

Váš dopis zn./ze dne:

Č. j.:

MHMP 1751202/2019

Sp. zn.:

S-MHMP 1768448/2018 OCP

Vyřizuje/tel.:

Ing. Marie Beranová

236 004 443

Počet listů/příloh: 1/0

Datum:

28.08.2019

Zápis

z veřejného projednání posudku a současně dokumentace záměru

Rozšíření Metropole Zličín

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

- 31.10.2018 obdržel odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (dále jen OCP MHMP) jako příslušný úřad oznámení záměru zpracované podle přílohy č. 3 k zákonu.
- 08.11.2018 bylo oznámení rozesláno dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům 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 (v IS EIA).
- 05.01.2019 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 i na internetu.

- 30.05.2019 oznamovatel předal příslušnému úřadu dokumentaci zpracovanou podle § 8 zákona.
- 10.06.2019 byla tato dokumentace příslušným úřadem rozeslána k vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům. 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 v informačním systému EIA.
- 22.07.2019 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.
- 02.08.2019 příslušný úřad smluvně zajistil zpracování posudku.

2. Místo a čas veřejného projednání

Veřejné projednání se uskutečnilo 06.08.2019 od 15,30 hod. do cca 16,55 hod. v zasedací síni č. 201 ve Škodově paláci (Jungmannova 35/29, Praha 1).

3. Řízení veřejného projednání

Ve smyslu § 3 odst. 2 vyhlášky MŽP č. 453/2017 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí, byla pověřena řízením veřejného projednání Ing. Marie Beranová, specialista posuzování vlivů na životní prostředí odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy.

4. Účastníci veřejného projednání

- oznamovatel:
 - Ing. Jiří Marušiak, Ph.D., CGI Metropole, s.r.o.
- zpracovatel dokumentace:
 - Ing. Libor Ládyš, EKOLA group, spol. s r.o.
- zpracovatel posudku:
 - Ing. Richard Kuk
- dotčené územní samosprávné celky:
 - MČ Praha-Zličín – Ing. Marcela Egermajerová
- dotčené orgány:
 - Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí
 - Ing. Jitka Polanská, specialista ochrany ovzduší
 - Mgr. Tereza Líbová, specialista adaptace změn klimatu
- příslušný úřad:
 - Ing. Marie Beranová, OCP MHMP, specialista posuzování vlivů na životní prostředí
 - Ing. Tomáš Novotný, OCP MHMP, specialista posuzování vlivů na životní prostředí

- Celkem se veřejného projednání účastnilo přibližně 30 osob.

II. Průběh veřejného projednání

Ing. Beranová zahájila veřejné projednání. Představila jednotlivé účastníky veřejného projednání a seznámila přítomné se smyslem a cílem posuzování vlivů na životní prostředí (proces EIA). Dále provedla časovou rekapitulaci procesu posuzování projednávaného záměru. Následně vyzvala zástupce oznamovatele, aby přítomné seznámil se záměrem.

Ing. Marušiak, Ph.D. uvedl, že když se pouštěli do zpracování rozšíření Metropole, narazili na některé problémy v území, jako je doprava nebo zeleň. Vlastní rozšíření by se mělo odehrát v prostoru dnešního povrchového parkoviště. Parkovací stání budou nahrazena a přidána v parkovacím domu mezi Rozvadovskou spojkou a vlastním rozšířením Metropole Zličín. Vlastní obchodní plochy se odehrají v přízemí, kde se plánuje jednak doplnit pasáž. Ta se plánuje prodloužit tak, že vstup od metra bude stále zachován, pouze se kousek posune jižním směrem. V 1. patře se plánují plochy hlavně restaurační, které navážou na současné restaurační plochy. Měly by zde být i restaurace s klasickým servisem, ne jen rychlé občerstvení. V jižní části 1. patra by měly vzniknout další obchodní plochy, které ale budou přístupné z přízemí. Parkovací dům bude mít kapacitu 2850 parkovacích stání, dalších 130 stání na severu, tedy by mělo vzniknout téměř 3000, což je asi o necelých 1200 stání více, než je nyní. Stěžejním problémem je dopravní řešení, protože pouze jedno napojení není ideální a na Řevnické ulici často vznikají problémy. Oznamovatel si je vědom, že musí vytvořit něco nového. To je přímé napojení na Rozvadovskou spojku, které je v dokumentaci navrženo ve 2 alternativách – alternativa B západní a alternativa A východní. Dnes preferují více tu západní alternativu B, která se zdá jednodušší a méně problematická. Dále Dr. Marušiak vysvětloval na mapě, kudy budou auta jezdit. Podle dopravních analýz vyplývá (i TSK, která tuto analýzu prováděla), že toto napojení by mělo převzít přes 30 % veškerých pohybů, což jinými slovy znamená, že na Řevnické ulici by mělo dojít k odlehčení dopravy proti současnému stavu. To znamená, že po letech, kdy se o tomto problému mluví, oznamovatel přichází s řešením, jak pomoci Řevnické ulici. Z dopravní analýzy vyplývá, že v budoucnosti, pokud by nedošlo k rozšíření záměru, tak by na tomto úseku bylo 19 200 pohybů, s novým napojením na parkovací dům, jízd ubyde asi o 1 900 jízd, což představuje 10 % dopravního zatížení, které tam je.

Dále uvedl, že dalším problémem, kterým se zabývali, je zeleň. Podle územního plánu je tam určité procento, ale investor to pojal i jinak - že zeleň, která se vytvoří a které by mělo být asi 40 000 m² (z toho většina – asi 22 000 m² na terénu, zbytek na konstrukci), by měla vytvořit jakýsi intravilán pro návštěvníky obchodního centra.

Co se týče harmonogramu, tak pokud vše půjde optimální cestou, v roce 2021 by mohlo být stavební povolení a stavba by mohla probíhat do roku 2024, kdy by mohlo nastat otevření.

Následně Dr. Marušiak ukázal pracovní vizualizaci objektu. Závěrem uvedl, že by chtěli vytvořit dojem něčeho dynamického, atraktivního, aby byl záměr přínosem.

Zpracovatel dokumentace EIA Ing. Ládyš uvedl, že seznámí s výsledky zpracovávání dokumentace podle přílohy č. 4 zákona. Do dokumentace byly zpracovány závěry zjišťovacího řízení. Snažili se zohlednit všechny relevantní připomínky z došlých vyjádření. V dokumentaci EIA byla zpracována celá řada studií, kdy základem byla dopravní studie, která byla zpracována na základě podkladu TSK a IPR pro daleký výhled. Na základě těchto vstupů byla zpracována jak akustická, tak i rozptylová studie. Bylo vyhodnoceno znečištění ovzduší a hluku na veřejné zdraví. Byly navrženy kompenzační opatření ke snížení vlivu záměru na kvalitu ovzduší, byly posouzeny vlivy záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám. Objekt je relativně daleko od obytných objektů a nejde o výškovou stavbu, přesto bylo zpracováno světelně-technické posouzení vlivu na okolní objekty. Součástí byl i dendrologický průzkum stávající zeleně a byl posouzen i vliv na krajinný ráz. Byl proveden i podrobnější inženýrskogeologický průzkum a doplňující průzkum pro vsakování srážkových i povrchových vod, byla navržena řada opatření pro nakládání s touto vodou co možno nejšetrnějším způsobem, případně aby mohla být využita pro případnou zálivku. S tím souvisí i vyhodnocení na povrchové a případně podzemní vody. Vzhledem k tomu, že se záměr vyskytuje v území, kde je řada dalších záměrů, které přitahují do území dopravu, a vzhledem k tomu, že zde hl. m. Praha uvažuje se záměry vybudování dost velkých parkovacích možností P+R, bylo to zahrnuto do hodnocení jednotlivých stavů. Takže zaprvé posoudili stávající stav, dále byla posouzena fáze výstavby záměru a pak fáze provozu ve dvou časových horizontech a ve dvou stavech. První horizont byl po výstavbě, tedy se předpokládá rok 2024 bez záměru a se záměrem a potom to samé v kumulaci s předpokládaným P+R, i když tento stav zřejmě v roce 2024 nenastane. Další časový horizont, který se posuzoval, bylo naplnění Územního plánu hl. m. Prahy (tedy rok 2040 a dále) opět s kumulativními vlivy. Z hlediska hluku se posuzovaly i stacionární zdroje. Povedlo se i detailní zmapování všech současných zdrojů. Při tom se zjistilo, že jeden ze zdrojů nevyhovuje hygienickým limitům a byla sjednána náprava. K současným zdrojům se potom přičetly nové zdroje na přístavbě. Podobně se postupovalo i ve znečištění ovzduší, dopravě a počítaly se opět i kumulace z okolí. Bylo provedeno i hodnocení na lidské zdraví, osvětlení a oslunění a byla zpracovávána problematika ochrany vod. Lze konstatovat, že stavba nebude představovat riziko pro životní prostředí v daném území. Dále zmínil, že v území budou umístěny i 2 retenční vsakovací nádrže a akumulací prostor, kdy zachycená voda bude použita pro závlahu zeleně. Mimo toho, co předpokládá územní plán, bude navíc vysazeno asi 61 stromů s korunou minimálně 4 m³ jako kompenzační opatření. Z hlediska vlivů na půdu a geologické podmínky není žádný problém, z hlediska flóry a fauny záměr také není významný. Z hlediska dotčení zvláště chráněných prvků přírody také není žádný střet. Závěrem Ing. Ládyš konstatoval, že záměr nebude představovat významné zhoršení životního prostředí v daném území, v některých případech

dokonce dojde k mírnému pozitivnímu zlepšení a v důsledku přerozdělení dopravy je závěr zpracovatelů, že při respektování opatření k prevenci, vyloučení a snížení, případně kompenzací nepříznivých vlivů na životní prostředí navrhovaných v dokumentaci EIA lze záměr doporučit k realizaci.

Ing. Beranová se postupně obracela na zástupce jednotlivých subjektů, které se vyjadřovaly v procesu EIA.

Ing. Egermajerová za **MČ Praha-Zličín** uvedla, že MČ dala písemné vyjádření. Doplnila, že když se mluví o dvou terminálech, HMP má opravdu 2 záměry – P+R Zličín 3 a dále P+R Zličín Depo. V dokumentaci se zmiňuje Terminál Zličín, což není záležitost města, to město nikdy neschválilo a městská část s tímto záměrem zásadně nesouhlasí. Terminál Zličín je soukromá akce a není to akce HMP.

Dr. Marušiak uvedl, že Terminál Zličín, který v současné době není tolik podporován HMP, nemohli ignorovat, proto byl zahrnut do analýzy jako jednu alternativu, která by mohla teoreticky nastat. Stejně tak je v analýze alternativa, kdy záměr je současně s oběma projekty, které momentálně HMP plánuje (v únoru na zasedání HMP bylo přijato usnesení, kdy se bude hledat zpracovatel dokumentace P+R v místě dnešního autobusového nádraží a u Depa Zličín). Takže oznamovatel má zpracované v analýze obě alternativy právě pro případ, kdyby nastala kterákoliv.

Ing. Beranová uvedla poznámku, že do vlivů záměru se musí počítat jak městské, tak soukromé investice.

Ing. Egermajerová dodala, že soukromý investor může na svém záměru trvat a mohou se nakumulovat dohromady.

Ing. Beranová dodala, že se musí vše posoudit.

Ing. Polanská za ochranu ovzduší uvedla, že trvají na tom, aby byla provedena ekonomická a technická přijatelnost. Byli by raději, kdyby byl celý objekt napojen na CZT. I ve vztahu k tomu, jaká je tam velká doprava a tedy i znečištění ovzduší, což je v souladu se zákonem o ovzduší. I když ekonomicky vyjde záměr nepřijatelně s CZT, posouzení z hlediska ovzduší je ale pro CZT přijatelnější. Požaduje, aby toto bylo přeneseno do posudku.

Mgr. Líbová se vyjádřila z hlediska klimatu. Uvedla, že posuzování staveb z hlediska klimatu je nové. Metodika není jednoznačně určena. Z hlediska klimatu posoudili 2 hlediska – jednak mitigační, tedy zmírňování dopadů na klima, snižování produkce skleníkových plynů, jednak

hledisko adaptační. V hledisku mitigačním samozřejmě žádný takový záměr nemůže dopadnout pozitivně, protože rozšíření záměru asi o 1600 parkovacích míst a přidání dalších kotelen a navýšení spotřeby elektrické energie je vždy negativní z hlediska produkce skleníkových plynů. Naopak z hlediska adaptačního hodnotí záměr pozitivně, co se týče hospodaření s dešťovou vodou, je dobře vymyšlena retence, jsou tam zelené prvky, zelené střechy, jsou tam adaptační opatření tak, jak z hlediska rozvíjení adaptační strategie se požaduje.

Dr. Marušiak uvedl, že co se týká dálkového tepla, vždy když tato možnost byla, tak touto cestou šli (Chodov, Černý Most). Tady to není až tak otázka ekonomická, nákladově je to s vybudováním kotelen podobné, zde je to spíše otázka technicko-povolovací, protože dálkové teplo je daleko. Domnívá se, že s rozvojem této oblasti by hlavní dodavatelé dálkového tepla to mohli přehodnotit. Až to bude možné, bude i oznamovatel schopen tuto politiku přehodnotit. K životnímu prostředí se nikdy nestavěli zády, troufá si tvrdit, že jejich firma je hodně „zelená“.

Ing. Beranová vyzvala ostatní účastníky veřejného projednání, aby se vyjádřili.

Pan R. se představil jako zástupce občanského sdružení RADOST-Zličín. Velice rád by předal všechny věci, které občany pálí z hlediska Metropole. Mluví za cca 60 lidí, kteří byli nuceni založit toto sdružení z původní prvotní výstavby Metropole Zličín a aby se vůbec obhájili zprvopočátku, aby tam přežili. Bohužel se jim nepodařilo některé věci obhájit, musí tedy žít se záměrem tak, jak je postaven. Dále seznámil s tím, co se tam „občanům děje“. Nejprve reagoval na to, že je Metropole vzdálená od obytných obydlí a uvedl, že on sám má postel 40 metrů od stěny Metropole. Uvedl, že v původním projektu Metropole Zličín bylo od investora přislíbeno, že celou zadní stěnu pokryje břechťanem, aby zpříjemnil pohled na Metropoli. Nejsou to jen záležitosti pohledové, ale není tam v současnosti žádná rostlina, která by snižovala teplotu. V letních měsících je na těch plochách, které jsou zásobovací směrem k nim, obrovská výheň. Původní majitel Metropole tedy nesplnil zadání ohledně zeleně. Požádal nové investory, aby bylo konečně dotaženo, co nebylo dokončeno, a to je zeleň. Mají velký problém s tím, že budova funguje jako zrcadlo. V tomto prostředí není příliš příjemno, když se mění teploty. Toto chtějí prosadit. Dalším problémem je vznik velké prašnosti k ul. U Zličína. Nejsou tam žádné rostliny, které by ji zachycovaly. Dalším problémem je hluk. Nový majitel se snaží jim vycházet vstříc, ale požádal, aby byl větší důraz kladem na záležitosti zásobování a likvidace odpadů, protože lisy na odpad jsou hlučné. Velmi zatěžuje, pokud se lisuje třeba ve 12 hod. v noci. Hlukové stěny, které tam jsou, vnímá jako neúčinné.

Co se týká dopravy, pro občany od pátku do neděle od 4. do 7. hodiny je naprosto nereálné se domů dostat v dostupném čase vozidly. Dané komunikace jsou absolutně přetíženy. Pokud pojedeme z nájezdu na první dopravní uzel, od které těch pár metrů se jede klidně půl hodiny, tak to není dopravně zvládnuto. Za což nemůže samozřejmě majitel nebo investor. Nikdo nedbal na

trvale udržitelný rozvoj. Doprava nereflktuje nynější situaci. Pozemní komunikace v tuto chvíli nevyhovují. Co se týká připojení, jsou 2 možnosti a obě způsobují problém. Pokud z Rozvadovské spojky se bude najíždět do parkovacího domu směrem z Prahy ven, každý předpokládá, že bude moci opustit metropoli Zličín zase zpátky do Prahy. Je pravda, že to sníží příjezdy přes uzel k nám do ulice, kde je světelná křižovatka, ale stoupnou odjezdy. Pokud nebude adekvátní nadjezd nebo přejezd přes Rozvadovskou spojku, který bude umožňovat napojení na všechny směry, tak dopravnímu uzlu do naší ulice U Zličína se nijak neulehčí. A pokud budou v Metropoli Zličín obchody, které nebudou fastfoody, lidé se tam budou déle zdržovat, vznikne problém, že parkovací dům přestane vyhovovat, nebudou stíhat parkovací turnikety, začne se tam doprava hromadit. Upozorňuje, že Rozvadovská spojka se může zacpat. Protože vozidla začnou stát už na ní. Nelze říct, že vycházejí výpočty, protože je nějaká situace. V té oblasti budou parkovací domy, ale také se v území bývalého Siemens budují obytné domy s několika stovkami bytů, které budou napojeny jednou komunikací. U ulice na Radosti u přejezdu se bude prý budovat obytná zóna, kde budou desetitisíce bytů. Ty budou napojeny na ty samé pozemní komunikace, které již teď nevyhovují. I další záměr na výstavbu obrovské zóny pro bydlení v rodinných domech naproti Metropoli Zličín. A nikdo nechce zaplatit ty pozemní komunikace, protože je to obrovská investice. Proto je trápí tato situace. Teď se připravuje projekt, který je napojen velmi jednoduchým systémem. Toto pro obyvatele není žitelné. Zvýší to dopravu u jejich domů. Jako občané si to nepřejí.

Ing. Beranová požádala vyjádřit se nejprve k dopravě.

Ing. Souček (zpracovatel dopravní studie) uvedl, že analýzy zpracovávali dlouhodobě, hledali řešení, které by ulevilo současnému systému komunikací v území. Stávající deficity v území jsou způsobeny dvěma problémy. Ve špičkovém období je poptávka vzhledem k existenci obchodních domů poměrně velká, je to kombinováno s rezidenční zástavbou. Komunikační síť byla opravdu naposledy upravena někdy před 10 lety a současně včetně křižovatek v podstatě neodpovídá stávajícímu režimu dopravy, stávajícím dopravním proudům atd. Ve studii navrhovali opatření, která by tomu dokázala pomoci hned. Už jen dílčí úprava křižovatek tak, aby křižovatka odpovídala dopravním proudům ve špičkách, může významně pomoci. Dnes to není nastaveno optimálně. Investor udělal kroky, aby se tato úprava řešila průběžně, v dohledné době z toho efekt bude vidět. Potom se zabývali dopadem provozu, co to může udělat v území, jak nejvíce odlehčit území. Tady si dovoluje nesouhlasit s názorem pana R. Příjezd a odjezd, jak je dnes nastaven, od Prahy a ven z Prahy, je pro Metropoli velmi zásadní. Podle průzkumu a modelací to převezme třetinu dopravy. Dojde k tomu, že kromě toho, že na vjezdu dojde k odlehčení, protože do Metropole bude směřovat méně vozidel, protože se dostanou rovnou z Rozvadovské spojky do toho objektu. A dojde k úbytku i na výjezdu. Ono to nepřevezme jen tu dopravu, která se tam vygeneruje tím rozšířením Metropole, ale převezme to velkou část té dopravy, která dnes již obchodní dům opouští, protože ta vozidla odjíždí směrem ven z Prahy, směr Pražský okruh a

odjíždí dál. Jeden z důvodů, proč se dělalo nové napojení na Pražský okruh, bylo právě to, že ty obchodní domy generují dopravu ve směru na Pražský okruh. To znamená, že pokud se poskytnou jednoduchý výjezd směr Rozvadovská spojka ve směru ven z Prahy, ve směru Pražský okruh, Plzeňská dálnice atd., tak tento výjezd převezme velkou proporcí stávající dopravy, čímž dojde k odlehčení výjezdu z Metropole. Samozřejmě v parkovacím domě se budou rozšiřovat kapacity závor, vjezdy budou 2, to znamená, že dojde k rozložení poptávky. V nedávné době došlo k rozšíření závorového systému, což částečně vyřešilo problém, který tam byl. Když se to řekne jednoduše, budou dva vjezdy a bude dvojnásobný počet odbavovacích závor atd., což by mělo pomoci k tomu, aby nedocházelo k blokování dopravy na vjezdu a na výjezdu a aby se ten problém nemohl přenášet někam ven.

Ještě se vrátil k dopadu napojení (objevovalo se to ve vyjádřeních). Dlouze se tomu věnovali a využili unikátní zkušenost v rámci ČR – 2 obdobných center na území Prahy v poměrně podobných lokalitách, dopravního napojení, umístění na metru atd. (OC Chodov a Černý Most) a prováděli poměrně podrobnou analýzu toho, co se stalo po tom rozšíření. Ne jaký byl předpoklad, ale k čemu došlo reálně. Došlo k nárůstu neodpovídajícímu zvětšení plochy obchodního domu (odkazuje na graf), k dílčímu nárůstu cca 30 % toho, co byl nárůst obchodní plochy. Je to způsobeno spoustou faktorů u všech obchodních center, dochází k tomu všude. Ani zvětšením parkovacích stání se nezvětší doprava na dvojnásobek, tak to nefunguje nikde na světě. Obchodní dům má svoje spádové území, nějaký potenciál přilákání zákazníků, je to značně přilákáno konkurencí v území, která zrovna u Metropole je velmi vysoká třeba ve srovnání s Chodovem. Je patrné, že už dneska (ačkoliv velikost byla obdobná) je stávající doprava do Metropole výrazně nižší než na Chodově. Každopádně je predikovaný nárůst na obdobné úrovni jako na Chodově a na Černém Mostě, takže nárůst je přibližně třetina proti stávající dopravě, méně než třetina. Když se to srovná s tím, jaký je efekt napojení z Rozvadovské spojky, tak se zjistí, že efekt napojení Rozvadovské spojky je významnější. Ukazuje to analýza TSK a IPR. Studie ukazuje, že z hlediska dopravy by to mělo přinést zlepšení dostupnosti obytných objektů, obecně zlepšení propustnosti ulice Na Radosti, úprava kritické křižovatky (Sárská x Na Radosti). Jsou tam definována opatření pro to, aby se to zlepšilo. Nejsou schopni dnes zajistit úpravu komunikačního systému jako celku. Je pravda, že v území bude probíhat další výstavba, zohlednili záměry, které měli zohlednit dle podkladů, tedy ty, které známe a které mají oporu v územním plánu, kde probíhá nějaké projednání atd. Sbírali na stavebním úřadě tato data ve spolupráci s TSK. Všechny záměry v území, nejen P+R, jsou v dokumentaci započteny. Potom jsou započítávány do výpočtů kapacity křižovatek, návrhových úprav a dalších opatření, která se ve studii definují. Záměry, s kterými je počítáno, je poměrně hodně a jsou ve studii popsány. Pokud byl zmíněn velký projekt v území ČKD-Siemens, ten sice zaregistrovali, ale není v souladu s územním plánem, není připraven, není jasné, jakým způsobem bude fungovat, jak by se měl rozvíjet, jaké bude jeho dopravní napojení atd., nemá žádné povolení. Na to nelze reagovat. Počítá se s náplní stávajícího územního plánu, která je definovaná. Nelze hodnotit něco, co dnes nemá reálný základ. S tou investicí bude zřejmě muset

přijít nějaká masivní investice do infrastruktury. Z dlouhodobého hlediska se nedá rozporovat to, co mají namodelováno ve vzdálenějších výhledech, to jsou ty kolektorové vozovky atd., budou nezbytné. Pro Rozšíření Metropole Zličín nejsou nezbytné ani s tím, co se tam rozvíjí dnes a které záměry jsou známé.

Dr. Marušiak se vyjádřil k zeleni. Uvedl, že zeleň tvoří od začátku a chtějí ji větší. Mají naplánovanou popínavou zeleň.

Pan Němeček uvedl, že je tam 0,5 km popínavých rostlin podél fasád, popínavé rostliny jsou pravidelně rozmístěny okolo celého objektu. Bude tam fasáda, která tolik neodráží teplo. Uvažuje se to, že některé severní zásobovací dvory se zruší a nahradí se zelení (ukazuje na situaci), na kterou ještě navazuje popínavá zeleň.

Dr. Marušiak dodal k zásobovacímu dvoru, že je to věc operativní. Uvedl, že je s panem R. v kontaktu a i toto budou schopni vyřešit.

K prašnosti promluvil **Ing. Ládyš**. Uvedl, že se vše snažili namodelovat. Je pravda, že prašnost se šíří hlavně tehdy, když auta jezdí vyšší rychlostí. Při nižších rychlostech to je hlavně to, co vychází z výfuků. Sekundární je ta prašnost, co vozidla šíří, když jedou, primární to, co jde přímo z výfuků. S oběma složkami je ve výpočtech počítáno. Je věcí dohody s investorem, jestli by šla udělat další protiprašná opatření k obytné zástavbě vedle centra.

Hluk vychází z předpokládaných intenzit dle dopravní studie. Díky přerozdělení by mělo dojít ke zlepšení situace směrem k obytné zástavbě vedle centra. Ještě se vyjádřil k nájezdu a sjezdu od Prahy, zdá se mu lepší – plynule se jede a nečeká na semaforech. Pokud bude dobrý navigační systém, je to elegantně řešitelné.

Pan R. reagoval, že pokud se tvrdí, že Pražský okruh je tak dominantní, tak žadáným prvkem dopravy, tak využíván, pak mu nevychází jedna věc – z Metropole sice vyjede na Pražský okruh (PO) z Rozvadovské spojky, ale když se z toho okruhu budu chtít dostat, tak musím najet na Rozvadovskou spojku a jet stejně tím stávajícím připojením. To znamená, že se nic nezmění. Protože pokud řidiči preferují dopravu přes PO, musí z PO i tam přijet po té stávající komunikaci. Možná jsou čísla jasná – ten objem, ale jde o distribuci mezi kanály. To znamená, že pokud se tvrdí, že je snazší odjezd, tak to s tím souhlasím, ale také musí být příjezd a ten není definován, ten je pouze po stávající komunikaci.

Pokud se jedná o projekt s deseti tisíci byty, který ještě není znám a není započítán, má tedy cenu rozšiřovat Metropolí, když není znám dostatek informací o nárůstu dopravy? Nelze tedy předjímat, jestli navržené řešení je správné nebo ne.

Co se týká zeleně, to se dohodneme. Říká, že jejich slova nejsou mířena proti k investorovi, nechtějí zabránit výstavbě, ale chtějí pouze, aby nenastávaly situace, které je v tento okamžik trápí. Jsou partnery v jednání.

Závěrem pan R. řekl, že se často říkalo slovo „myslím si, odhadoval jsem“, a to nejsou termíny, které by jako občan, který zde bydlí, chtěl slyšet.

Ing. Beranová vysvětlila, že jsme v této chvíli ve fázi studií.

Ing. Souček uvedl, že stávající vjezd se nemůže odlehčit na nulu. Ale tvrdí, že oproti stávajícímu stavu i po rozšíření tam dojde k poklesu. Ten pokles je způsoben napojením. Trasa na okruh je atraktivní, přebírá nějaké množství dopravy a je to větší množství dopravy, než se přidává rozšířením. Směrovost je daná spoustou faktorů a jedním z nich je třeba to, že mnoho nakupujících jezdí nakupovat na cestě z práce domů. Vozidlo jede Rozvadovskou spojkou ven, zajede do Metropole, tam nakoupí a odjíždí pryč na PO, do dalších částí Prahy nebo ven. Přesně ten směr, který cítí jako kritický, který se chytá tím napojením, se navrhuje jako dodatečný pro Metropoli. Obchodně, dopravně atd. je to natolik významný směr, že je významnější než ostatní, proto ten návrh takto vzniknul – snaží se chytit nejvýznamnější směr.

Ing. Ládyš vysvětlil, že je možné pracovat s tím, co je známé a kde jsou známá data. Čili pokud je tam plocha, která je v územním plánu plánovaná třeba pro výstavbu bytů, což v tomto okamžiku tato plocha (pro 10 000 bytů) není, pak na základě nějakých regulačních opatření se dá předpokládat doprava, s čímž samozřejmě IPR do výhledu počítá a ta data dá. Ale když tam v daném okamžiku nic takového není a něco se připravuje, tak se bude muset nejprve udělat změna územního plánu, která bude muset projít tzv. strategickou ELA, čili tam je první posouzení, a tam se bude muset počítat s těmi záměry, které jsou dané a jasné, tedy i s tímto rozšířením (Metropole). Pokud to projde změnou územního plánu, tak potom takový veliký záměr (pokud to investor „nerozsalámuje“, což by se nemělo stát, když se o tom ví), tak bude opět muset projít schvalovacím procesem a už na pozadí bude muset mít všechny záměry včetně Metropole Zličín. A pokud se ukáže, že už to tam nejde, tak bude mít smůlu v daném okamžiku.

Ing. Polanská se vyjádřila k sekundární prašnosti, uvedla, že se musí parkoviště uklízet, aby se prach nemohl vířit. V tom je možnost k snížení prašnosti v území.

Pan K. ze spolku Motolský ordovik uvedl, že má připomínku, která zdánlivě s výstavbou nesouvisí, a je to smrad. Kousek od plánované výstavby v Chrástěanech je provozovna firmy VAFO, která vyrábí žrádlo pro psy a produkuje smrad. Obtěžuje to západní část Prahy velmi intenzívně. Je to na území Středočeského kraje a bohužel větry, které vanuly z křivoklátských lesů, vanou dnes přes Chrástěany a obohacují se o ten smrad. Souvislost se záměrem je v tom, jestli tam

budou výrobní potravin, respektive stravovací systémy, ty budou také exhaláty vytvářet, tudíž se to bude se smradem z VAFO sčítat. Spolek blokuje výstavbu ještě na území Středočeského kraje – původně to měly být sklady, ale v průběhu se to změnilo na tiskárnu, která také emituje škodliviny. Chtějí tedy prokázání škodlivin. Dále uvedl, že státní správa se smradem z VAFO nechce nic dělat, protože nemá argumenty a měření smradu, ale oni to musí dýchat, pracovat v tom a žít. Tudíž se domnívají, že do té doby, než se vymyslí něco se smradem z VAFO, nemělo by se v té části stavět vůbec. Pouze něco, co nesmrdí. Tudíž vznáší připomínku, zda je stavba tak zajištěná, že bude přinášet nulový smrad. Jestliže ne, neměla by stát.

K problematice zápachu vystoupil **pan Němeček** a uvedl, že mají již stavby Černý Most a Chodov, investor je velmi „zelený“ a ze svých staveb nechce produkovat žádné smrady, které jsou nejhorší ze stravovacích provozů, proto se instalují na odsávací digestoře všech restaurací fast foodových jednotek tzv. dezodorizační jednotky, což jsou vzduchotechnické jednotky, které jsou vybavené aktivním uhlím a které zabezpečí, že smrad (mikročástice tuku, které jsou ve vzduchu) to pohltí a deklaruje se účinnost těchto dezodorizačních jednotek až 99 %. Sám tuto dezodorizační jednotku kontroloval a nepocíťoval žádný zápach. Dělá se to i proto, že v blízkosti osazují vzduchotechnické jednotky, které zásobují čerstvým vzduchem a nechtějí si zpětně nasávat pachy do rozvodů čerstvého vzduchu. Takže – veškeré gastroprovozy jsou opatřeny touto dezodorizací, která zajistí drtivé snížení zápachu, který je produkován v kuchyních.

Pan Marušiak doplnil, že kromě toho, že eliminují pachy z technických provozních důvodů, tak centra opatřují slušnými vůněmi a navrhnul možnost ovlivnit tento výběr. Továrna VAFO je trápí také – stěžují si zákazníci, kteří vystupují na parkovišti a s pocitem zvracení se vrátí zpět a odjíždějí. Takže se připojují k tomu, aby došlo k řešení.

Ing. Polanská se vyjádřila k problematice VAFO za státní správu a uvedla, že magistrát nebyl přímým účastníkem, protože to je věc Středočeského kraje, ale přihlásili se prostřednictvím IPR do řízení, jsou velice proti a už podávali znovu odvolání. Takže pražská státní správa dělá maximum, protože to obtěžuje velké území Prahy až do Stodůlek, dokonce to bylo cítit až na Karlově náměstí.

Mgr. Líbová dodala, že je třeba si chodit stěžovat na Středočeský kraj, na jehož území zdroj je.

Pan R. reagoval na tematiku zápachu. Tuto problematiku zmínil i s projektem Metropole Zličín. Uvedl, že na tuto problematiku si evidentně zvykli, protože zápach z Metropole, byť ustává, je přítomen a v některých klimatických podmínkách se ví, co se kde vaří. Ale Metropole se snaží, aby to nenastávalo.

Ing. Beranová se dotázala, zda má ještě někdo nějaký dotaz nebo připomínku. Protože tomu tak nebylo, informovala, že po veřejném projednání bude následovat zpracování zápisu z veřejného projednání a zpracování posudku o vlivech záměru na životní prostředí (úkolem zpracovatele posudku je prověřit, zda jsou informace předkládané oznamovatelem v dokumentaci EIA správné, úplné a zda k jejich získání bylo použito adekvátních metod apod.). Zpracovatel posudku také vypořádá vyjádření k dokumentaci, navrhuje zmírňující opatření a v neposlední řadě dává návrh stanoviska EIA, kterým však není příslušný úřad vázán. Následně příslušný úřad vydá závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí. Zápis z veřejného projednání, posudek i závazné stanovisko budou rozeslány a zveřejněny dle požadavků zákona (informace na internetu v IS EIA a na úředních deskách).

Stanovisko bude podkladem pro vydání následných rozhodnutí.

Potom veřejné projednání ukončila.

III. Závěr

Veřejné projednání proběhlo podle zákona.

Zpracovatel dokumentace označil 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.



Ing. Marie Beranová, pověřená řízením veřejného projednání

Rozdělovník:

1/ Dotčené územní samosprávné celky

- Hlavní město Praha, Ing. Petr Hlubuček – náměstek primátora, Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1
- Městská část Praha-Zličín, JUDr. Marta Koropecká – starostka; IDDS: cnbbtxh
- Městská část Praha 13, Ing. David Vodrážka – starosta; IDDS: zv6bsur

2/ Dotčené orgány

- Hygienická stanice hlavního města Prahy, IDDS:zpqai2i
- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha, IDDS: 4dkdzty
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor památkové péče, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
- Úřad městské části Praha 17, odbor životního prostředí a dopravy, IDDS: 4mnbvza
- Úřad městské části Praha 13, odbor životního prostředí, IDDS: zv6bsur
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší, IDDS: 9gsaax4

3/ Oznamovatel

- CGI Metropole, s. r. o., Ing. Jiří Marušiak, Ph.D., IDDS: edhvjwy

5/ Zpracovatel posudku

- Ing. Richard Kuk CSc., IDDS: 9dpncgi

6/ Spis

