

dle rozdělovníku

Váš dopis zn./ze dne:

Vyřizuje/tel.:

Č. j.:

Ing. Marie Beranová

MHMP 1407994/2019

236 004 443

Sp. zn.:

Počet listů/příloh: **19/0**

S-MHMP 797162/2019 OCP

Datum:

19.07.2019

Závěr zjišťovacího řízení

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

Záměr „SMÍCHOV CITY SOUTH“ bude posouzen podle zákona.

Z předloženého oznámení, vyjádření k němu obdržených a s ohledem na povahu a rozsah záměru, jeho umístění a charakteristiku předpokládaných vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí došel příslušný úřad k závěru, že záměr může mít významný vliv na životní prostředí, a proto požaduje zpracovat dokumentaci dle přílohy č. 4 k zákonu, ve které je třeba se zaměřit zejména na následující:

1. Zpracovat podrobnou dopravní studii s přihlédnutím k dalším připravovaným záměrům v okolí. Věnovat se i vhodnosti dopravního napojení během výstavby. Návrh dopravního

nápojení je třeba vyhodnotit i z hlediska dopadů na veřejnou uliční síť, pěší a cyklistické propojení, případně navrhnout variantní řešení.

2. Provést prověření kapacity přilehlých křižovatek.
3. Výrazně redukovat počet parkovacích stání oproti oznámení.
4. Provést podrobné akustické posouzení včetně opatření pro snižování akustického zatížení území. Vyhodnotit vliv provozu záměru z dopravy a stacionárních zdrojů na akustickou situaci ve venkovním chráněném prostoru staveb v souběhu s dalšími plánovanými nebo již realizovanými stavbami. Zpracovat i vyhodnocení hluku ze stavební činnosti.
5. Posoudit vibrace z provozu dopravy (tramvajová a automobilová, budoucí železniční tunel a provoz metra B), případně opatření pro jejich minimalizaci.
6. Provést vyhodnocení vlivu výstavby a provozu daného záměru na kvalitu ovzduší modelovými výpočty rozptylové studie. Navrhnout konkrétní opatření, která povedou alespoň ke zmírnění negativních vlivů na kvalitu ovzduší vyvolaných záměrem. Pro eliminaci negativních vlivů imisních příspěvků B(a)P vznikajících během provozu navrhovaného záměru posoudit realizaci kompenzačních opatření.
7. V maximální míře pro dodávku tepla využít bezemisní zdroje. Při návrhu záložních zdrojů elektrické energie volit zařízení s nízkými emisemi znečišťujících látek.
8. Do záměru zpracovat opatření vyplývající z Programu zlepšování kvality ovzduší – Aglomerace Praha – CZ01.
9. Řešit opatření pro adaptaci na klimatické změny.
10. Minimalizovat odtok srážkové vody z území, případně ji maximálně využít, např. pro zálivku. Zvážit i využití „šedých vod“.
11. Provést posouzení vlivů na veřejné zdraví.
12. Zpracovat posouzení vlivů záměru na krajinný ráz.
13. Zpracovat biologický a dendrologický průzkum lokality a předložit rozsah náhradní výsadby a návrh vegetačních úprav.
14. Záměr průběžně koordinovat s připravovanou výstavbou terminálu veřejné dopravy Smíchov (platforma nad kolejí železniční stanice) i dalšími stavbami připravovanými v okolí.
15. Výškové limity a hmotově prostorová omezení z hlediska památkové péče stanovit tak, aby realizací staveb nedošlo k ohrožení hodnot památkové rezervace v hl. m. Praze.
16. Zhodnotit kumulativní a synergické vlivy dalších staveb v území ve fázi výstavby a provozu pro horizont po zprovoznění záměru a po naplnění územního plánu SÚ hl. m. Prahy.
17. Zohlednit všechny relevantní připomínky uplatněné ve vyjádřeních k oznámení záměru.

Příslušný úřad dále doporučuje, aby dokumentace obsahovala přehledné vypořádání všech obdržených vyjádření k oznámení.

Ve smyslu § 8 odst. 1 zákona a s ohledem na počet dotčených správních úřadů a dotčených samosprávných celků stanovuje příslušný úřad počet dokumentací pro předložení na 4 vyhotovení.

Identifikační údaje:

Název záměru:

SMÍCHOV CITY SOUTH

Kód záměru v informačním systému EIA:

PHA1090

Oznamovatel:

AED project, a.s., Pod Radnicí 1235/2a, 150 00 Praha 5, IČ: 61508594

Oznámení:

Zpracovatel – Mgr. Kateřina Šulcová, držitelka platné autorizace ke zpracování dokumentace a posudku na základě rozhodnutí Ministerstva životního prostředí dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů (č. j. 88949/ENV/14, platné do 31.1.2020); datum zpracování: 30.04.2019; datum předložení: 30.04.2019.

Zařazení záměru dle přílohy č. 1 zákona:

Záměr naplňuje ustanovení § 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 – 500 míst) a 108 (Záměry rozvoje sídel s rozlohou záměru od stanoveného limitu – 5 ha) kategorie II přílohy č. 1 k zákonu.

Kapacita (rozsah) záměru:

Předmětem záměru je výstavba nové městské čtvrti tvořené čtyřmi budovami ústředí České spořitelny (dále CS – A, B, C, D), třemi kancelářskými budovami (OLOW1, OLOW2, OLOE) a hotelem s přidruženou obchodní funkcí (OLHR).

Základní parametry budov:

CS (A, B, C, D)

HPP nadzemní části 74 938 m²

HPP podzemní části 53 119 m²

Počet nadzemních podlaží (NP) 7-10 NP

Počet podzemních podlaží (PP) 3 PP

Počet parkovacích stání (PS) 817

OLOW 1 (varianta kanceláře)

HPP nadzemní části 14 280 m²

HPP podzemní části 7 560 m²

Počet NP 5-6 NP

Počet PP 2 PP

Počet PS 150

OLOW 1 (varianta kanceláře a ubytovna)

HPP nadzemní části 14 420 m²

HPP podzemní části 7 560 m²

Počet NP 5-7 NP

Počet PP 2 PP

Počet PS 109

OLOW 2

HPP nadzemní části 16 210 m²

HPP podzemní části 10 860 m²

Počet NP 5-7 NP

Počet PP 3 PP

Počet PS 178

OLOE

HPP nadzemní části 14 358 m²

HPP podzemní části 7 254 m²

Počet NP 6 NP

Počet PP 2 PP

Počet PS 153

OLHR

HPP nadzemní části 7 208 m²

HPP podzemní části 3 005 m²

Počet NP 9 NP

Počet PP 2 PP

Počet PS 55

Pozemky dotčené stavbou jsou v současné době z převážné části zpevněny.

Předpokládaný trvalý zábor pozemků záměrem bude činit cca 8,8494 ha.

Zdrojem tepla pro vytápění, dohřev větracího vzduchu a ohřev teplé vody záměru bude kombinace geotermální energie tepelných čerpadel a kotelen na zemní plyn.

Umístění:

kraj: hlavní město Praha

obec: hlavní město Praha

městská část: Praha 5
katastrální území: Smíchov

Záměr se nachází v prostoru bývalého nákladového nádraží Praha – Smíchov, které je jedním z významných pražských brownfieldů určených k revitalizaci. Stávající území bylo v minulosti součástí území železničního uzlu nádraží Praha Smíchov, resp. se na řešeném území nacházelo nákladové nádraží, opravny, depa, výtopny a provozy spojené s železnicí. V současné době je území využíváno pro více účelů.

Pozemek je téměř rovinný se základní výškovou úrovní na kótě cca 196,00 m n. m., předpokládaná mocnost navážek antropogenního charakteru je očekávána v mocnosti cca 1 – 3 m.

Území záměru se nachází mimo Pražskou památkovou rezervaci, spadá však do jejího ochranného pásma. Záměr je dále umístěn v území se zákazem výškových staveb, vyskytuje se zde ochranné pásmo metra, železničních drah, ochranné pásmo letiště s výškovým omezením staveb do výšky VVP, ochranné pásmo s výškovým omezením staveb letiště Kbely.

Kromě ochranných pásem běžných inženýrských sítí zasahuje severní část území záměru do ochranného pásma II. stupně vodního zdroje Pražské pivovary - Staropramen Smíchov. Samotný vodní zdroj však nebude záměrem dotčen.

Z hlediska ochranných pásem technické a dopravní infrastruktury je záměr koordinován s jednotlivými správci inženýrských sítí, Dopravním podnikem hl. m. Prahy, a. s., Českými drahami, a. s. i Odborem památkové péče Magistrátu hl. m. Prahy.

Posuzované území zasahuje do ochranného pásma nadregionálního biokoridoru N4/3 Vltava. Vlastní biokoridor však nebude přímo dotčen. K nepřímému dotčení vodního toku Vltavy dojde odváděním dešťových vod do dešťové kanalizace, jejímž recipientem bude řeka Vltava.

V prostoru východního a západního parku (funkčních plochách ZP) je v Územním plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy (ÚPn SÚ hl. m. Prahy) vymezen územní systém ekologické stability.

Do severní části zájmového území zasahuje navržený celoměstský systém zeleně. Jedná se o plochu, kde je navržen východní a západní park, který je v souladu s vymezeným celoměstským systémem zeleně.

V území posuzovaného záměru se nenacházejí žádná zvláště chráněná území dle § 12 ani přírodní parky dle § 14 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Na ploše záměru ani v jeho okolí není evidován památný strom.

Záměr se nenachází v chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Předmětem záměru je výstavba nové městské čtvrti tvořené čtyřmi budovami ústředí České spořitelny (dále CS – A, B, C, D), třemi kancelářskými budovami (OLOW1, OLOW2, OLOE) a hotelem s přidruženou obchodní funkcí (OLHR). Budova OLOW1 je variantně navržena s kanceláři a studentskou ubytovnou.

Základní součástí záměru bude i prodloužení navrhovaného městského zeleného bulváru, který do území vstupuje od severu (navazuje na již povolenou stavbu Smíchov City - sever - 1. etapa) v šířce 28 m, navazující na východní (školní) a západní park, a prodloužená ulice Stroupežnického. Na jihu naváže na novou lávku (stavba SŽDC), která převede pěší přes vlakové nádraží Smíchov, a dále na vstupní náměstí mezi objekty CS-B a CS-D a centrální náměstí. Dále budou realizovány nové dopravní připojení na ulici Dobříšská, úpravy křižovatek Radlická-Dobříšská, Radlická-Mrázovka a Nádražní u železničního mostu (viz výkres 4 Dopravní situace) a související inženýrské sítě (viz výkres č. 3 Koordinační situace).

Veřejná prostranství budou v parteru oživena obchody, službami a restauracemi. Budovy při Radlické a Dobříšské ulici budou tvarovány jako pevné městské bloky přetvářející dálniční komunikaci v městský bulvár. Objekty při východní hranici se svými dvory vizuálně propojí se zeleným pásem při železnici.

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel má být dle oznámení v dokumentaci provedeno i v kumulaci s dalšími plánovanými a projednávanými záměry v území. Je počítáno jak s dílčími záměry jiných investorů v širším okolí, tak především s celkovou zástavbou Smíchovského nádraží dle kapacit rozvoje dané ÚPn SÚ hl. m. Prahy a podkladové urbanistické studie. Vyhodnocen bude stávající stav, stav území v době uvedení záměru do provozu i pro horizont naplnění ÚPn SÚ hl. m. Prahy. Na základě podrobných dopravně-inženýrských podkladů zpracovaných TSK hl. m. Prahy a IPR hl. m. Prahy bude proveden výpočet akustické a rozptylové studie a hodnocení vlivů na veřejné zdraví.

Stručný popis technického a technologického řešení:

Urbanistické pojetí stavby Smíchov City South vychází z urbanistické studie Nádraží Smíchov (A69 – architekti, s.r.o., duben 2010) a vítězného návrhu z mezinárodní veřejné architektonické soutěže (Baumschlager Eberle Lustenau GmbH a Pavel Hnilička Architekti, s.r.o., 2018).

Navržena je nová městská čtvrť tvořená osmi městskými bloky, které vytvářejí vysoce kvalitní veřejné prostory. Nové domy utvářejí prostor ve dvou klíčových aspektech: Zaprvé vytvářejí jednu vnitřní ulici, která prodlužuje pěší trasu z území Smíchov City - Sever a mírně stoupá k novému mostu nad železniční tratí. A zadruhé, bloky vytvářejí jasný a čistý okraj bulváru Radlická - Dobříšská.

Vnitřní pěší ulice je obohacena o dva hlavní městské prvky - vstupní náměstí a centrální náměstí.

Nová zástavba obou částí Smíchov City je tvořena na podkladu blokové struktury, která je vlastní okolní zástavbě Smíchova. Starší zástavba se pohybuje mezi 4 až 6 nadzemními podlažími. Nová zástavba zvedá výškovou hladinu podle územně analytických podkladů hl. m. Prahy na 7 až 8 nadzemních podlaží, jako například budova Ženských domovů, celkově nová zástavba na Andělu, budova ČSSZ v Křížové ulici, některé novostavby v Radlické ulici (č. 46 a 68), nebo nová budova naproti nádraží Smíchov (Nádražní 32), či nová budova v ulici Svornosti 2. Vzhledem k úzkému stavebnímu pozemku kampusu se bloková struktura lokálně mění na hybridní, tzn. jednotlivé stavební bloky nemají zastavěné dvory po celé výšce kolem dokola, ale otevírají se kvůli dennímu světlu a výhledu. V řešeném území se tak nevyskytuje pouze jedna výška, ale výšky staveb jsou navzájem rozdílné a namísto monolitické siluety se nabízí zajímavější vizuální pohled. Vůči ulici Radlická domy vytvářejí jasnou a pevnou uliční čáru a pomocí dvou řad stromů dotvářejí městský bulvár, zatímco směrem k řece Vltavě se objemy rozpadají do více tvarů a tím vytvářejí měkčí hranici rozehraných světél a stínů pro dálkové pohledy.

Zdrojem tepla pro vytápění, dohřev větracího vzduchu a ohřev teplé vody záměru bude kombinace geotermální energie tepelných čerpadel a kotelen na zemní plyn.

Chlazení objektů bude z hlediska zdroje chladu řešeno kombinací geotermální energie z podzemních geotermálních vrtů a chladicího stroje na principu kompresorové stanice a výměníku / chladiče.

V rámci samostatného správního řízení byla pro celé území Smíchovského nádraží zpracována Dokumentace bouracích prací (Casua, s.r.o., prosinec 2016), která byla projednána v rámci samostatného správního řízení. V rámci této dokumentace byl hodnocen i vliv demolic na jednotlivé složky životního prostředí.

Jsou uvedena opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů, která jsou přímou součástí vlastního záměru, s jejich plněním se v projektu stavby již nyní počítá. Nejsou uvedena opatření vyplývající z požadavků platné legislativy. S jejich dodržováním se rovněž automaticky počítá.

Odůvodnění:

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

Předmětem záměru je výstavba nové městské čtvrti tvořené čtyřmi budovami ústředí České spořitelny (dále CS – A, B, C, D), třemi kancelářskými budovami (OLOW1, OLOW2, OLOE) a

hotelem s přidruženou obchodní funkcí (OLHR). Budova OLOW1 je variantně navržena s kanceláři a studentskou ubytovnou.

Základní součástí záměru bude i prodloužení navrhovaného městského zeleného bulváru, který do území vstupuje od severu (navazuje na již povolenou stavbu Smíchov City - sever - 1. etapa) v šířce 28 m, navazující na východní (školní) a západní park, a prodloužená ulice Stroupežnického. Na jihu naváže na novou lávku (stavba SŽDC), která převede pěší přes vlakové nádraží Smíchov, a dále na vstupní náměstí mezi objekty CS-B a CS-D a centrální náměstí. Dále budou realizovány nové dopravní připojení na ulici Dobříšská, úpravy křižovatek Radlická-Dobříšská, Radlická-Mrázovka a Nádražní u železničního mostu a související inženýrské sítě.

Veřejná prostranství budou v parteru oživena obchody, službami a restauracemi. Budovy při Radlické a Dobříšské ulici budou tvarovány jako pevné městské bloky přetvářející komunikaci v městský bulvár. Objekty při východní hranici se svými dvory vizuálně propojí se zeleným pásem při železnici.

Posuzovaný záměr bude disponovat celkem 1 353 parkovacími stáními (ve variantě se studentskou ubytovnou 1312 parkovacími stáními). Samostatných stání P + R bude v rámci objektu OLHR pouze 10.

Plocha trvalého záboru posuzovaným záměrem činí 88 494 m².

V oznámení jsou uvedeny údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území. V oznámení záměru je dále provedena identifikace předpokládaných významných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, které budou pak podrobně řešeny v dokumentaci EIA.

Oznámení záměru je předloženo bez dalších odborných studií hodnotících podrobně dopady na životní prostředí. Uvádí se, že tyto studie budou součástí až navazující dokumentace EIA zpracované dle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Samo oznámení tedy předpokládá další posouzení dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Z provedeného zjišťovacího řízení vyplynulo, že nejvýznamnějšími vlivy předmětného záměru jsou vlivy na dopravní situaci, ovzduší a hluk.

Zejména těmto aspektům je třeba se podrobně věnovat v rámci zpracování dokumentace.

Požadavky uvedené na str. 1 – 2 se zejména týkají potřeby upřesnění nebo doplnění informací, neobsažených v oznámení záměru, kdy tato nutnost na zaměření zmíněných oblastí vyplynula na základě zhodnocení povahy záměru, rozsahu, umístění záměru a obdržených vyjádření v rámci zjišťovacího řízení.

Požadavek č. 1 je stanoven z toho důvodu, aby byl dostatečně vyhodnocen vliv záměru na dopravní situaci v místě záměru i v jeho širším okolí. Zároveň jsou dopravně inženýrské podklady odborným podkladem pro akustickou studii, rozptylovou studii a rovněž pro studii vlivů na veřejné zdraví. Je třeba řešit stávající stav a horizont zprovoznění záměru a naplnění územního plánu SÚ hl. m. Prahy, případně i variantní řešení. Zpracovaná dopravní studie by měla navrhnout taková opatření, aby nedošlo k zhoršení dopravní situace v území.

Požadavek č. 2 je nutný z důvodu zpochybnění dostatečné kapacity křižovatek přilehlých k záměru při zahušťování provozu v území.

Požadavek č. 3 vyplývá z požadavku na redukcii počtu parkovacích stání z důvodu zahušťování dopravy při vysoké nabídce volných parkovacích kapacit v místě s vysokou dostupností městské hromadné dopravy. Zvážit zpracování studie, která prověří, zda vysoké počty parkovacích míst v plánovaných budovách nepovedou k neúměrnému nárůstu automobilové dopravy v oblasti spojenému mimo jiné i s upřednostněním automobilové dopravy uživateli budov oproti jiným typům dopravy v důsledku velkého množství dostupných parkovací stání pro uživatele budov. Je třeba motivovat řidiče k preferování jiného druhu dopravy na úkor individuální automobilové dopravy (IAD) a tedy snížení objemu dopravního výkonu IAD.

Požadavky č. 4 a 6 jsou stanoveny z toho důvodu, že oznámení neposkytuje dostatečný podklad pro posouzení vlivu záměru na akustickou situaci a kvalitu ovzduší v území během výstavby a při provozu záměru. Nelze tak objektivně posoudit relevantnost a úplnost hodnocení vlivu navrženého záměru na hlukové poměry a kvalitu ovzduší v dotčeném území včetně vyhodnocení zdravotních rizik pro obyvatele. Je třeba zpracovat studii hodnotící veřejné zdraví, aby se vyhodnotily vlivy na veřejné zdraví obyvatel v okolí posuzovaného záměru (požadavek č. 11).

Požadavek č. 5 vyplývá z požadavku na zhodnocení vibrací z dopravy od Hygienické stanice hlavního města Prahy.

Požadavek č. 7 a 8 vyplývá z nutnosti plnit Program zlepšování kvality ovzduší v hl. m. Praze.

Požadavek č. 9 vyplývá z nutnosti zhodnocení dopadů spojených se změnou klimatu a zranitelnosti území vůči projevům změny klimatu.

Požadavek č. 10 vyplývá z požadavku na maximální využití srážkových vod v území. Záměrem dojde k nezanedbatelnému nárůstu zpevněných ploch a je tedy nutné se v dokumentaci podrobně věnovat nakládání s těmito vodami. Nemožnost likvidace dešťových vod vsakováním by měla být odborně prokázána, případně je nutné navrhnout hospodárné nakládání s těmito vodami.

Požadavek č. 12 je stanoven z toho důvodu, aby byl dostatečně vyhodnocen vliv záměru na krajinný ráz.

Požadavek č. 13 vyplývá z potřeby vyhodnotit vliv záměru na případné chráněné druhy živočichů a rostlin a z požadavku ČIŽP na výsadby.

Požadavek č. 14 vyplývá z nutnosti zahrnutí významného plánovaného sousedního záměru do hodnocení a koordinace s ním v průběhu výstavby i provozu.

Požadavek č. 15 vyplývá z požadavku orgánu památkové péče. Místa pro zákresy do panoramatu Pražské památkové rezervace (vizualizace) konzultovat s odborem památkové péče MHMP.

Požadavek č. 16 je stanoven z důvodu zpochybnění zahrnutí všech významných okolních záměrů a možné kumulace a synergie s nimi. Je třeba podrobněji posoudit a vyhodnotit vlivy navrženého záměru včetně možných kumulativních a synergických vlivů s okolními (již realizovanými i připravovanými) záměry v horizontech současného stav, zprovoznění záměru a naplnění územního plánu SÚ hl. m. Prahy.

Požadavek č. 17 se týká dalších relevantních připomínek ve vyjádřeních, které je třeba vysvětlit, případně nově zhodnotit.

2. Úkony před vydáním závěru zjišťovacího řízení

Dne 30.04.2019 obdržel OCP MHMP oznámení záměru „Smíchov City South“ zpracované podle přílohy č. 3 k zákonu.

Po doplnění vyjádření příslušného stavebního úřadu (02.05.2019) oznámení splňovalo náležitosti podle § 6 odst. 4 zákona a příslušný úřad dne 13.05.2019 zahájil zjišťovací řízení. Informace o oznámení byla zveřejněna způsobem podle § 16 zákona. Elektronická podoba oznámení byla zveřejněna na internetu v Informačním systému EIA (www.cenia.cz/ea) pod kódem PHA1090. Současně zaslal příslušný úřad žádost o vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům (spolu s kopií oznámení) a dotčeným orgánům.

Informace o oznámení byla na úřední desce Magistrátu hlavního města Prahy zveřejněna dne 13.05.2019. 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, v daném případě do 12.06.2019. Podle § 6 odst. 8 zákona

k vyjádřením zaslaným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží. Všechna obdržená vyjádření však byla zaslána ve lhůtě dané zákonem.

3. Podklady pro vydání závěru zjišťovacího řízení

Podkladem pro vydání závěru zjišťovacího řízení bylo oznámení záměru zpracované podle přílohy č. 3 k zákonu Mgr. Kateřinou Šulcovou v dubnu 2019, dále vyjádření dotčených územních samosprávných celků, dotčených orgánů a veřejnosti obdržených během zjišťovacího řízení (viz níže).

Oznámení se zabývá vymezením a posouzením předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí. K oznámení je přiložena výkresová část.

4. Vyjádření, která příslušný úřad obdržel v průběhu zjišťovacího řízení

- hlavní město Praha
(vyjádření č. j. MHMP 1118743/2019 ze dne 02.06.2019),
- městská část Praha 5
(vyjádření č. j. MC05 131214/2019 ze dne 11.06.2019),
- Hygienická stanice hlavního města Prahy
(vyjádření č. j. HSHMP 25515/2019 ze dne 05.06.2019),
- ČIŽP, Oblastní inspektorát Praha
(vyjádření zn. ČIŽP/41/2019/6757 ze dne 10.06.2019),
- Magistrát hlavního města Prahy - odbor ochrany prostředí
(vyjádření č. j. MHMP 1110278/2019 ze dne 11.06.2019),
- Magistrát hlavního města Prahy - odbor památkové péče
(vyjádření č. j. MHMP 1097862/2019 ze dne 10.06.2019),
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší
(vyjádření č. j. MZP/2019/780/794 ze dne 16.05.2019),
- Úřad městské části Praha 5 – odbor ochrany životního prostředí
(vyjádření č. j. MC05 109704/2019/OŽP/Tom ze dne 22.05.2019),
- Přátelé Malvazinek, z. s.
(vyjádření ze dne 12.06.2019),
- Prokopovo, o. s.
(vyjádření ze dne 12.06.2019),
- ZaPět, z. s.
(vyjádření ze dne 12.06.2019),

- Za lepší Barrandov, z. s.
(vyjádření ze dne 12.06.2019),
- Spolek Hájovna, z. s.
(vyjádření ze dne 12.06.2019),
- Za lepší Smíchov, z. s.
(vyjádření ze dne 12.06.2019),
- Spolek Cibulka
(vyjádření ze dne 12.06.2019),
- Ing. Dočekalová
(vyjádření obdržené dne 12.06.2019),
- Štorchovi
(vyjádření ze dne 12.06.2019),
- Mgr. Martínek
(vyjádření ze dne 12.06.2019),
- Ing. Cuhra
(vyjádření ze dne 12.06.2019).

Hlavní město Praha (dále jen „HMP“) záměr popisuje, vyjadřuje se ke vztahu k platnému ÚP SÚ hl. m. Prahy (využití pozemků musí být v souladu s platnou obecně závaznou vyhláškou hl. m. Prahy) a na závěr uvádí, že požaduje posouzení záměru dle zákona a uvádí, že souhlasí s následujícími výhradami:

Doprava:

- V rámci přípravy je třeba doplnit údaje týkající se rozsahu vyvolané dopravy a jejího vlivu na dopravní zatížení komunikací Smíchova.
- Doporučujeme zpracovat variantu se sníženým počtem parkovacích stání oproti oznámení. U zástavby v místě s takovou dopravní obslužností je třeba novou IAD minimalizovat.
- Záměr je třeba průběžně koordinovat s připravovanou výstavbou terminálu veřejné dopravy Smíchov (zahrnující platformu nad kolejíštěm železniční stanice), který se sleduje realizovat dle finální podoby „Studie dopravních uzlů Smíchov“.

Hluk, ochrana ovzduší:

- Pro oznámení požadujeme zpracovat rozptylovou studii. Zdroje tepla pro vytápění, ohřev větracího vzduchu a ohřev teplé vody záměru musejí doložitelně minimalizovat využívání fosilních paliv. Doporučujeme prověřit kromě jiného možnost mezisezónní akumulace tepla a také dokonalejší provedení staveb z hlediska energetického provozu – tím snížit potřebu tepla i chladu oproti údajům uvedeným v oznámení.

- Pro oznámení je třeba zpracovat akustickou studii. Pro ochranu obyvatel před negativními účinky hluku během realizace záměru byla formulována řada opatření, doporučujeme voleným představitelům hl. m. Prahy trvat na důsledné kontrole jejich dodržování.

Zeleň, krajina a příroda:

- Součástí projektového týmu by měl být krajinářský architekt. V další fázi projektové dokumentace, budeme požadovat dendrologický průzkum vyhodnocující kvalitu porostů a konkrétní návrh vegetačních úprav. Zavlažování sadových úprav záměru v období sucha a horka dešťovou vodou akumulovanou v akumulčních nádržích. Tím dojde k ochlazení území a zmírnění dopadu klimatické změny.
- Žádáme o doplnění plošné zelené střechy na objektu OLHR (což jednoznačně doporučujeme) nebo změnit formulaci o „parkově upravených střechách na všech podlažích“ (str. 17)
- Doporučujeme minimalizovat (v pravém smyslu toho slova) odtok srážkové vody z území, mj. využíváním jako „šedou vodu“ a pro jiné účely. Doporučujeme definovat další opatření na zadržení srážkové vody.

Technická infrastruktura:

- Navrhované rozsáhlé zpevněné plochy na centrálním pěším bulváru (z materiálu žulová dlažba velkoformátová) mají negativní vliv na zasakování srážkové vody, jsou téměř nepropustné. Pro zmírnění tohoto vlivu doporučujeme zmenšit plochu dlažby a nahradit ji propustným povrchem se zelení, zvolit vodopropustnou dlažbu apod., aby byl podpořen přirozený vodní režim. Nepropustné povrchy vystavují město riziku problémů s extrémními situacemi, jako jsou přehřívání, sucho a povodně.
- Komplexním řešením dílčích problémů zmíněných v bodech 8) a 14) a dalších by mohla být certifikace šetrných budov (SBToolCZ, BREEAM, LEED) na některém z nejvyšších stupňů. Předpokládáme, že investor bude o certifikaci usilovat a doporučujeme proto tuto skutečnost do dokumentace uvést.

Je třeba vyjasnit, co je míněno „dalším stupněm projektové dokumentace“, zmíněným v oznámení na více místech (také jako „navazující stupeň“).

Městská část Praha 5 ve svém vyjádření sděluje:

V předloženém oznámení na výše uvedený záměr je uvedeno, že zatím nebyl zpracován či dokončen:

- Dendrologický průzkum
- Biologické hodnocené lokality
- Rozptylová studie

- Hluková studie

Dle našeho názoru je klíčové především zpracování a vyhodnocení rozptylové a hlukové studie pro daný záměr, neboť novou zástavbou dojde k navýšení dopravního zatížení území, a to může způsobit zhoršení kvality ovzduší a zvýšit hlukové zatížení. Vzhledem k tomu, že již nyní se jedná o území silně zatížené (ulice Strakonická, Nádražní, Radlická), považujeme vyhodnocení budoucího stavu a navržení případných kompenzačních opatření za nutnou podmínku souhlasu se záměrem.

V rámci přípravy je potřeba doplnit údaje o rozsahu vyvolané dopravy a vlivu záměru na dopravní zatížení komunikací Smíchova. Záměr by měl být také koordinován s připravovanou výstavbou terminálu veřejné dopravy Smíchov.

V dokumentaci jsou na několika místech zmiňovány budoucí výsadby. Upřednostňujeme výsadby stromů do rostlého terénu před výsadbami do podzemních kontejnerů, neboť růst stromů v kontejnerech je limitován možností rozvoje kořenového systému těchto dřevin. V dokumentaci není jednoznačně specifikováno, jakým z těchto způsobů budou stromy vysazovány. Současně upozorňujeme, že je třeba prokázat nekonfliktnost vysazovaných dřevin a umístění sítí, kdy musí být garantovány jejich dostatečné odstupy. Za vhodné bychom považovali alespoň orientační výčet druhů vysazovaných dřevin, aby bylo možno posoudit jejich perspektivu a schopnost plnění ekologických funkcí v území i jejich estetické začlenění do území.

Do projektové dokumentace by bylo vhodné, s ohledem na klimatickou změnu, zvážit a případně zapracovat zavlažování sadových úprav záměru v období sucha a horka dešťovou vodou v akumulacích nádrží.

Zpevněné plochy (žulová dlažba) na centrálním pěším bulváru mají negativní vliv na množství zasakované srážkové vody, doporučujeme zmenšit plochu dlažby nebo uvážit nahrazení dlažby ve vhodných místech vodopropustnou dlažbou.

Hygienická stanice hlavního města Prahy (dále jen „HS HMP“) ve vyjádření záměr popisuje a uvádí:

Dokumentaci k oznámení záměru stavby „SMÍCHOV CITY SOUTH“ je nutno dále rozpracovat a posoudit podle zákona č. 100/2001 Sb., a to z hlediska ochrany veřejného zdraví následovně:

1. předložit vyhodnocení vlivu provozu záměru z dopravy a stacionárních zdrojů na akustickou situaci ve venkovním chráněném prostoru staveb v souběhu s dalšími stavbami plánovanými, nebo již v realizaci. Vyhodnocení musí obsahovat posouzení stávajícího stavu, stavu po výstavbě v r. 2024 (bez/se záměrem) - včetně posouzení možnosti použití korekce pro starou hlukovou zátěž a dále stav po naplnění ÚP hl. města Prahy a návrh opatření pro eliminaci negativních vlivů na zdraví,

2. předložit posouzení vibrací z provozu dopravy (tramvajová a automobilová, budoucí železniční tunel a provoz metra trasy B),
3. předložit vyhodnocení hluku ze stavební činnosti ve venkovním chráněném prostoru staveb v souběhu s dalšími stavbami a návrhu opatření před hlukem,
4. předložit hodnocení vlivů na veřejné zdraví pro obyvatele stávající a budoucí obytné zástavby zpracované na základě dat z měření jednotlivých zdrojů hluku a vibrací ne starších 9 měsíců a po zapracování konkrétních akustických a antivibračních opatření.

Česká inspekce životního prostředí – Oblastní inspektorát Praha má k předloženému oznámení záměru zásadní připomínky oddělení ochrany přírody (K posouzení vlivu záměru na přírodu je nutné předložit průzkum fauny a flory a dendrologický průzkum území. V kapitole C.2.11. Biologická rozmanitost - fauna, flóra je napsáno „podrobný průzkum fauny a flóry v území ve stávajícím stavu probíhá a bude předložen v navazujícím stupni projektové dokumentace“ a dále „v současné době probíhá v území i podrobný dendrologický průzkum, který bude předložen v navazujícím stupni projektové dokumentace“. Dále je k posouzení vlivu záměru na přírodu potřeba předložit rozsah náhradní výsadby a druhové složení vysazovaných dřevin. Bez doplnění výše uvedených informací nelze záměr posoudit z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny). Inspekce požaduje další posuzování vlivů záměru na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb.

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (dále jen „OCP MHMP“) nemá z *hlediska ochrany zemědělského půdního fondu, z hlediska lesů a lesního hospodářství a z hlediska myslivosti* žádné připomínky.

Z hlediska nakládání s odpady má pouze upozornění vyplývající z platných právních předpisů.

Z hlediska ochrany ovzduší OCP MHMP záměr popisuje a dále uvádí:

K návrhu počtu parkovacích stání zdejší úřad konstatuje, že počet stání je navržen v téměř maximální úrovni, kterou umožňuje platná legislativa (Nařízení č. 10/2016 Sb. HMP, Pražské stavební předpisy).

Záměr byl s výjimkou objektu OLOW1 předložen bez alternativních variant prostorového a funkčního uspořádání. Objekt OLOW1 je navržen variantně, jak z hlediska hmoty objektu, tak i jeho funkčního využití.

Dodávka tepla do jednotlivých objektů záměru má být realizována jako kombinace geotermální energie tepelných čerpadel a kotelen na zemní plyn. Uvažováno je s plynovými spalovacími zdroji o celkovém jmenovitém tepelném výkonu cca 4 400 kW, přičemž tepelná čerpadla mají pokrýt výkon cca 2 900 kW_t a cca 2 200 kW_{chl}.

Pro zálohování nezbytných funkcí objektů, případně vybraných pracovišť, jsou v rámci záměru navrhovány záložní zdroje el. energie. V objektech OLOW1, OLOW2, OLOE a OLHR jsou navrhovány dieselaagregáty o výkonu 400 kVA/320 kW, pro objekty České spořitelny jsou navrženy dva dieselaagregáty v redundantním zapojení o jednotkovém jmenovitém výkonu 1 100 kVA/880 kW STBY.

Posouzení vlivu provozu, resp. výstavby záměru na kvalitu ovzduší v okolí, předložené oznámení záměru neobsahuje, je zde však konstatováno, že bude zpracováno v navazujícím stupni přípravy stavby – v dokumentaci EIA.

Z hlediska kvality ovzduší je záměr umístován do lokality v rámci pražského regionu imisně spíše silně zatížené, kde dle map pětiletých klouzavých průměrů imisních koncentrací, publikovaných Českým hydrometeorologickým ústavem (ČHMÚ, pětiletý průměr 2013 – 2017) dosahují průměrné roční imisní koncentrace NO₂ hodnoty 33,8 µg/m³, PM₁₀ hodnoty 25,9 µg/m³, PM_{2,5} hodnoty 17,9 µg/m³, benzenu hodnoty 1,5 µg/m³ a benzo(a)pyrenu (B(a)P) hodnoty 1,1 ng/m³. U průměrných 24hodinových koncentrací PM₁₀ činí 36. nejvyšší koncentrace 44,7 µg/m³. V řešeném území tak s výjimkou ročních imisních koncentrací B(a)P nedochází k překračování imisních limitů sledovaných znečišťujících látek.

S ohledem na stávající kvalitu ovzduší v řešeném území (překročené roční imisní koncentrace B(a)P) a s přihlédnutím k připravované zástavbě v širším okolí záměru OCP MHMP z důvodu zajištění vyhovující kvality ovzduší v řešeném území a její dlouhodobé udržitelnosti v navazujícím stupni přípravy záměru, tj. v rámci dokumentace EIA požaduje:

- 1 Vzhledem k dostupnosti MHD redukovat počet navržených parkovacích stání na úroveň blízká se alespoň středu (případně dolní hranici) rozmezí hodnot, uváděných pro přepočtené vázaných a návštěvnických parkovacích stání v Příloze č. 3 k Nařízení č. 10/2016 Sb., HMP (vyšší počet parkovacích stání i v závislosti na obrátkovosti generuje vyšší objem vyvolané dopravy a tedy vyšší množství emisí znečišťujících látek).
- 2 Dodávku tepla řešit v převážné míře pomocí bezemisních tepelných zdrojů (v současném návrhu dominuje plynový spalovací zdroj).
- 3 Při návrhu záložních zdrojů el. energie – dieselaagregátů – zohlednit i emisní parametry těchto zařízení, tj. volit zařízení s nízkými emisemi znečišťujících látek (min. Stage IIIA).
- 4 Zpracovat do návrhu záměru (včetně jeho realizace) opatření vyplývající z Programu zlepšování kvality ovzduší – Aglomerace Praha - CZ01.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny je záměr popisován a dále se uvádí:

Z hlediska výskytu zvláště chráněných druhů se OCP MHMP nemůže vyjádřit, průzkum fauny a flóry na lokalitě probíhá (str. 78 oznámení) a bude předložen v navazujícím stupni projektové dokumentace. Nicméně je zřejmé, že dojde ke kácení dřevin, dendrologický průzkum rovněž teprve probíhá, bude předložen v navazujícím stupni dokumentace.

Součástí oznámení je grafická příloha týkající se vizualizace celého záměru, vliv záměru na krajinu (krajinový ráz) není předpokládán (str. 82 – 83 oznámení). V prostoru bývalého vlakového

nádraží Praha – Smíchov vznikne nová městská čtvrť, která naváže na stávající blokovou zástavbu Smíchova a předchozí etapu výstavby Smíchovského nádraží (Smíchov City – sever – 1. Etapa).

OCP MHMP jako orgán ochrany přírody a krajiny upozorňuje, že se sice jedná o brownfield, i zde se však mohou vyskytovat zvláště chráněné druhy. OCP MHMP upozorňuje, že v lokalitě, která ze severu navazuje na lokalitu záměru, byly zvláště chráněné druhy nalezeny (čmeláci, mravenci, zlatohlávek tmavý), viz biologický průzkum zpracovaný Ing. et Ing. Pavlem Jarošem jako součást oznámení „Smíchov City – sever – 1. etapa“ zpracovaného Mgr. Kateřinou Šulkovou v červenci 2017.

Kromě neexistence biologického a dendrologického průzkumu nemá OCP MHMP jako orgán ochrany přírody a krajiny ke zpracování oznámení žádné připomínky.

Z hlediska ochrany vod je záměr popisován a dále se sděluje:

- Při regulovaném odvádění dešťových vod do kanalizace je nutné dodržet ust. § 38 Nařízení č. 10/2016 Sb. hl. m. Prahy (Pražské stavební předpisy) – retence musí být navržena tak, aby nedocházelo k většímu odtoku než 10 l/s z hektaru plochy pozemku při třicetiminutovém dešti desetiletém.
- Způsob hospodaření se srážkovými vodami musí být v souladu s ust. § 38 Nařízení č. 10/2016 Sb. hl. m. Prahy (Pražské stavební předpisy), které stanovuje přednostně jejich vsakování, pokud to hydrogeologické poměry, velikost pozemku a jeho výhledové využití prokazatelně umožní. Pokud prokazatelně není možné jejich vsakování, tak jejich zadržování a regulované odvádění oddílným systémem k odvádění srážkových vod do vod povrchových (není zřejmé, kam je zaústěna kanalizace v ul. Radlická). Pokud není prokazatelně možno ani to, tak jejich zadržování a regulované odvádění do jednotné kanalizace. V případě podaného návrhu, tzn. navržené odvedení srážkových vod přes retenční nádrže s regulovaným odtokem převážně do vod povrchových, je nutné jednoznačně prokázat hydrogeologickým průzkumem, že nelze tyto srážkové vody (nebo alespoň jejich část) likvidovat přednostně vsakem. Možností, jak vylepšit hospodaření s dešťovými vodami jsou nejen zelené střechy, ale i filtrační zasakovací pásy podél komunikací navazujících na zeleň. Možné je zvážit i zpětné využití dešťových vod jako vod užitkových pro splachování WC v objektech, čímž dojde k úspoře spotřeby pitné vody. Stavba bude realizována na tzv. „brownfieldu“ a u zvoleného návrhu odvádění dešťových vod není dostatečně doloženo, že je v souladu s výše uvedenými PSP a s ust. § 5 vodního zákona. Samozřejmě, že konkrétní návrhy musí vycházet z hydrogeologického posudku, který nebyl předložen.

Na základě výše uvedeného doporučujeme zvážit i jiné možnosti (kombinaci) hospodaření s vodami.

Odbor památkové péče MHMP (MHMP OPP) popisuje ve vyjádření záměr a dále sděluje:

Pozemky parc. č. 544, 576, 5030/1 a severní části pozemků 4946/1, 4990/1 a východní cíp pozemku parc. č. 5019/1 se nacházejí v památkové zóně Smíchov prohlášené vyhláškou hl. m. Prahy č. 10/1993 Sb. hl. m. Prahy, o prohlášení částí území hl. m. Prahy za památkové zóny a o určení podmínek jejich ochrany a pozemky parc. č. 5017, 5018/1, 5018/12, 5018/15, 5019/53, 5019/59, 5019/60, 5019/61, 5019/63, 5019/66, 5019/71, 5019/72, 5019/73, 5078, 5080/1, 5080/2, 5080/3, 5089, 5092, 5019/13, 5019/58, 5019/62, 5019/64, 5019/74, 5019/75, 5019/76, 5084/2, 5084/1, 5019/33 a zbylé části pozemků parc. č. 4946/1, 4990/1 5019/1, ul. Radlická, Dobříšská, Nádražní, k. ú. Smíchov, Praha 5 se nacházejí v ochranném pásmu památkové rezervace v hl. m. Praze, vyhlášeném rozhodnutím býv. odboru kultury NVP č. j. Kul/5-932/81 ze dne 19. 5. 1981, o určení ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze, a jeho doplňkem ze dne 9. 7. 1981, kterými se určuje toto ochranné pásmo a podmínky pro činnost v něm.

Posláním památkových zón dle čl. 2 vyhlášky je zachovat a trvale chránit kulturně-historické a urbanisticko-architektonické hodnoty vybraných částí území hlavního města Prahy, aby jako organická součást životního prostředí sloužily kulturním, výchovným, společenským a hospodářským potřebám společnosti.

Předmětem ochrany dle čl. 3, vyhlášky jsou: a) historický půdorys a jemu odpovídající prostorová a hmotná skladba b) urbanistická struktura, uliční interiéry, charakter objektů a pozemků, architektura objektů a jejich exteriéry, veřejné interiéry včetně řemeslných a uměleckořemeslných prvků, d) panorama památkových zón s hlavními dominantami v blízkých a dálkových pohledech, e) doplňkové parkové-zahradní plochy a prvky, tvořící nedílnou součást krajinného celku, nebo historického prostředí. Pro zabezpečení ochrany a regenerace památkových zón dle čl. 4 se stanoví tyto podmínky:

b) využití prostorů, ploch, území a staveb v památkových zónách musí být v souladu s jejich charakterem, architekturou, kulturní hodnotou, kapacitními a technickými možnostmi, c) veškeré úpravy prostorů, ploch, území a staveb musí směřovat k jejich estetickému, funkčnímu, technickému, kulturnímu a společenskému zhodnocení s ohledem na charakter památkových zón, d) při nové výstavbě, přestavbě a modernizaci musí být zohledněn charakter a měřítko zástavby a prostorové uspořádání památkových zón, rozsah nové výstavby, přestavby a modernizace musí být přiměřený památkovému významu jednotlivých částí památkových zón.

Režim ochrany ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze je stanoven v rozhodnutí bývalého odboru kultury NVP č. j. Kul/5-932/81 ze dne 19. 5. 1981 o určení ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze a jeho doplňku ze dne 9. 7. 1981, kterými se určuje toto ochranné pásmo a podmínky pro činnost v něm.

Ochranné pásmo se určuje pro zabezpečení kulturně historických, urbanistických a architektonických hodnot v území památkové rezervace před rušivými vlivy, vyvolanými

stavebními nebo jinými změnami v jejím okolí. Na území ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze je pak třeba dodržovat tyto podmínky:

1. V ochranném pásmu není povoleno provádět takové stavební a jiné zásahy, které by narušily nebo ohrozily hodnoty památkové rezervace v hl. m. Praze.
2. Při pořizování územně plánovací, přípravné a projektové dokumentace, při provádění staveb a stavebních úprav, zásazích do terénních útvarů a městské zeleně je nutno dbát, aby nebyla změnami půdorysné, hmotové a výškové konfigurace zástavby a přírodních prvků v území ochranného pásma oslabena nebo porušena urbanistická kompozice, měřítko a silueta památkové rezervace v hl. m. Praze.
3. V ochranném pásmu nelze umísťovat zařízení a stavby, které by svými důsledky narušovaly životní prostředí a stavební fondy památkové rezervace (zejména znečišťováním ovzduší a vod, únikem škodlivých látek, hlukem, vibracemi, veškerými druhy záření, hromaděním odpadů apod.).
4. Při veškeré nové výstavbě a přestavbě je třeba zvláště sledovat působení stavebních souborů a výškových objektů na terénních horizontech města, které se pohledově uplatňují ve vztahu k památkové rezervaci.

S ohledem k výše uvedeným skutečnostem požaduje MHMP OPP v rámci projednání následných stupňů projektové dokumentace následující:

- 1) Výškové limity a hmotově prostorová omezení z hlediska památkové péče budou stanoveny na základě posouzení dalšího stupně PD, aby realizací staveb nedošlo k ohrožení hodnot památkové rezervace v hl. m. Praze.
- 2) Místa pro zákresy do panoramatu PPR (vizualizace) budou konzultována s MHMP OPP v průběhu zpracování následné projektové dokumentace.

Z hlediska zájmů chráněných dle § 14 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění (dále zákona), požaduje MHMP OPP předložit projektovou dokumentaci k územnímu řízení k jejich posouzení ve správním řízení. Toto správní řízení bude následně ukončeno vydáním závazného stanoviska dle § 67 zákona č. 500/2004 Sb. (správní řád). MHMP OPP poukazuje dále na možnost požadavku úpravy nebo přepracování celkového návrhu při posouzení příslušné projektové dokumentace v požadovaném správním řízení.

Zamýšlená stavební činnost se má provádět na území s archeologickými nálezy a stavebník má tedy již od doby přípravy stavby oznamovací povinnost dle § 22 odst. 2 památkového zákona vůči Archeologickému ústavu. Stavebník je povinen umožnit Archeologickému ústavu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum. Jeho zajištění je nutno projednat v dostatečném předstihu před zahájením výkopových prací a stavební činnosti.

Ministerstvo životního prostředí – odbor ochrany ovzduší ve vyjádření uvádí:

Území patří mezi významné brownfieldy hl. m. Prahy určené k revitalizaci. Prostor je tvořen původními plochami nádraží Praha – Smíchov.

V období výstavby bude dočasným zdrojem znečišťování ovzduší vlastní prostor staveniště, kde bude docházet k produkci znečišťujících látek z provozu stavebních strojů a ke vzniku sekundární prašnosti z pohybu stavebních mechanismů a při nakládání se sypkými materiály. Dalším zdrojem znečištění budou pohyby nákladních aut po okolních komunikacích. Tyto zdroje budou po časově omezenou dobu poměrně významně působit na své nejbližší okolí. Po zprovoznění záměru bude zdrojem znečišťování ovzduší vyvolaná automobilová doprava na okolní komunikační síti, parkování vozidel v podzemních garážích a na povrchu, spalování zemního plynu v kotelnách pro vytápění a ohřev teplé vody a provoz náhradních zdrojů elektrické energie.

V předmětném území nedochází dle pětiletých průměrných koncentrací z let 2013 – 2017 k překračování imisních limitů, s výjimkou benzo[a]pyrenu, u kterého maximální hodnoty ročních koncentrací dosahují výše 1,1 ng/m³ (imisní limit je 1 ng/m³).

Vzhledem k tomu, že rozptylová studie bude součástí až navazující dokumentace EIA, budeme se vyjadřovat až v této fázi zpracování.

Úřad městské části Praha 5 – odbor ochrany životního prostředí konstatuje, že pozemky nejsou součástí zemědělského půdního fondu, proto jim chráněné zájmy nejsou dotčeny.

Spolky Přátelé Malvazinek, z. s., Prokopovo, o. s., ZaPět, z. s., Za lepší Barrandov, z. s., Spolek Hájozna, z. s., Za lepší Smíchov, z. s., a paní Dočekalová mají totožné vyjádření následujícího znění:

Magistrát hlavního města Prahy, Odbor ochrany prostředí, zveřejnil prostřednictvím informačního portálu CENIA dne 13. 5. 2019 oznámení záměru s názvem „SMÍCHOV CITY SOUTH“ („záměr SCS“). V souladu s ustanovením § 6 odst. 8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů („zákon o posuzování vlivů“) Vám tímto zasíláme k oznámení záměru následující vyjádření.

Oznámení záměru, které bylo předloženo společností AED project, a.s., se sídlem Pod Radnicí 1235/2a, 15000 Praha 5 („oznamovatel“), mělo poskytovat základní informace o připravovaném záměru. Oznámení ovšem obsahuje řadu nedostatků a chybí v něm dostatečné množství informací pro seznámení se se záměrem, jak je uvedeno dále v textu, protože ani není možné s jistotou určit, jaké všechny možné vlivy by měly být zahrnuty do posuzování. Již nyní je přitom zřejmé, že některé z nich chybí, jak podatel uvádí níže.

I. Jednota záměru Smíchovského nádraží

Záměr je součástí jediného uceleného záměru přestavby Smíchovského nádraží („záměr SN“), které bylo v roce 2010 rovněž předmětem jediné studie ("studie A69 - architekti, s.r.o., duben 2010"). Záměr SN konkrétně zahrnuje níže uvedené dílčí záměry:

1. „Smíchov City - sever - 1. etapa, Praha 5“, výsledek posuzování EIA (https://www.portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_PHA1054),
2. „SMÍCHOV CITY SOUTH“ - aktuálně projednávaný záměr,
3. „Terminál Smíchov“ (autobusové nádraží a parkoviště P+R) - proces EIA nebyl zahájen,
4. „Smíchov City - Střed“ - proces EIA nebyl zahájen.

Záměr je pak úzce spojen i s dalšími záměry, a to:

5. „Rekonstrukce železniční stanice Praha Smíchov (kolejiště a výpravní budova)“
6. „Lávka pro pěší a cyklisty“
7. „Úpravy ulic Radlická, Za ženskými domovy a Nádražní“
8. „Základní škola MČ Praha 5“

V oznámení se na str. 7 uvádí, že „*vyhodnocení vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel bude v navazujícím stupni projektové dokumentace provedeno i v kumulaci s dalšími plánovanými a projednávanými záměry v území,*“ a to právě s výše uvedenými záměry.

Podatel je nicméně názoru, že minimálně s ohledem na záměry ad. 1 - 4 není žádný důvod celkový záměr SN vůbec rozdělovat na jednotlivé menší záměry, když zjevně tvoří jeden celek.

Dle § 5 odst. 2 zákona o posuzování vlivů v dlouhodobém záměru se jeho jednotlivé etapy posuzují samostatně a v kontextu vlivů záměru jako celku. Podatel je názoru, že záměr SN nelze považovat za dlouhodobý záměr ve smyslu tohoto ustanovení, a proto jeho rozdělení na jednotlivé dílčí záměry 1 - 4 není na místě. Nutno navíc podotknout, že oznamovatel ani neuvádí žádné důvody, pro které by bylo vhodné a potřebné záměr SN rozdělit.

Podatel k tomu připomíná, že samostatné projednání jednotlivých dílčích „podzáměrů“ celkového záměru, ač by součástí tohoto dílčího posuzování bylo zhodnocení kumulace všech dílčích záměrů, nemůže v žádném případě představovat plnohodnotnou alternativu jednotného posouzení záměru jako celku. Důvodem zejména je, že zbývající dílčí záměry nemusí být do procesu EIA předloženy v potřebné fázi zpracování a tedy obsahovat veškeré údaje nezbytné k posouzení záměru jako celku. Samostatné posuzování pak podstatně komplikuje i návrhy případných alternativních řešení v rámci celkového záměru, kdy zbývající dílčí záměry do procesu vstupují jako neměnné.

Z těchto a řady jiných důvodů podatel považuje rozdělení záměru SN na vícero dílčích záměrů, včetně záměru SCS, za nežádoucí a v rozporu s právními předpisy. Žádá proto, aby byl záměr SN posouzen jako celek.

Podatel v této souvislosti připomíná příslušnou soudní judikaturu, a to například rozhodnutí Nejvyššího správního soudu, sp. zn. 1 As 47/2012, ve kterém se uvádí, že „[...] u výše zmíněných postupů (vydávání stanoviska EIA, územní řízení) nežádoucí tzv. "salámová" metoda. Takto bývá v praxi neformálně označována taktika, která se v praxi používá pro strategii, kdy se kontroverzní nebo obtížné cíle a řešení, nejen ve stavebnictví při trasování silnic a dálnic, rozdělí na dílčí kroky a prosazují se postupně. Nejvyšší správní soud uvedl např. v rozsudku ze dne 6. 8. 2009, č.j. 9 As 88/2008 - 301, že by měl být určitý návrh podroben posouzení vlivů na životní prostředí jako jeden záměr. Realizace určité stavby má totiž dopad na životní prostředí jako celek, vliv dílčích staveb je z tohoto hlediska irelevantní. Právě v posuzování vlivů na životní prostředí by proto tzv. "salámová" metoda neměla mít místo, naopak by se spíše měla uplatnit metoda opačná, jež lze označit termínem puzzle." V podobném duchu se vyjádřil také Městský soud v Praze v rozsudku sp. zn. 7 Ca 99/2006 ze dne 12.1.2009.

Pro úplnost podatel dále upozorňuje, že urbanistická studie Nádraží Smíchov (studie A69 - architekti, s.r.o., duben 2010), která pracuje s celým záměrem SN a která je podkladem oznámení, je pro značný časový odstup již nedostatečná, neboť podmínky v oblasti Smíchovského nádraží se od roku 2010 zásadním způsobem změnilo. To samé platí pro hodnocení vlivů koncepce na udržitelný rozvoj území SEA, jehož součástí bylo i hodnocení vlivů na životní prostředí. Nelze se tedy na ně, co do hodnocení celkových dopadů veškerých výše uvedených dílčích záměrů, odkazovat. To platí o to více, když rozsah a předmět jejich posuzování byly rozdílné od posuzování EIA.

II. Nedostatky posuzování kumulace záměru s jinými záměry

Na základě ustanovení bodu B.1.4 Přílohy č. 3 zákona o posuzování vlivů, musí oznámení záměru obsahovat mimo jiné charakter záměru, včetně zhodnocení možnosti kumulace záměru s jinými záměry. Podle bodu I. 2. přílohy č. 2 zákona o posuzování vlivů musí být parametry záměru zváženy zejména s ohledem na kumulaci jeho vlivů s vlivy jiných známých záměrů (realizovaných, připravovaných, uvažovaných).

V oblasti Smíchovského nádraží je plánována realizace celé řady projektů, z nichž ty nejdůležitější byly uvedeny výše. S ohledem na tyto záměry oznamovatel uvádí, že „(s) těmito záměry bude počítáno i v bilancích dopravní studie, která bude podkladem pro výpočty akustické a rozptylové studie."

Toto je ovšem zcela nedostatečné. Kumulace záměrů se neprojevuje jen s ohledem na akustické a rozptylové podmínky v území, ale v řadě dalších oblastí jako např.: doprava, klimatické podmínky, přenos vibrací, průchodnost území.

Podatel proto žádá, aby bylo provedeno podrobné posouzení kumulace záměrů s ohledem na veškeré možné vlivy, a to s přihlédnutím ke všem souvisejícím kumulativním vlivům v daném území.

III. Nevyhovující dopravní situace

Okolí Smíchovského nádraží je již dnes zatíženo automobilovou dopravou, přičemž se v budoucnu počítá s dalším masivním využitím individuální automobilové dopravy („IAD“). V této oblasti má žít a pracovat více než 12 tisíc lidí, čemuž musí odpovídat také dopravní obsluha celého území. Ta je přitom z velké části navržena po odvodu území (ulicemi Radlická, Za Ženskými domovy, Nádražní). Dopady automobilové dopravy spojené s realizací záměru tedy ponese z velké části již existující obytná bloková zástavba a přetížené komunikace. Záměr v tomto ohledu počítá například s rozšířením ulice Radlická podél budovy OLOW na tři pruhy v jednu směru. Takový masivní nárůst zatížení celého území oznamovatel považuje za nežádoucí a žádá, aby součástí dokumentace bylo i posouzení, zda tímto nárůstem nedojde k nárůstu nad úměrnou míru, jakož i zpracování alternativních řešení, které by představovalo pro danou oblast a její obyvatele menší zátěž.

III. 1. Příliš velký počet parkovacích míst

Dopravní studie a modely (například „Města, která staví více parkování, dostanou více dopravy“ dostupné na: <https://usa.streetsblog.org/2016/01/13/social-engineering-cities-that-build-more-parking-get-more-traffic/>, popřípadě „Přemrštěná parkovací místa způsobují více jízd autem“ dostupné na: <https://www.citylab.com/transportation/2016/01/the-strongest-case-yet-that-excessive-parking-causes-more-driving/423663/>) ukazují, že dostupné, levné parkování v kancelářských budovách vyvolává nadměrné využívání automobilové dopravy, ke kterému by jinak nedocházelo (tzv. dopravní indukce). V souvislosti s tímto jevem se zhoršuje dopravní kongesce ve městě se všemi s tím spojenými negativy (hluk, kvalita ovzduší, bezpečnost atd.).

Počet parkovacích míst v navrhovaných budovách se má dle záměru pohybovat u horní hranice, kterou připouštějí Pražské stavební předpisy („PSP“). V nové centrále České spořitelny tak má například vzniknout 817 stání, což odpovídá maximálnímu počtu míst, které PSP umožňují. Dle PSP by přitom stačilo vybudovat 223 stání. Obdobná situace je také u ostatních budov uvedených v záměru, které se pohybují na úrovni 96 % - 100 % možného počtu parkovacích míst (jedinou výjimkou je budova OLHR, která využívá „jen“ 82 % možné kapacity). Celkem má v záměru vzniknout 1.353 stání (z 1.377 možných dle PSP). Dle PSP by přitom stačilo vybudovat 373 stání. Nejedná se přitom o záchytná parkovací místa, jejichž cílem by bylo zachytit dopravu na okraji Prahy a řidičům umožnit se dále pohybovat hromadnou dopravou, ale čistě o stání umožňující uživatelům těchto budov dopravovat se do nich pohodlně autem. Navrhované množství parkovacích stání pro uživatele těchto budov tak bude jejich uživatele spíše demotivovat od užití jiných prostředků dopravy a paradoxně tak navyšovat množství automobilové dopravy v oblasti. Přitom moderní dopravní obslužnost nabídne přilehlý nový terminál Smíchovského nádraží, který vhodně propojuje cyklodopravu, MHD, příměstské i dálkové vlaky. Stavbu terminálu si vyžádal sám developer.

Lze tedy očekávat, že záměr povede k nárůstu automobilové dopravy na Malém smíchovském okruhu, tj. zhorší dopravní situaci v centrální části Smíchova, kde jsou již nyní emisní limity dlouhodobě překračovány. Dlouhodobým záměrem MČ Praha 5 přitom je Malý smíchovský okruh odstranit.

Obdobně záměr přivede novou dopravu do Radlického údolí: vjezd podzemních garáží záměru je totiž poblíž křižovatky ulic Radlická a Dobříšská. Pro automobilovou dopravu směřující od západu bude i po výstavbě Radlické radiály výhodnější (časově i z hlediska vzdálenosti) využívat dnešní Radlickou ulici (a nikoliv novou radiálu). To si zřejmě uvědomuje také investor, když navrhuje zvětšit kapacitu křižovatky ulic Dobříšská a Radlická (rozšíření vozovky atd.) a rozšíření Radlické ulice podlé budovy GLOW na tři pruhy v jednu směru. Takový je zjevně nežádoucí - místo přípravy na další zátěž ulice Radlické by se měla hledat jiná vhodná řešení, a to zejména řešení, která by množství automobilové dopravy snížila. Ač má podatel pochopení pro to, že je daleko pohodlnější dopravit se do místa pracoviště automobilem a zaparkovat přímo v budově, kde daná osoba pracuje, jedná se bezpochyby o trend, který by neměl být podporován, natož v centrální části Prahy a v době klimatické krize.

S ohledem na výše uvedené podatel upozorňuje na souhlasné stanovisko v souvislosti s posuzováním vlivů celoměstsky významné změny územního plánu Prahy č. I na životní prostředí, které vydal Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy, sp. zn. 86559/2012/1SEA/OOP/VIII ze dne 26. 3. 2012 („stanovisko MHMP“), které jasně formuluje podmínku, že *„při realizaci záměrů vyplývajících z koncepce budou důsledně uplatňována ta opatření Integrovaného krajského programu snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území aglomerace Hlavní město Praha, která jsou relevantní na místní úrovni (především preference CZT, výsadba protiprašné zeleně, způsob organizace dopravy v území).“*

Podatel dále upozorňuje na Program zlepšování kvality ovzduší pro aglomeraci Praha, ve kterém se uvádí jako jedno z hlavních opatření ke snížení vlivu silniční dopravy na úroveň znečištění ovzduší omezení a zpoplatnění parkování v centrech měst. Opatření je popsáno takto: *„cílem opatření z pohledu ochrany ovzduší je motivování řidičů k preferování jiného druhu dopravy na úkor IAD a tedy snížení objemu dopravního výkonu IAD [...]“* když byla část Programu zlepšování kvality ovzduší zrušena soudem, Praha se přesto přihlásila k tomu tento program dále plnit, a proto podatel požaduje, aby základní zásady byly respektovány i tímto záměrem.

Posuzovaný záměr je, jak je patrné z výše uvedeného, v přímém rozporu s citovanými dokumenty, když navrhuje maximální možný počet parkovacích míst, která nemají být nijak zpoplatněna. To je tak v přímém rozporu se stanoviskem MHMP a podatel proto žádá razantní snížení počtu parkovacích míst v záměru.

S ohledem na výše uvedené podatel rovněž žádá, aby součástí posouzení byla studie, která proveří, zda vysoké počty parkovacích míst v plánovaných budovách nepovedou k neúměrnému nárůstu automobilové dopravy v oblasti spojenému mimo jiné i s upřednostněním automobilové

dopravy uživateli budov oproti jiným typům dopravy v důsledku velkého množství dostupných parkovacích stání pro uživatele budov.

Zároveň podatel žádá zpracování alternativní varianty záměru s menším množstvím parkovacích stání.

III. 2. Kapacitu křižovatky ulic Radlická a Dobříšská nelze zvýšit

Křižovatka ulic Radlická a Dobříšská je již v současné době za hranici své kapacity a její vytížení je nadměrné. To vyplývá například ze studie Technické správy komunikací Hlavního města Prahy s názvem „Kapacitní posouzení křižovatky Radlická - Dobříšská“ pro výhledové období roku 2019. Studie závěrem konstatuje, že *„z provedených výpočtů je patrné, že nedostatečná kapacita křižovatky ve výhledovém období (rok 2019) není způsobena nárůstem intenzit dopravy od uvažovaného záměru CRA, jelikož i bez tohoto záměru je křižovatka kapacitně nevyhovující. Přetížení od záměru činí 1000 voz./den, což je 1,9 % z očekávané výhledové intenzity dopravy v křižovatce.“*

Program zlepšování kvality ovzduší řadí mezi opatření ke snížení vlivu silniční dopravy na úroveň znečištění ovzduší také odstraňování bodových problémů na komunikační síti či zajištění preference veřejné hromadné dopravy. Další zatížení již nyní neúměrně frekventované křižovatky proto rozhodně s tímto není v souladu.

Záměr situaci v křižovatce podstatně zhorší, což si zřejmě uvědomuje i oznamovatel, když navrhuje posílení kapacity. Vedle toho, jak bylo uvedeno výše, že primárním cílem by mělo být odlehčení dopravě, nikoliv její další zatížení, je pak nutné upozornit, že z oznámení není zřejmé, jaká konkrétní opatření mají být přijata a hlavně, jak budou efektivní. Toto by přitom mělo být uvedeno již v oznámení, když jednotlivé způsoby řešení mohou vést k dalším negativním vlivům v jiných oblastech a je tak potřeba je rovněž zahrnout do posuzování záměru. Bez uvedení konkrétních plánovaných řešení tedy není možné ani stanovit potřebný rozsah posouzení.

S ohledem na samotnou křižovatku oznamovatel upozorňuje, že zhoršení její propustnosti povede k ještě masivnějšímu vzdouvání kolony vozidel než je tomu dodnes a to zejména do Radlické ulice. Záměr by tak mohl zhoršit kvalitu ovzduší a hlukovou situaci v celém Radlickém údolí, kde jsou kvůli morfologii terénu špatné rozptylové podmínky. Stejně tak by záměr mohl zhoršit průjezd tramvají ulicí Radlická. Je třeba najisto postavit, jaké dopady bude mít záměr na dopravní situaci v křižovatce ulic Radlická a Dobříšská.

Z tohoto důvodu by měl být zpracován podrobný návrh řešení dopravní situace, včetně variantních řešení, a také dopravní studie. Jednotlivé kombinace opatření by přitom měly být prověřeny dopravní mikrosimulací a měl by být vyhodnocen jejich celkový přínos.

Dopravní mikrosimulací by měla být prověřena zejména kritická místa; kromě křižovatky ulic Radlická a Dobříšská (viz výše) by se mělo jednat minimálně o prověření křižovatek ulic

Nádražní a Radlická s Malým smíchovským okruhem, napojení plánovaného P+R v Terminálu Smíchov na ostatní komunikace.

Žádáme proto zpracování podrobného návrhu opatření pro řešení otázky kapacity křižovatky. Zdůrazňujeme, že místo přípravy na další zátěž ulice Radlické by se měla hledat jiná vhodná řešení, a to zejména řešení, která by množství automobilové dopravy snížila, popř. alespoň nezvýšila.

111.3. Prověření západových a severozápadních průjezdů pro IAD a dalších možných regulací

Záměr sice obsahuje určité propojení ulice Nádražní s ulicí Radlickou pro automobilovou dopravu (podél plánované nové školy a podél budov OLOW a OLOE), ale současně se navrhuje omezení průjezdu (závora). To povede k tomu, že projektem zvětšená automobilová doprava směřující z Nádražní ulice do Radlické (popř. do tunelu Mrázkova) bude muset využívat podstatně delší trasu ulicí Za Ženskými domovy/Ostrovského a tyto dále zatěžovat.

Na tomto místě je vhodné připomenout, že záměr hodlá využívat individuální automobilovou dopravu v maximální míře (viz předchozí body) a že vlivem realizace záměru dojde k významnému nárůstu dopravy právě v ulicích Radlická, Nádražní a Za Ženskými domovy/Ostrovského (záměr počítá s rozšířením ulice Radlická podlé budovy OLOW na tři pruhy v jednu směru). Tento nárůst dopravy v oblasti Na Knížecí je třeba minimalizovat, a kde to nebude možné, kompenzovat či regulovat. Žádáme zpracování varianty záměru s možným západových propojením skrze nový projekt (propojení Radlická-Nádražní) a s možným severozápadním propojením přes novou zástavbu (Radlická-Na Knížecí) bez napojení do Nádražní či dalšími regulacemi a porovnání s řešením v záměru (dopravní model, hlukové a rozptylové studie atd.).

III. 4. Celková neprůjezdnost území

Celé území Smíchovského nádraží je v záměru navrženo jako neprůjezdné. To by znamenalo především přenesení dopravní zátěže do okolních ulic a zbytečné prodlužování doby, kterou vozidla stráví průjezdem oblasti centrálního Smíchova.

Žádáme, aby návrh byl koncipován způsobem, že umožní průjezdnost území Smíchovského nádraží a nepovede tak k zbytečnému hromadění dopravy po jeho obvodu a nutnosti objíždění, čímž se podstatně zvyšuje doba, kterou vozidla tráví v oblasti a zatěžují ji. Žádáme zpracování varianty záměru s takovým propojením a porovnání s řešením v záměru (dopravní model, hlukové a rozptylové studie atd.).

Podobně má oblast Smíchovského nádraží objíždět také tramvaj, což považujeme za nevhodné. Tramvajová trasa Radlickým údolím dnes končí u stanice metra Radlická. MČ Praha 5 prosazuje prodloužení k metru Jinonice (probíhá změna územního plánu). Výhledově má tramvaj vést až k

metru Nové Butovice (územní rezerva v projektu Radlické radiály). Tj. Radlickým údolím má procházet jedna z páteřních tramvajových tratí Prahy. Je třeba zajistit její adekvátní napojení na připravovaný Dvorecký most a pokračování směr Pankrác (tzv. jižní tramvajová tangenta). Navržené řešení, kdy by tramvaj z Radlic směřovala na Dvorecký most přes oblast Na Knížecí, je neefektivní.

Požadujeme proto zpracování studie propojení tramvajové trati mezi Radlickým údolím a Dvoreckým mostem.

III.5. Průchodnost území pro cyklisty a chodce

Dle Generelu cyklistické dopravy hlavního města Prahy má být ulice Radlická se záměrem propojena páteřní cyklotrasou (A13). Pouze převedení cyklistů křižovatkou ulic Radlická a Dobříšská pomocí 3, resp. 4 přechodů, na kterých jsou umístěné semaforey, ovšem svědčí o maximální preferenci automobilové dopravy.

V záměru tak chybí návrh pohodlného spojení pro pěší a cyklisty směrem dále do Radlic nebo na Malvazinky. Vzhledem k hlukovému a emisnímu zatížení této oblasti není možné občany, kteří by rádi využili pěší či cyklistické spojení, dále zatěžovat zdravotními riziky. Situaci by bylo možné vyřešit například doplněním nadzemní lávky, která by směřovala nad frekventovanou komunikací přes portál tunelu Mrázovka do parku Santoška při zachování humanizace křižovatek. Lávky by sloužily pro vzdálenější území a přechody přímo pro občany z oblasti k zastávce Laurová.

Požadujeme proto zpracování studie s ohledem na průchodnost území pro cyklisty a chodce, rozšíření pěšího a cyklistického řešení záměru a doplnění variant řešení.

III.6. Celková situace a chybějící celková dopravní studie

Do oblasti bude každý den přijíždět okolo 10 000 lidí. Kancelářské prostory a nová parkovací místa povedou k nárůstu automobilové dopravy, a to především ve špičce. To v žádném případě neusnadní situaci v přilehlých ulicích (Radlická, Ostrovského, Peroutkova, Strakonická a tunel Mrázovka), které jsou již nyní ve špičce zaplněné na několik hodin na stupeň 4 - 5. Situace se ještě zhorší po dokončení Waltrovky a Radlické radiály. Radlická radiála přivede další automobily na Barrandovský most. Malý smíchovský okruh, který uzavírá smyčku kolem centrální části Smíchova, zůstane a ještě na něm přibude aut.

Oznamovatel přitom nepředkládá žádné uspokojivé řešení této situace, ba naopak jím navrhovaná opatření celou situaci ještě horší (viz výše). Možné propojení mezi výjezdem z tunelu Mrázovka a Strakonickou ulicí, které by odlehčilo Malému smíchovskému okruhu a křižovatce Na Knížecí, není vzhledem k podobě záměru možné realizovat.

Stanovisko MHMP stanoví, že podkladem pro rozhodování má být dopravní modelování. Proto požadujeme vypracování dopravní studie (dopravně inženýrských podkladů), která by obsahovala výhledové modelové kartogramy intenzit zatížení automobilovou dopravou pro výhledový stav naplnění územní plánu (včetně kompletní výstavby všech záměrů v oblasti Smíchovského nádraží). Dopravní studie musí zahrnovat situaci v širším okolí záměru (Malý smíchovský okruh, ulice Plzeňská/Vrchlického, Radlická atd.). Zároveň žádáme zpracování alternativního řešení, které by umožnilo propojení mezi výjezdem z tunelu Mrázovka a Strakonickou ulicí a jeho zhodnocení stejným způsobem, jako viz výše.

IV. Urbanismus, výškové uspořádání

Stanovisko MHMP stanoví s ohledem na výškové uspořádání území podmínku, podle které „míra využití území a výškové uspořádání bude na základě prověření pohledových vztahů přizpůsobena v řešeném území tak, aby nedocházelo ke kolizi s pohledovými účinky urbanistické struktury vázané na střídání hlavních a laterálních urbanizačních os kopírujících údolní síť (s důrazem na jižní část řešeného území při vyústění Radlického údolí).“

Nutno rovněž upozornit na rizika spojená s výškovými budovami s ohledem na zápis Prahy do UNESCO. Není možné připustit, aby záměr ohrozil pozici Prahy, co se týče jejího zápisu na Seznam světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO.

Záměr navíc může narážet také na požadavky územního plánu hlavního města Prahy. Podle zásad dodržování územního plánu „[...] bude preferována optimalizace rozmístění a kapacit funkčních ploch i konkrétního řešení významných veřejně prospěšných staveb (včetně dopravních) na základě dopravního a emisně-imisního modelování.“

Zároveň by bylo vhodné zvážit potřebnost a udržitelnost umístění obchodního centra v blízkosti ulic Dobříšská a Radlická s ohledem na rozsáhlé existující obchodní plochy v širším okolí (navrženo ve studii A69 - architekti, s.r.o., duben 2010) a celkový sociálně-urbánní, dopravní a infrastrukturní kontext lokality i širšího zázemí.

S ohledem na výše uvedené žádáme zpracování podrobné urbanistické a sociálně-urbánní studie, která by se zaměřila na dopady záměru na její okolí, včetně podmínek pro setrvání v seznamu UNESCO.

V. Dosažení imisních limitů

Dle ustanovení bodu B.3 Přílohy č. 3 zákona o posuzování vlivů musí oznámení záměru obsahovat údaje o výstupech, tedy údaje o *množství a druhu případných předpokládaných reziduí a emisí, množství odpadních vod a jejich znečištění, kategorizace a množství odpadů, rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií*. Z tohoto pohledu je oznámení zcela nedostatečné, když v zásadě pouze zcela obecně shrnuje předpokládané dopady záměru,

aniž by je blíže konkretizovalo včetně uvedení hodnot, jak to požaduje výše uvedené zákonné ustanovení. Nejpatrnější nedostatky je možné pozorovat v části ovzduší a hluk, které uvádí natolik obecné údaje, že by v zásadě bylo možné je přiřadit k jakékoliv stavební činnosti. Oznámení tak vůbec nereflexuje specifické podmínky v místě záměru, např. již zmiňované špatné rozptylové podmínky v důsledku morfologie terénu a zdaleka nesplňuje zákonné požadavky na oznámení dle zákona o posuzování vlivů.

Otázku ovzduší, hluku a rozptylovaných podmínek obecně přitom oznamovatel chápe za jednu z nejpálčivějších s ohledem na předmětný záměr, na které je v připravované dokumentaci potřeba se zvláště zaměřit. Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha („PZKO“) uvádí, že právě měřicí stanice na Smíchově zaznamenávají jedny z nejvyšších naměřených hodnot škodlivých emisí (suspendované částice PM_{10} , $PM_{2,5}$; NO_2 ; benzo(a)pyren) v Praze, kde za znečištění může právě IAD. Celkově pak materiál uvádí, že „*doprava je majoritním zdrojem emisí tuhých látek i suspendovaných částic PM_{10} a $PM_{2,5}$ na území aglomerace CZ01 Praha a má rovněž dominantní příspěvek k imisnímu zatížení.*“ Také aktualizace PZKO udává, že majoritní znečištění na Smíchově pochází z dopravy a že zde dochází k překračování emisních limitů. Praha se podle uvedené analýzy umístila na špici znečištění ve srovnání s ostatními zónami a aglomeracemi ČR v množství emisí jednotlivých znečišťujících látek vztažených na plochu hodnoceného území. Je opakovaně doloženo, že tyto emise jsou vysoce škodlivé pro lidské zdraví a ohrožují především děti, seniory a dlouhodobě nemocné, viz např. <https://www.novinky.cz/ekonomika/443685-emise-z-aut-zabiji-desetkrat-vice-lidi-nez-dopravni-nehody.html> a <http://www.polovinanabe.cz/emise-zabiji-desateronasobne-vic-lidi-nez-dopravni-nehody/> nebo aktuálně <https://blisty.cz/art/94266-znecistení-ovzdusi-v-cr-ročne-predcasne-zabije-pres-deset-tisic-lidi.html>. Přitom v okolí připravovaného projektu se nachází hned několik školek, škol i dětských hřišť. Dokonce v samotném záměru se chystá stavba nové základní školy na základě architektonické soutěže. Ročně přitom zemře z důvodu znečištění ovzduší až 500 Pražanů, viz https://wave.rozhlas.cz/kvuli-znecistení-ovzdusi-zemre-predcasne-az-500-prazanu-ročne-5961461?page=23&fbclid=IwAR29AVtiz2JV5YSyopO4VAISh7YEHPSvR_CKiwu7Jr40dpUmErJVD3oYxzg.

V tomto ohledu je nutné připomenout, že i stanovisko MHMP stanoví podmínku, podle které „*při přípravě realizace jednotlivých etap předložené koncepce bude hodnocení EIA probíhat tak, že pro jednotlivé záměry, resp. jejich skupiny, bude v rámci rozptylové studie vyhodnoceno celé území změny s ohledem na možnost sledování širšího kontextu těchto záměrů a následně bude konkrétní postup realizace korigován na základě takto získaných údajů s cílem dosažení imisních limitů v území. Variantní plánování a provádění záměrů spadajících pod navrhovanou změnu bude etapizováno, evaluováno a monitorováno tak, aby bylo možno tento obecný cíl sledovat a posléze naplnit nejpozději do doby plné realizace předložené koncepce.*“

Pro chystanou zástavbu Smíchovského nádraží je tak nutné vypracovat podrobnou rozptylovou studii, a s ohledem na výše uvedené také celkovou dopravní a hlukovou studii, a to včetně

variantních řešení. Tyto dokumenty musí opět reflektovat význam kumulativních vlivů ostatních záměrů v dané lokalitě. Přitom platí, co bylo uvedeno výše v souvislosti s posuzováním SEA, akustická a rozptylová studie, zpracované v rámci pořizování celoměstsky významných změn územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, jsou dnes zastaralé a nereflektují současnou realitu Smíchovského nádraží. Od provedení rozptylové studie došlo například k podstatnému nárůstu IAD v okolí záměru a na Malém smíchovském okruhu (zatímco v roce 2010 jezdilo tunelem Mrázovka asi 45 tisíc vozidel za den, v roce 2017 to bylo již 74 tisíc vozidel za den).

Program zlepšování kvality ovzduší pro aglomeraci Praha stanovil emisní strop pro silniční dopravu na úrovni 60 % současných emisí (tj. snížení o 40 % oproti roku 2011). Předložený záměr přitom emisní zatížení rozsáhlého území v centrální části Prahy podstatně zvyšuje.

Z těchto důvodů požadujeme vypracování podrobné rozptylové a emisní studie pro plnohodnotné posouzení vlivu záměru na životní prostředí a lidské zdraví a rovněž navržení variantních řešení, k zajištění, že realizované řešení bude představovat co možná nejnižší zátěž pro území.

VI. Chybí zhodnocení souladu s Adaptační strategií hl. m. Prahy na klimatickou změnu

Lokalita Smíchovského nádraží patří k nejvíce ohříváným místům v Praze. Objem zastavěné plochy bude tuto zátěž nadále zvyšovat. Kromě prokazatelného ohřívání, masa zastavěné plochy zhorší přirozenou cirkulaci vzduchu. Plochy betonové jsou neúměrné k zeleným plochám. V navržených tzv. zelených plochách nejsou jasně vymezeny zasakovací plochy. Není pevně navržené ozelenění střech, která klimatická nouze vyžaduje.

Součástí záměru by mělo být zdůvodnění, jak jsou realizována adaptační opatření, a to zejména klimatická adaptační opatření. Specifickými cíli adaptace jsou snižování negativního vlivu extrémních teplot a městského tepelného ostrova (opatření, zvyšující podíl přírodě blízkých ploch ve městech, vytváření a udržení systémů ekologické stability, budování zelených střech a zelených fasád), snižování dopadů přivalových dešťů, povodní a dlouhodobého sucha (opatření vodního hospodářství, zvyšování retenční schopnosti krajiny, obnova původních koryt vodních toků, využívání dešťové a odpadní vody), snižování energetické náročnosti Prahy a podpora adaptace budov (využití technických prvků, solárních a fotovoltaických panelů, zateplování budov a jiná technologická opatření), zlepšení připravenosti Prahy v oblasti mimořádných událostí a krizového řízení atd.

Z toho důvodu požadujeme vypracování zhodnocení souladu záměru s Adaptační strategií hlavního města Prahy na klimatickou změnu.

VII. Kulturní a sportovní vybavenost

Záměr neobsahuje návrh občanské vybavenosti pro kulturní vyžití, které by mělo představovat kromě kulturní, ev. duchovní hodnoty i výraznou estetickou dimenzi. Stejná situace je v oblasti sportovního vybavení. Žádáme proto dopracování zhodnocení záměru i z tohoto pohledu. Například sportovní zařízení lze umístit místo garážových stání (squash, bazén atp.). Situace v lokalitě je v tomto ohledu kritická např. z důvodu jiných chystaných staveb, které sportoviště likvidují (Šemíkův Břeh).

VIII. Doplnění variant záměru

Dle bodu B.1.5 Přílohy č. 3 zákona o posuzování vlivů musí oznámení obsahovat zdůvodnění umístění záměru, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr. Taktéž bod E Přílohy č. 3 zákona o posuzování vlivů počítá s vypracováním variant záměru. Oznamovatel tak vždy musí uvést nástin studovaných hlavních variant a stěžejní důvody pro jeho volbu vzhledem k vlivu na životní prostředí.

Záměr žádné varianty řešení neobsahuje, a to ačkoliv v rámci výše uváděných skutečností byla uvedena celá řada důvodů, pro které je příprava a zhodnocení variant řešení nezbytná.

Podatel proto žádá, aby byly zpracovány varianty řešení k ověření, zda by neumožnily nižší zátěž území, než záměr, jak je předložen oznamovatelem. Varianty řešení by přitom měly zahrnovat zejména

- variantu s nižším množstvím stání pro uživatele administrativních budov;
- variantu zajišťující průjezdnost území Smíchovského nádraží;
- variantu zajišťující propojení ulice Nádražní a Radlická;
- aj.

V souvislosti s výše uvedeným podatel upozorňuje, že stanovisko MHMP počítá s prováděním průběžného monitoringu dodržování limitů. *„Při realizaci záměrů vyplývajících z koncepce budou důsledně uplatňována ta opatření Integrovaného krajského programu snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území aglomerace Hlavní město Praha, která jsou relevantní na místní úrovni (především preference CZT/centrální zásobování teplem/, výsadba protiprašné zeleně, způsob organizace dopravy v území.)“* Monitorování a evaluace vývoje projektu s ohledem na dopady na celé území Smíchovského nádraží však neprobíhá.

Ve stanovisku MHMP je rovněž uvedeno *„v případě, že výše navržená, resp. jiná dodatečná opatření nedokáží zajistit dlouhodobou udržitelnost imisní situace z hlediska dodržování zákonných normativů, bude celá koncepce přehodnocena ve smyslu snížení kódu míry využití území, případně zvětšení rozsahu ploch zeleně tak, aby byla znovu nastolena dosažitelnost a udržitelnost těchto limitů, resp. nepřekračování imisní situace vycházející z dlouhodobé projekce nulové varianty.“*

Vzhledem k tomu, že neprobíhá náležitý monitoring, nelze ani určit, zda nastaly podmínky předvídané výše, pro které by bylo nutné *snížit míru využití území a zvýšit plochy zeleně*. Oznamovatel proto žádá, aby součástí dokumentace bylo prověření výše uvedeného a následně s ohledem na výsledky zpracována varianta, která by představovala celkově nižší míru využití území.

IX. Shrnutí

Na prvním místě žádáme, aby záměr nádraží Smíchov byl posuzován jako jediný záměr a nebyl rozdělován do vícero dílčích záměrů.

Následně žádáme zpracování následujících dokumentů, které by umožnily posoudit vliv záměru na životní prostředí a lidské zdraví. Jedná se zejména o:

- zpracování posouzení vlivu záměru na životní prostředí, a to s přihlédnutím ke všem souvisejícím kumulativním vlivům v daném území;
- zpracování návrhu opatření pro oblast křižovatky ulic Radlická a Dobříšská; místo přípravy na další zátěž ulice Radlické by se měla hledat jiná vhodná řešení, a to zejména řešení, která by množství automobilové dopravy snížila, popř. alespoň nezvýšila;
- zpracování studie, která prověří potřebu velkého množství parkovacích míst a toho, zda vysoké počty parkovacích míst v plánovaných budovách nepovedou k neúměrnému nárůstu automobilové dopravy v oblasti spojenému mimo jiné i s upřednostněním automobilové dopravy oproti jiným typům dopravy v důsledku velkého množství dostupných parkovacích stání;
- zpracování varianty s menším množstvím parkovacích stání;
- zpracování podrobného návrhu řešení dopravní situace, včetně variantních řešení;
- zpracování varianty návrhu s komunikací (nebo více komunikacemi), které propojí ulice Nádražní a Radlická (západo-východní) nebo oblasti Na Knížecí a ulice Radlické skrze novou zástavbu bez propojení do Nádražní (severo-západní);
- zpracování návrhu propojení tramvajové tratí mezi Radlickým údolím a Dvoreckým mostem;
- zpracování varianty, která by umožnila propojení mezi výjezdem z tunelu Mrázovka a Strakonickou ulicí;
- zpracování pěšího a cyklistického řešení záměru, včetně posouzení průchodnosti oblasti;
- zpracování celkové dopravní studie zahrnující i výhledové modelové kartogramy intenzit zatížení automobilovou dopravou pro výhledový stav naplnění územní plánu (včetně kompletní výstavby všech záměrů v oblasti Smíchovského nádraží) sledující situaci v širším okolí záměru (Malý smíchovský okruh, ulice Plzeňská/Vrchlického, Radlická

atd.), a to včetně analýzy kritických míst z hlediska vzniku kongescí a návrhu řešení s tím, že kritická místa a návrh řešení budou prověřeny dopravní mikrosimulací;

- zpracování podrobné rozptylové a emisní studie zahrnující i varianty řešení;
- zpracování varianty s celkově nižším zatížením území, tzn. s nižšími kapacitami;
- zpracování urbanistické studie, a to včetně dopadů na setrvání Prahy v seznamu UNESCO;
- zpracování vyhodnocení souladu záměru s Adaptační strategií hlavního města Prahy;
- zpracování návrhu občanské vybavenosti pro kulturní a sportovní využití.

S ohledem na vše výše uvedené pak žádáme zpracování variant řešení.

Štorchovi ve svém vyjádření uvádějí, že jsou záměrem dotčeni, protože se každodenně na kole pohybují po ulici Radlická v úseku od ulice Bieblova až po pěší lávku přes Smíchovské nádraží při cestě do práce. Vyjádření v některých bodech rozvádí vyjádření zaslané spolky:

Ad III.1 – upozorňuje se na článek: <https://ekolist.cz/cz/zpravodajstvi/zpravy/ruste-parkovaci-mista-pomalicku-a-potichu-radi-dansky-architekt-jan-gehl>, představuje myšlenky architekta, kterého samotné město Praha v roce 2017 pověřilo prací na zklidnění severojižní magistrály. I zde je zdůrazněn zásadně negativní vliv nárůstu počtu parkovacích míst na kvalitu života ve městě a to i z finančního hlediska.

Pro cesty z areálu Smíchov city South do centra města bude muset být využívána ulice Ostrovského na severní straně budoucího náměstí „Na Knížecí“. Toto současné neutěšené prostranství by se mělo stát v rámci postupné výstavby Smíchov city vedle Anděla hlavním městotvorným prostorem celé čtvrti. Zvýšení dopravní zátěže na tomto úseku je proto silně nepřínosné záměru studie dopravního řešení areálu Smíchov city z ateliéru A69 představeného v roce 2018. Případná výstavba Radlické Radiály provozu v ulici Ostrovského neulehčí, ba naopak, cesty do města dále učiní atraktivnějším plynulejším dovedením dopravy z konce dálnice D5 do ulice Radlická, bez světelných křižovatek v Radlickém a Motolském údolí.

Podatel také upozorňuje na skutečnost, že emisní modely a výpočty nezohledňují tzv. „dieselgate“, kdy se ukázalo, že v ČR výrazně rozšířené diesellové motory koncernu Volkswagen násobně překračují imisní hodnoty oxidů dusíku. Požaduje proto zpracování analýzy, nakolik může tato skutečnost ovlivnit přesnost předkládaných modelů imisního zatížení. V případě nejasností by měla být vypracována studie tento fakt zohledňující.

Dále podatel upozorňuje na skutečnost, že v garážích není počítáno s plošným osazením nabíječek pro elektromobily, které v době zprovoznění areálu budou hrát v městské IAD zásadní význam. Nedostatečné infrastrukturní promyšlení této skutečnosti může do budoucna výrazně

zkomplikovat případné osazení těmito technologiemi a dále tak zvýší atraktivitu těchto parkovacích míst pro běžné spalovací motory.

Ad IV - Vzhledem k tomu, že budoucí hlavní uživatel budov, rakouská bankovní skupina Erste, jako mateřská společnost České Spořitelny, má obsáhlou směrnici trvalé udržitelnosti (<https://www.erste-am.at/de/institutionelle-anleger/unsere-denken/nachhaltigkeit>), zdůrazňující zohlednění ekologických aspektů podnikání, domníváme se, že by její sídlo v Praze mělo být příkladnou architekturou tuto záležitost zohledňující. Například absence zakomponování solárních panelů do zastřešení a fasády objektů se jeví problematická, když tato banka jako jedna z prvních přestala investovat do těžby a využití uhlí.

Z toho důvodu požadujeme vypracování zhodnocení souladu záměru s Adaptační strategií hlavního města Prahy na klimatickou změnu. Zapojení budoucího hlavního uživatele areálu, kterým je společnost Česká Spořitelna, z koncernu Erste Group v rámci koncernové CSR (corporate social responsibility) do řešení ekologické příznivosti budov považujeme za velmi důležité.

Mgr. Martínek, předseda obvodní organizace KDU-ČSL v Praze 5, **Ing. Cuhra**, **místopředseda organizace KDU-ČSL Praha 5**, ve svém vyjádření požadují následující:

1. Žádáme celkové posouzení všech záměrů v oblasti Smíchovského nádraží

Výstavba v oblasti Smíchovského nádraží představuje jeden ucelený záměr, který je realizován podle jedné urbanistické studie (z dubna 2010). Pro účely posuzování dopadů na životní prostředí a zdraví obyvatel je však záměr uměle rozdělován na samostatné části („etapy“). Tento postup vede podle našeho názoru ke zkreslení výsledků, protože nezohledňuje vzájemné spolupůsobení posuzovaných vlivů. S tímto postupem nesouhlasíme.

2. Příliš velký počet parkovacích míst

Počet parkovacích míst v záměru se pohybuje u horní hranice, kterou připouštějí Pražské stavební předpisy (PSP). Celkem má v záměru vzniknout 1 353 stání (z 1 377 možných dle PSP). Dle PSP by přitom stačilo vybudovat 373 stání. Záměr povede k nárůstu dopravy na Malém smíchovském okruhu, tj. zhorší dopravní situaci v centrální části Smíchova, kde jsou již nyní emisní limity dlouhodobě překračovány. Obdobně záměr přivede novou dopravu do Radlického údolí. Záměr je v přímém rozporu se snahou o zklidnění dopravy v centrální části Smíchova.

3. Nedostatečná kapacita křižovatky Radlická x Dobříšská

Křižovatka Radlická x Dobříšská je za hranicí své kapacity. To jasně říká studie TSK Praha „Kapacitní posouzení křižovatky Radlická - Dobříšská“ (8/2016). Realizace záměru zhorší kvalitu ovzduší a hlukovou situaci v celém Radlickém údolí, kde jsou kvůli morfologii terénu špatné rozptylové podmínky. Stejně tak by záměr mohl zhoršit průjezd tramvají ulicí Radlická.

Předložené řešení je v rozporu se záměrem omezení individuální automobilové dopravy v ulici Radlické.

4. Chybějící východo-západní průjezd pro IAD

Záměr sice obsahuje určité propojení ulice Nádražní s ulicí Radlickou pro automobilovou dopravu (podél plánované nové školy a podél budov GLOW a OLOE), ale současně se navrhuje omezení průjezdu (závora). To povede k tomu, že automobilová doprava směřující z Nádražní ulice do Radlické (popř. do tunelu Mrázovka) bude muset využívat podstatně delší trasu ulic Za Ženskými domovy/Ostrovského. Toto dopravní řešení je přínosné pouze pro nově budovanou zástavbu. Pro stávající zástavbu to znamená zvýšení dopravní zátěže a negativního vlivu dopravy na životní prostředí.

5. Chybí aktuální celková hluková a rozptylová studie; chybí celková dopravní studie

Odbor ochrany prostředí MHMP v podmínkách stanoviska ze dne 26. března 2012 předpokládá, že rozmístění a kapacity funkčních ploch i konkrétního řešení bude založeno na dopravním a emisně-imisním modelování. V rozporu s uloženou podmínkou neprobíhá monitorování a evaluace vývoje projektu s ohledem dopady na celé území Smíchovského nádraží.

6. Chybí reflexe stavu klimatické změny, resp. klimatické nouze - soulad s přijatou Adaptační strategií hl. m. Prahy na klimatickou změnu

Lokalita patří k nejvíce ohříváným místům v Praze, viz <http://portal.chmi.cz/>.

Objem zastavěné plochy bude tuto zátěž zvyšovat. Kromě prokazatelného ohřívání, masa zastavěné plochy zhorší přirozenou cirkulaci vzduchu. Plochy zpevněné jsou neúměrné k zeleným plochám.

V navržených tzv. zelených plochách nejsou jasně vymezeny zasakovací plochy. Není pevně navrženo ozelenění střech, jejichž využívání klimatická nouze předpokládá a doporučuje.

Součástí záměru by mělo být zdůvodnění, jak jsou realizována adaptační opatření viz http://Dortalzp.praha.eu/inp/cz/ochrana_klimatu/strategie_adaptace_HMP_na_zmenuklimatu_struktinfo.html. Specifickými cíli adaptace jsou snižování negativního vlivu extrémních teplot a městského tepelného ostrova (opatření, zvyšující podíl přírodně blízkých ploch ve městech, vytváření a udržení systémů ekologické stability, budování zelených střech a zelených fasád), snižování dopadů přivalových dešťů, povodní a dlouhodobého sucha (opatření vodního hospodářství, zvyšování retenční schopnosti krajiny, obnova původních koryt vodních toků, využívání dešťové a odpadní vody), snižování energetické náročnosti Prahy a podpora adaptace budov (využití technických prvků, solárních a fotovoltaických panelů, zateplování budov a jiná technologická opatření), zlepšení připravenosti Prahy v oblasti mimořádných událostí a krizového řízení atd.

7. Příčná průchodnost územím

Chybí navržení pohodlného spojení pro pěší a cyklisty (lávka) směrem západním do Radlic nebo na Malvazinky. Vzhledem k hlukovému a emisnímu zatížení této oblasti, viz <https://www.mzcr.cz/>, není možné občany, kteří by rádi využili pěší či cyklistické spojení, dále zatěžovat zdravotními riziky. Požadujeme umístění nadzemní lávky, která by směřovala nad frekventovanou komunikací přes portál tunelu Mrázovka do parku Santoška - v současnosti je tam pouze nevyhovující příkré schodiště.

8. Chybí návrhy občanské vybavenosti pro kulturní vyžití, které by mělo představovat kromě kulturní, ev. duchovní hodnoty i výraznou estetickou dimenzi. Například koncertní sál, muzeum, společenský dům, případně kostel, či kaple s komunitním centrem.

Shrnutí:

Projekt vykazuje základní urbanistickou vadu. Vytváří ostrov uprostřed zastavěného a obývaného území, který koncentruje veškeré benefity moderní výstavby sám do sebe a veškeré negativní vlivy své existence přesouvá do svého okolí. Takto navržené území není pro své okolí přínosné, ale naopak zatěžující.

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

RNDr. Štěpán Kyjovský

ředitel odboru

podepsáno elektronicky

Rozdělovník:

1. Oznamovatel (oprávněný zástupce)

- AED project, a. s., Pod Radnicí 1235/2a, 150 00 Praha 5, IDDS: dn6m4uw

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

První den zveřejnění:

Poslední den zveřejnění:

3. Dotčené územní samosprávné celky ke zveřejnění na úřední desce po dobu nejméně 15 dnů podle § 16 zákona (OCP MHMP žádá o zaslání dokladu o vyvěšení a sejmutí)

- Městská část Praha 5, RNDr. Daniel Mazur, Ph.D. - starosta, Nám. 14. října 1381/4, 150 22 Praha 5, IDDS: yctbyzq

4. Na vědomí

- Hlavní město Praha, Ing. Petr Hlubuček - náměstek primátora, Mariánské náměstí 2/2, 110 01 Praha 1
- Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze, 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 5, odbor životního prostředí, IDDS: yctbyzq
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší, IDDS: 9gsaax4
- Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace, Vyšehradská 2077/57, 128 00 Praha 2 (příloha: oznámení)
- Povodí Vltavy, státní podnik, závod Dolní Vltava, IDDS: gg4t8hf

5. Spis