas a tím, že by v objektech byla navržena jiná funkce, se z hlediska továrny Mitas nic pozitivního nevyřeší.

Tomáš Hrubý podotkl, že to byl jenom věcný dotaz a prohlásil, že jinak se mu záměr líbí a v zásadě ho podporuje. Domnívá se ale, že se investor trochu rozešel s IPRem, který tuto lokalitu v minulosti hodnotil ne jako úplně vhodnou k bytové výstavbě. Osobně si myslí, že lokalita k bytové zástavbě vhodná je a že by bylo dobré, aby se toto území přerodilo v něco smysluplnějšího, než je to v tuto chvíli.

Ing. arch. Vlach uvedl, že IPR je tvůrce územního plánu a naprosto nerozumí tomu, jak je možné, aby subjekt, který vytvořil a schválil územní plán, vznášel požadavky, které jsou v rozporu s tímto územním plánem.

Tomáš Hrubý uvedl, že se jedná o širší souvislosti. V novém návrhu Metropolitního plánu se řeší i pokračování městského okruhu (jak bude zaústěno do městských částí). Zatím je v návrhu, že bude mimoúrovňová křižovatka městského okruhu s Černokosteleckou, v minulosti se uvažovalo, aby i ulice V Olšínách pokračovala a byla taky přivaděčem s napojením na městský okruh, což si osobně myslí, že by velmi odlehčilo „předmětnému uzlu“.

Ing. arch. Vlach podotkl, že pokud se doprava chová jako kapalina, dojde jenom k tomu, že se doprava přelije do jiných částí Prahy a bude obtěžovat někoho jiného.

Tomáš Hrubý se dotázal, jestli je Ing. arch. Vlach pro to, aby byla jedna tepna přetěžovaná nebo aby se doprava nějakým způsobem přiměřeně rozložila.

Ing. arch. Vlach odpověděl, že samozřejmě to druhé.

Mgr. Včislaková přistoupila k závěrečné části veřejného projednání a vysvětlila následující kroky. Po veřejném projednání bude následovat zpracování zápisu z veřejného projednání, vypořádání připomínek k posudku a z veřejného projednání a vydání závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí. Zápis i stanovisko budou rozeslány a zveřejněny dle požadavku zákona. Závazné stanovisko z procesu EIA bude podkladem pro vydání následných rozhodnutí v navazujících řízeních.

III. Závěr

Veřejné projednání proběhlo podle zákona.

Zpracovatel dokumentace i posudku označili záměr za přijatelný z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví při splnění navržených podmínek pro minimalizaci a kompenzaci vlivů na životní prostředí.

Tento zápis byl vypracován na základě zvukového záznamu pořízeného v průběhu jednání.



Mgr. Kamila Včislaková, specialista posuzování vlivů na životní prostředí

Rozdělovník:

1. Oznamovatel

- Rezidence Pragovka, s.r.o., IDDS: gefrniv

2. Dotčené územní samosprávné celky

- Hlavní město Praha, RNDr. Jana Plamínková, Mariánské náměstí 2, 110 00 Praha 1
- Městská část Praha 10, Ing. Vladimír Novák – starosta; IDDS: irnb7wg
- Městská část Praha 15, Milan Wenzl – starosta; IDDS: nkybvp5

3. Dotčené správní úřady

- Hygienická stanice hlavního města Prahy, Rytířská 404/12, 110 01 Praha 1, IDDS: zpqai2i
- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha, Wolkerova 40/11, 160 00 Praha 6, IDDS: 4dkdzty
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí, Jungmannova 35/29, 111 21 Praha 1
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor památkové péče, Jungmannova 35/29, 111 21 Praha 1
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší, IDDS: 9gsaax4

4. Ostatní na vědomí

- Ing. Petr Hosnedl, IDDS: zb5jn27
- JK envi, s.r.o., Ing. Jan Král, IDDS: qv6en7a
- Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace, Vyšehradská 2077/57, 128 00 Praha 2, IDDS: c2zmahu

5. Spis