

dle rozdělovníku

Váš dopis zn./ze dne:

Vyřizuje/tel.:

Č. j.:

Ing. Marie Beranová

MHMP 1186475/2020

236 004 443

Sp. zn.:

Počet listů/příloh: **19/0**

S-MHMP 658862/2020 OCP

Datum:

03.08.2020

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 „Stavba č. 44544: Terminál Smíchovské nádraží“ 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. Aktualizovat a upřesnit dopravní studii. Podrobněji zdůvodnit umístění P + R parkoviště pro 1000 vozidel v zájmovém území, případně posoudit dopady na realizaci/nerealizaci takto kapacitního P + R. Zvážit využití části kapacity parkoviště pro rezidenty. Vyřešit

dostatečný počet odstavů pro autobusy. Zpřesnit dopravní studii s přihlédnutím ke kongescím v době dopravních špiček. Věnovat se i dopravnímu napojení během výstavby. Provést prověření kapacity přilehlých křižovatek s ohledem na kongesci. Řešit systémově a bezbariérově cyklodopravu v lokalitě jako součást záměru.

2. Zpracovat 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. Vyhodnotit i hluk ze stavební činnosti. Navrhnout rozšíření ploch tzv. tichého asfaltu v dosahu chráněných objektů, kde hluk dosahuje k hodnotám hygienických limitů.
3. Posoudit vibrace z provozu dopravy (tramvajová a automobilová, železniční a provoz metra B), případně opatření pro jejich minimalizaci.
4. Aktualizovat 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.
5. Do záměru zpracovat opatření vyplývající z Programu zlepšování kvality ovzduší – Aglomerace Praha – CZ01.
6. Provést klimatické posouzení záměru z hlediska mitigace (zmírňování negativních dopadů) i adaptace (přizpůsobení se klimatickým změnám), např.:
 - samostatně vyhodnotit problematiku emisí skleníkových plynů z provozu objektu a nárůstu intenzity automobilové, autobusové i železniční dopravy v areálu i na přilehlých komunikacích;
 - zvážit použití alternativních zdrojů energie a tepla pro nově navrhované objekty, i přes pravděpodobně vyšší finanční náročnost použití takových zdrojů (solární panely, fotovoltaika, tepelná čerpadla, využití nově vzniklé střešní plochy pro technologie);
 - prověřit všechny možnosti snížení spotřeby elektrické energie ve všech místních i technologických segmentech záměru;
 - navrhnout alespoň částečné vsakování dešťových vod (vsakovací šachty), zadržení dešťových vod v akumulacně retenčních nádržích a jejich další využití na zálivku, popř. k jinému účelu, navržení regulovaného odvádění přebytečných (nevyužitých) dešťových vod do dešťové kanalizace a následně do povrchových vod v souladu s Pražskými stavebními předpisy (tj. max. 10 l/s/ha), případně zhodnotit možnost pro částečné zachycení odtoku dešťových vod využít rozsáhlou střešní plochu.

- použít prvky horizontální a vertikální zeleně na plánovaných stavebních objektech a vybudování kvalitních zelených ploch;
 - zvážit a navrhnout vegetační nebo jiné technologické zastínění exponovaných částí z důvodu rizika vzniku hot–spotů a míst s vysokou mírou tepelné zranitelnosti pro občany;
 - použít materiály s nízkou tepelnou kapacitou, např. pro manipulační plochy;
 - případně navrhnout další adaptační opatření.
7. Minimalizovat odtok srážkové vody z území, navrhnout alespoň částečné vsakování dešťových vod, případně ji maximálně využít, např. pro zálivku.
 8. Provést posouzení vlivů na veřejné zdraví.
 9. Zpracovat posouzení vlivů záměru na krajinný ráz.
 10. 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. Místa pro zákresy do panoramatu PPR (vizualizace) konzultovat s odborem památkové péče MHMP.
 11. Zachovat hodnotné stromy a dřeviny v území (např. č. 425, 426 a 427) a předložit alespoň rámcový rozsah náhradní výsadby a návrh vegetačních úprav.
 12. Záměr řešit s ohledem na minimalizaci světelného znečištění (světelné znečištění v dokumentaci dostatečně zohlednit a vyhodnotit a případně navrhnout vhodná opatření k prevenci a minimalizaci negativních vlivů způsobených světelným zářením na životní prostředí).
 13. 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.
 14. 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:

Stavba č. 44544: Terminál Smíchovské nádraží

Kód záměru v informačním systému EIA:

PHA1104

Oznamovatel:

Hlavní město Praha; IČ: 00064581; sídlo: Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1

Oznámení:

Zpracovatel – Ing. Jan Král, držitel 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. 7150/1276/OIP/03, prodloužení č. j. 27193/ENV/17, platné do 1. 11. 2022).

Datum zpracování: 22. 04. 2020; datum předložení: 07. 05. 2020.

Zařazení záměru dle přílohy č. 1 zákona:

Záměr naplňuje ust. § 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) kategorie II přílohy č. 1 k zákonu.

Kapacita (rozsah) záměru:

Záměrem stavby je vybudování nového celoměstsky významného dopravního terminálu v Praze, doplněného o objekt P+R. Současně dojde k úpravám okolních komunikací a zkvalitnění přednádražního prostoru Nádražní ulice.

Objekt Terminálu Smíchovské nádraží (dále i TSN nebo Terminál) má přibližně čtvercový půdorys s délkou strany 180 m. Součástí stavby jsou garáže pro P+R, autobusový terminál na střeše objektu a dopravní propojení Nádražní a Dobříšské ulice přes platformu nad prostorem nástupišť železniční stanice. Platforma bude využita také pro zvýšení kapacity autobusového terminálu, to umožní redukci autobusového terminálu Na Knížecí. V objektu bude také zázemí

pro řidiče autobusů. V rámci úpravy přednádražního prostoru dojde k přesunu části odstavů autobusů v Nádražní ulici a budou rekonstruované části okolních komunikací.

Parkoviště P+R má mít kapacitu 900 – 1 000 parkovacích stání (PS), s integrovanou plochou pro odstavování kol typu B+R s předpokládanou kapacitou až 1000 kol.

Autobusový Terminál Smíchovské nádraží má celkový navržený počet odstavů autobusů na horní úrovni Terminálu 44.

Úprava a rekonstrukce na čtyřproudých komunikacích bude přibližně v délce Strakonická – 400 m a Dobříšská – 550 m.

Realizací záměru dojde k očekávanému přetížení okolní sítě v průměrném pracovním dni na úrovni 1 170 jízd vozidel do 3,5 t v každém směru (pro příjezd/odjezd). Autobusový terminál bude generovat přibližně 300 jízd autobusů dálkové, regionální i příměstské dopravy. Tyto jízdy autobusů se přesunou ze stávajících terminálů Na Knížecí a Smíchově.

Rozloha území záměru včetně rampy z ulice Nádražní je 35 527 m².

Umístění:

kraj:	Hlavní město Praha
obec:	hlavní město Praha
městská část:	Praha 5
katastrální území:	Smíchov

Řešené území se nachází na Praze 5, v prostoru mezi ul. Dobříšskou a Strakonickou, přičemž je rámcově definováno stávající polohou autobusového nádraží Smíchov a železniční stanicí Praha – Smíchov. Zahrnuje i území dotčené úpravami silničních komunikací v rámci budoucího napojení plánovaného terminálu, tj. části ulic Strakonická, Nádražní, Dobříšská, Radlická, Kotevní, U Královské louky, Křížová a úpravu předprostoru nádraží (v ulici Nádražní).

Zájmové území pro realizaci záměru se nachází v ochranném pásmu Pražské památkové rezervace dle nařízení vlády č. 66/1971 Sb., o památkové rezervaci v hlavním městě Praze. Pozemky určené přímo pro výstavbu Terminálu leží mimo památkově chráněná území ve smyslu ustanovení § 14 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, avšak komunikace Nádražní, Kotevní, U Královské louky a Křížová, které jsou součástí řešeného území, se nacházejí v Památkové zóně Smíchov. Na těchto stávajících komunikacích dojde však v rámci výstavby TSN jen k úpravám.

Stavba Terminálu Smíchovského nádraží je zařazena v kategorii „veřejně - prospěšná stavba“ jako terminál autobusové dopravy Nádraží Smíchov pod evidenčním číslem 5/DN/5.

Stavba bude v průběhu celé přípravy důkladně koordinována se sousedními záměry Smíchov City, s nímž bude TSN v přímé interakci, a současně bude sdílet část dopravní infrastruktury i se stavbou Rekonstrukce železniční stanice Smíchovské nádraží.

Zájmové území se nachází ve Velkém rozvojovém území Smíchov jih (VRÚ).

Záměr zasahuje veřejně prospěšná stavba 5/DK/5 – Praha 5 – Městský okruh Strahovský tunel – Barrandovský most, západní a východní trouba Mrázovských tunelů, která musí být respektována. Tato veřejně prospěšná stavba je již realizována a záměr neznemožní její výstavbu.

Záměr je umístěn v území se zákazem výškových staveb, vyskytuje se zde ochranné pásmo komunikací I. až IV. třídy, metra, železničních drah, ochranné pásmo letiště Kbely a Ruzyně s výškovým omezením staveb do výšky VVP, ochranné pásmo leteckých radionavigačních zařízení letiště Praha/Ruzyně.

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.

Řešené území je zcela situováno v ochranném pásmu nadregionálního biokoridoru N4/3 Vltava.

V současné době má řešené území charakter brownfieldu, jelikož severní část železničního karga již není využita a skladovací objekty postupně chátrají nebo slouží jako dočasné skladovací prostory. Východní část kolejíště, podél Dobříšské a Radlické, je v dnešní době využita pouze jako rezerva při odstávce vlaků společnosti RegioJet. Území je neprůchozí bariérou. A to jak ve směru východozápadním, kde brání propojení Malvazinek a Radlic s řekou Vltavou, tak rovněž v severojižním směru, kde brání průchodu od prostranství Na Knížecí na Smíchovské nádraží a do Radlic.

Záměr je v souladu s využitím platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy (viz vyjádření odboru územního rozvoje MHMP, jako orgánu územního plánování, č. j. MHMP 494533/2020, ze dne 01.04.2020).

Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Záměrem stavby je vybudování nového dopravního Terminálu Smíchovské nádraží. Stávající zděný objekt nádraží Smíchov bude nahrazen moderním objektem. Z hlediska funkce se jedná o uzel pro autobusovou, vlakovou a automobilovou dopravu z jihu a západu Čech, kde bude možné přestoupit na MHD (metro, autobusy a tramvaje), případně kombinovat dopravu s P+R nebo B+R. Terminál tak umožní rychlejší a snadnější přestup mezi různými druhy dopravy a sníží osobní a autobusovou dopravu směrem do centra. Hlavním přínosem projektu výstavby Terminálu Smíchovské nádraží je sjednocení současných dopravních uzlů na Smíchově, rychlejší a snadnější přestup mezi různými druhy dopravy a zlepšení propojení Prahy a jejího

okolí. Projekt zahrnuje výstavbu parkovacího domu pro parkování P+R včetně autobusového terminálu na střeše objektu a provedení dopravních staveb napojujících objekt na okolní komunikace. Dále bude vybudována platforma nad prostorem nástupišť železniční stanice. Tato platforma bude využita pro zvýšení kapacity autobusového terminálu a umožní redukci autobusového terminálu Na Knížecí. Projekt využívá ploch stávajícího nádraží a je funkčně a prostorově napojen jak na železniční stanici a metro, tak i na nově připravovanou zástavbu Smíchov City.

Součástí projektu je i úprava přednádražního prostoru v Nádražní ulici, výstavba nájezdové rampy z Nádražní ulice a úprava okolních komunikací.

Parkovací dům pro P+R bude v části objektu přiléhající k Dobříšské ulici, P+R bude mít kapacitu cca 1 000 PS a plochu pro odstavení kol s kapacitou až 1000 kol. Autobusový terminál je navržen pro odstavení 44 autobusů.

Poslední podlaží bude sloužit jako dopravní propojení Dobříšské a Nádražní ulice a zároveň zde bude autobusové nádraží, které bude obsahovat odstavná stání pro autobusy a nástupní zastávky městských i meziměstských autobusů. Nově vzniklá kapacita autobusového nádraží umožní redukci autobusového terminálu Na Knížecí.

Uspořádání Terminálu Smíchovské nádraží vychází z výškových poměrů daného území a dopravních staveb, na které bude navazovat. Na historickou nivelitu Nádražní ulice navázaly nádražní podchody ke zvýšeným perónům. Podchod metra má za úkol umožnit co nejkratší spojení s nádražím a zprostředkovat spojení tramvajových zastávek (ostrůvků) podchodem. Jižní portál tunelu Mrázovka svádí provoz z Dobříšské pod vyústění Radlického údolí na Smíchov, na které výškově navazuje lávka překonávající kolejiště Smíchovského nádraží. To je i úroveň, na kterou je navrženo jižní ukončení páteřního Bulváru Smíchov City. Na něj navazují nástupiště navrhované autobusové platformy Terminálu. Tato platforma je pak napojena na komunikaci přemostěním nad portálem tunelu Mrázovka. Stavebně technické řešení Terminálu tak propojuje různé stavby do jednoho funkčního celku. Obvodový plášť Terminálu bude pouze lehký, určený pro ochranu cestujících proti větru a dešti. Plášť nebude tepelně izolační.

Stavba musí být důkladně koordinována se sousedními záměry „Smíchov City“ a stavbou „Rekonstrukce železniční stanice Smíchovské nádraží“.

V širším území je uvažována či je již povolena výstavba dalších záměrů, které budou mít vliv na silniční dopravu, především individuální automobilovou dopravu (IAD). Část z nich bude dopravu generovat (byty, domy) a část bude dopravu přitahovat (kanceláře, obchody), přičemž značná část dopravy z těchto záměrů bude využívat obdobnou komunikační síť, jaká bude využívána záměrem Terminál Smíchovské nádraží. V rámci dopravní studie proto byly zmapovány jednotlivé záměry v území, u kterých připadá v úvahu, že budou ve sledovaném horizontu po dokončení záměru TSN. Za nejvýznamnější lze jednoznačně označit záměr Smíchov City, který se záměrem přímo sousedí.

Vliv těchto záměrů byl zhodnocen z hlediska možné kumulace vlivů, především na dopravu, hluk, emise a krajinný ráz. Jedná se především o následující projekty: Smíchov City, Administrativní objekt SŽDC, Zlatý Lihovar, Smíchov Business Park, 2 bytové domy Na Neklance, soubor Smíchov Na Plzeňce, Ekorezidence Smíchov, polyfunkční dům Strakonická, bytový dům Radlická 26, Polyfunkční areál Smíchov a River Terrace hotel.

V území nádraží Praha – Smíchov v současnosti probíhá a připravuje se několik souběžných investičních akcí na dopravní infrastrukturu. Ambicí je tyto akce zkoordinovat tak, aby vznikl funkční dopravní terminál integrující všechna média dopravy přítomná v místě.

Projekt terminálu je úzce koordinován s plánovanou modernizací železniční stanice i budoucími projekty na železnici, jako jsou 3kolejný železniční most přes Vltavu, nové vysokorychlostní tratě i Metro S (podzemní železnice).

V krátkodobém časovém horizontu je nutné počítat zejména s dílčími úpravami stávající komunikační sítě v širším okolí. Dále je nutné uvažovat s dostavbou komunikační sítě, která bude součástí sousedícího záměru Smíchov City. Již v současné době probíhá rekonstrukce tramvajové trati vedené po ul. Nádražní v úseku jižně od Smíchovského Nádraží. Stavba řeší nově stranové vedení TT v daném úseku. Bude dokončena i nová propojovací komunikace mezi ul. Nádražní a Strakonická v místě plánovaného napojení Terminálu na ul. Nádražní. Z pohledu provozu MHD je nutné také počítat s realizací tzv. Dvoreckého mostu, který by měl sloužit výhradně pro vozidla MHD (tramvaje a autobusy), případně i pro vozidla IZS.

Za zcela nezbytnou podmínku zahájení realizace stavby TSN lze pak označit provedení celkové rekonstrukce železniční stanice Praha–Smíchov, která je v současné době připravována SŽDC a dle aktuálního sdělení by měla probíhat cca v letech 2021 - 2024. S touto stavbou je přitom pro uvažované řešení nutno zajistit důslednou koordinaci tak, aby byla stavba Terminálu Smíchov výhledově realizovatelná.

Z hlediska vzdálenějšího horizontu je nutné počítat se stavbou tzv. Radlické radiály, jejíž termín dokončení není v současné době jistý. Dopad stavby Radlické radiály by se měl pozitivním způsobem projevit zejména na intenzitách provozu na stávající ul. Radlické, kde lze očekávat pokles intenzit. Záměr je tedy v krátkodobém horizontu hodnocen na méně příznivý stav dopravy bez Radlické radiály. Její dopad je naopak hodnocen až ve vzdálenějším horizontu ÚP.

Výše zmíněné záměry jsou vyhodnoceny v rámci podkladového modelu TSK - ÚDI (Studie č. 5) a studie ETC (Studie č. 6). Další záměry v území jsou zohledněny principem postupného naplňování územního plánu.

V rámci oznámení jsou vyhodnoceny kumulativní dopady se všemi v úvahu připadajícími záměry v okolí, protože vliv možné nové výstavby v území v souladu s ÚPn je kompletně zahrnut v dopravních intenzitách v dopravně-inženýrských podkladech poskytnutých TSK - UDI

(volné přílohy – Studie č. 5) a byl v předkládaném Oznámení i v příložených studiích (Dopravní studii – ETC, Akustické a Rozptylové studii) zohledněn a posouzen.

Stručný popis technického a technologického řešení:

Předkládaná stavba TSN je členěna na **3 věcné celky stavby**:

- část A: Objekt autobusového nádraží a P+R včetně jejich napojení na ulici Dobříšskou
- část B: Platforma terminálu nad kolejištěm včetně jejího napojení do ulice Nádražní a úprav stávajících objektů Smíchovského nádraží
- část C: Úprava předprostoru nádraží (ulice Nádražní)

Z hlediska fungování jsou všechny části neoddělitelné a tvoří funkční celek, který musí být realizován současně. Proto není uvažována postupná výstavba Terminálu Smíchov po dílčích krocích, předpokládá se jeho výstavba jako jednoho celku.

- **1. PP - úroveň ochozu metra:** Metro je hloubeno mělce pod Nádražní ulicí. V podstatě má dvě úrovně; úroveň podchodů navazujících na ochoz a úroveň nástupiště. Tyto úrovně jsou prostorově propojené ve velké hale. Na úroveň podchodů navazuje první podzemní podlaží objektu retailové budovy realizované v místě stávajícího jižního křídla Smíchovského nádraží. V místě ochozu se tato budova a její vertikální komunikace propojují s vestibulem metra. Bezbariérové napojení ochozu a nástupiště je řešeno přidaným solitérním výtahem. Tento výtah a výtahy retailové budovy nahrazují stávající opatření pro bezbariérovou dostupnost formou přidaných plošin na schodiště.
- **1. NP - úroveň předprostoru nádraží, ulice Nádražní a podchodů pod kolejištěm:** Úroveň Nádražní ulice je věnována tramvajím, autobusům MHD, K+R, B+R a P+R v západní části objektu. Na její nivelitu navazují podchody pod kolejištěm Smíchovského nádraží prodloužené o nové 4. nástupiště a ústící na spodní úroveň objektu P+R u Dobříšské ulice. Na Nádražní ulici také ústí lávka propojující ji s páteřním bulvárem Smíchov City. Díky širším dopravním opatřením bude předprostor nádraží zklidněný a bezpečnější pro pohyb chodců.
- **2. NP - úroveň vlakových nástupišť:** Kolejiště včetně nástupišť Smíchovského nádraží projde rekonstrukcí a výstavbou 4. nástupiště. Naopak bude zrušena jižní hlavová kolej, která poskytne prostor vybudování rampy pro nájezd autobusů z Nádražní ulice na autobusovou platformu. Nástupiště budou obslouženo bezbariérovými napojeními na podchody a nově i na lávku. Na této nivelitě je také vedena silniční přípojka na pravém odbočení z městského okruhu přivádějící dopravu do Smíchov City od jihu průjezdem objektem P+R Terminálu a také autobusy na platformu. Parkoviště P+R bude situováno v západní části objektu.
- **3. NP – parkoviště P+R a technické zázemí i se zázemím pro řidiče autobusů.**

- **4. NP** – parkoviště P+R, parkoviště B+R u bezbariérového napojení na východní chodník Dobříšské ulice, bezbariérový vjezd do B+R. Technické zázemí se zázemím pro řidiče autobusů.
- **5. NP - úroveň autobusových nástupišť příměstské a dálkové dopravy:** Tato úroveň je úrovní autobusového terminálu příměstské a dálkové dopravy. Vrstva, která navazuje na nivelitu vyústění Radlického údolí na Smíchov a jižního ukončení bulváru, je také vhodná pro překonání kolejíště Smíchovského nádraží a jeho historické budovy se současně využije k přemostění městského okruhu nad zhlavím tunelu Mrázovka a jeho napojení na ulici Křížovou. Navazuje na nivelitu lávky a je posledním podlažím objektu. Nad touto úrovní je jen zastřešení.

Terminál vzniká spojením různých staveb do jednoho funkčního celku. Tvar objektu je čtvercový, s půdorysem střechy cca 180 x 180 m.

Záměr byl předložen ve dvouvariantním řešení zastřešení Terminálu. Jedná se o následující varianty:

- varianta celkového zastřešení TSN,
- varianta s nezastřešenou částí kolejíště, tj. bez zastřešení nad vlakovými nástupišti, kde budou ponechány klasické přístřešky, tzv. vlašťovky.

Pro potřeby oznámení byla dále jako varianta referenční použita také nulová varianta, která představuje zachování stávajícího stavu.

Záměr si vyžádá demolici většiny objektů, které jsou v zájmovém území. Demolice byla řešena v rámci samostatného správního řízení pro celé území Smíchovského nádraží.

V oznámení 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 (str. 131 – 133).

Odůvodnění:

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

Záměrem stavby je vybudování nového celoměstsky významného a v podstatě nejkompaktnějšího dopravního terminálu na území hl. m. Prahy, doplněného o objekt P+R a současně i významné urbanistické zkvalitnění přednádražního prostoru ul. Nádražní.

Z hlediska funkce se jedná o uzel pro autobusovou, vlakovou a automobilovou dopravu směřující z jihu a západu Čech, kde bude možné přestoupit na MHD (metro, autobusy a tramvaje), případně kombinovat dopravu s P+R nebo B+R.

Projekt zahrnuje výstavbu parkovacího domu pro parkování P+R, včetně autobusového terminálu na střeše objektu a provedení dopravních staveb napojujících objekt na okolní komunikace. S tím souvisí vybudování platformy nad prostorem nástupišť železniční stanice. Tato platforma bude využita pro zvýšení kapacity autobusového terminálu a umožní redukci současného autobusového terminálu Na Knížecí. Projekt využívá ploch stávajícího nádraží a bude funkčně a prostorově napojen jak na železniční stanici, metro, tak i na nově připravovanou zástavbu Smíchov City.

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.

Oznámení záměru je předloženo s dalšími odbornými studiemi hodnotícími podrobně dopady 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.

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. Zpracovaná dopravní studie by měla navrhnout taková opatření, aby nedošlo k zhoršení dopravní situace v území, a to včetně dopravních špiček. Je nutné dostatečně zohlednit interakce projíždějících vozidel a pravděpodobný vznik kongescí v okolí (např. při zúžení ze dvou pruhů do jednoho). Zdůvodnění kapacity P+R parkoviště je třeba z důvodu zpochybnění potřeby takto velkého P+R v tomto území. Je vhodné zvážit přenechání části stání pro parkování rezidentů. Dále je ve vyjádřeních zmíněna obava z nedostatku odstavů autobusů v TSN. V Dopravní studii je rovněž upozorněno na nezbytnost zajištění odstavů pro autobusy v okolí. Toto je třeba vyřešit již v rámci dokumentace EIA.

Požadavek č. 2 je stanoven z důvodu potřeby aktualizace akustické studie po případné změně dopravní studie. Je třeba postupovat s ohledem na Akční plán snižování hluku aglomerace Praha 2019 (viz usnesení Rady HMP č. 2653 ze dne 2. 12. 2019).

Požadavek č. 3 je uveden z potřeby podrobnějšího zhodnocení vibrací ze záměru.

Požadavek č. 4 – 5 vyplývá z případné aktualizace dopravních podkladů a rozptylové studie s nutností plnit Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha – CZ01, který vydalo Ministerstvo životního prostředí dne 26. května 2016 v souladu s požadavky přílohy č. 5 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění (dále jen „zákon“). Jeho cílem je dosažení požadované kvality ovzduší pro znečišťující látky v bodu 1 až 3 přílohy č. 1 zákona a udržování a další zlepšování této kvality.

Požadavek č. 6 vyplývá z nutnosti zhodnocení dopadů spojených se změnou klimatu a zranitelnosti území vůči projevům změny klimatu. Revize směrnice EIA z roku 2014 (2014/52/EU) zavádí povinnost zabývat se při posuzování vlivů záměrů na životní prostředí problematikou změny klimatu, ve smyslu hodnocení rizik, která změna klimatu přináší, a návrhy a možnosti řešení adaptačních opatření a návrhy zmírňujících opatření. Tuto revizi zapracovává též novela Zákona č. 100/2001 Sb. ze dne 5. 9. 2017 (Zákon č. 326/2017 Sb.) s účinností od 1. 11. 2017, která stanovuje nutnost včlenění posouzení klimatických rizik do procesu posuzování vlivů na životní prostředí, ve smyslu vypracování posouzení aktuálního stavu rizik pro posuzovaný projekt, identifikace a návrh možných opatření, případně vytvoření adaptačního plánu a jeho zapracování do projektu.

Požadavek č. 7 vyplývá z požadavku na maximální využití srážkových vod v území. Nemožnost likvidace dešťových vod vsakováním by měla být odborně prokázána, případně je nutné navrhnout hospodárné nakládání s těmito vodami.

Požadavek č. 8 je nutný pro zhodnocení vlivů na veřejné zdraví.

Požadavek č. 9 je stanoven z toho důvodu, aby byl dostatečně vyhodnocen vliv záměru na krajinný ráz.

Požadavek č. 10 vyplývá z umístění záměru v ochranném pásmu památkové rezervace v hl. m. Praze pro zabezpečení kulturně historických, urbanistických a architektonických hodnot.

Požadavek č. 11 vyplývá z požadavku hl. m. Prahy pro zachování hodnotných a perspektivních dřevin.

Požadavek č. 12 vyplývá z nutnosti předcházet a snižovat světelné znečištění (vyhodnotit, zda je navržené osvětlení šetrné k nočnímu prostředí, osvětlovací soustavy jsou navrženy tak, aby světlo co nejméně unikalo do prostoru, osvětlenost venkovních prostor není bezúčelně předimenzována, intenzita reklamního osvětlení je přizpůsobena okolnímu prostředí, je zamezeno přílišnému záření venkovního osvětlení do oken obytných domů atd.).

Požadavek č. 13 je stanoven z důvodu zpochybnění zahrnutí všech významných okolních záměrů a možné kumulace a synergie s nimi. Je třeba podrobněji vysvětlit, posoudit a vyhodnotit vlivy navrženého záměru včetně možných kumulativních a synergických vlivů s okolními (již realizovanými i připravovanými) záměry v horizontech současného stavu, zprovoznění záměru a naplnění územního plánu SÚ hl. m. Prahy.

Požadavek č. 14 se týká dalších relevantních připomínek ve vyjádřeních, které je třeba vysvětlit, případně nově zhodnotit.

2. Úkony před vydáním závěru zjišťovacího řízení

Dne 07.05.2020 obdržel OCP MHMP oznámení záměru „Stavba č. 44544: Terminál Smíchovské nádraží“ zpracované podle přílohy č. 3 k zákonu.

Protože oznámení splňovalo náležitosti podle § 6 odst. 4 zákona, příslušný úřad dne 18.05.2020 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/eia) pod kódem PHA1104. 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 18.05.2020 – 17.06.2020. 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 17.06.2020. Podle § 6 odst. 8 zákona k vyjádřením zaslaným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží.

3. Podklady pro vydání závěru zjišťovacího řízení

Podkladem pro vydání závěru zjišťovacího řízení bylo oznámení záměru zpracované podle přílohy č. 3 k zákonu Ing. Janem Králem a spol. v dubnu 2020, 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 940184/2020 ze dne 17.06.2020),
- Hygienická stanice hlavního města Prahy
(vyjádření č. j. HSHMP 29271/2020 ze dne 17.06.2020),
- ČIŽP, Oblastní inspektorát Praha
(vyjádření zn. ČIŽP/41/2020/5500 ze dne 12.06.2020),
- Magistrát hlavního města Prahy - odbor ochrany prostředí
(vyjádření č. j. MHMP 898265/2020 ze dne 12.06.2020),
- Magistrát hlavního města Prahy - odbor dopravy
(vyjádření č. j. MHMP 737580/2020 ze dne 02.06.2020),
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší
(vyjádření č. j. MZP/2020/780/1186 ze dne 16.05.2019),
- Úřad městské části Praha 5 – odbor ochrany životního prostředí
(vyjádření č. j. MC05 69235/2020/OŽP/Mys ze dne 01.06.2020),
- Sekyra Group, a.s.
(vyjádření ze dne 11.06.2020 a ze dne 18.06.2020 – po termínu),
- Spolek Hájovna, z. s.
(vyjádření doručené dne 17.06.2020),
- ZaPět, z. s.
(vyjádření doručené dne 17.06.2020),
- Prokopovo, z. s.
(vyjádření doručené dne 17.06.2020),
- Přátelé Malvazinek, z. s.
(vyjádření doručené dne 17.06.2020),
- Spolek Cibulka
(vyjádření ze dne 17.06.2019),
- Jionice, z. s.
(vyjádření doručené dne 17.06.2020),
- Ing. arch. Janoušek
(vyjádření doručené dne 17.06.2020).

Po termínu bylo doručené vyjádření odboru památkové péče MHMP.

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:

Hlavní město Praha jako územní samosprávný celek nepožaduje další posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění. Záměr Terminálu Smíchovské nádraží byl před tímto oznámením projekčně prověřován na úrovni rozsáhlé, podrobné studie, která byla projednávána za účasti odborné veřejnosti i zástupců města; je koordinován s dalšími záměry v okolí a představuje šanci k vytvoření kvalitního terminálu veřejné dopravy pro 21. století.

Toto vyjádření platí za podmínky, že budou provedena všechna opatření uvedená v kapitole D.4 předloženého oznámení a že v navazujících řízeních, resp. v následných stupních projektové přípravy budou respektována následující doporučení a vyřešeny následující problémy:

1. Hluk: Při splnění předpokladů uvedených v akustické studii a dodržení navržených akustických opatření by neměl hluk při provozu a výstavbě záměru překračovat v chráněných venkovních a vnitřních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru hygienické limity. Doporučujeme rozšířit plochu tzv. tichého asfaltu v účinném dosahu kontrolních bodů KB7, KB18 a KB28. Podle oznámení, resp. podle hlukové studie tam hluk může dosahovat až k hodnotám hygienických limitů.

2. Ochrana ovzduší - Pro oznámení předmětného záměru byla zpracována rozptylová studie. V předmětné lokalitě jsou imisní limity pro roční průměr NO_2 , PM_{10} , $\text{PM}_{2,5}$ a benzenu plněny, také maximální hodinové imisní koncentrace oxidu dusičitého a maximální denní koncentrace PM_{10} lze očekávat pod hodnotou příslušných imisních limitů. Problematickým parametrem imisního pozadí jsou průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu, které jsou nad úrovní limitu. Za dočasný plošný zdroj znečišťování ovzduší lze pokládat fázi výstavby (výkopové a stavební práce). Do ovzduší budou emitovány zejména prachové částice, vlivem povětrnostních podmínek a dopravy bude docházet k sekundárnímu víření suspendovaných prachových částic. Dalším zdrojem emisí budou pojezdy nákladních automobilů a stavební mechanizace. Z emitovaných škodlivin si v období výstavby zaslouží pozornost částice suspendovaného prachu a částečně oxid dusičitý. Ve fázi výstavby lze očekávat především ovlivnění krátkodobých maximálních koncentrací těchto škodlivin. Vzhledem ke složitosti a proměnlivosti fáze výstavby bývají případné výpočty imisních koncentrací pouze orientační. Při přípravě a zakládání stavby bude během provádění zemních prací a při manipulaci se sypkými materiály třeba vhodnými technickými a organizačními prostředky minimalizovat sekundární prašnost a její vliv na okolní životní prostředí.

3. Doprava: Vliv záměru na dopravní infrastrukturu bude pozitivní, zprovoznění Terminálu Smíchovské nádraží (dále TSN) umožní převedení velké části veřejné dopravy na tento terminál, čímž dojde ke zkrácení tras autobusů v oblasti Smíchova. Záchytný parking P+R, který je součástí TSN, umožní též zkrácení cest automobilů v okolním území, neboť většina budoucích uživatelů P+R bude tvořena vozidly, které již okolní uliční síť projíždějí a s využitím P+R budou moci dále pokračovat veřejnou dopravou. Nezanedbatelné je i zkvalitnění veřejných prostranství u terminálu, především v Nádražní ulici.

4. V souladu se závěry Geologické a hydrogeologické rešerše (JK envi s.r.o., 2/2020), která je přílohou předložené dokumentace, doporučujeme v následných stupních projektové dokumentace provést podrobný hydrogeologický průzkum, který by měl ověřit návrh řešení likvidace dešťových vod vsakováním. Na základě závěrů hydrogeologického průzkumu pak navrhnout a posléze provést taková opatření, která by minimalizovala odtok dešťových vod z území, například svedení části dešťových vod k zeleni, využití dešťových vod jako vody provozní a podobně.

5. Zeleň: Požadujeme zachovat jednoznačně nejhodnotnější strom v dotčeném území, tedy jasan č. 425, který se nachází v ulici U Královské louky. Zde mají v rámci záměru TSN proběhnout úpravy parkovacích ploch a organizace dopravy. Dalšími hodnotnými dřevinami v území jsou dřeviny č. 426 a 427, které lze též označit za perspektivní, a proto požadujeme jejich zachování.

6. Sadové úpravy, jejichž zpracování požadujeme v následujících fázích projektové přípravy, musejí zahrnovat nejméně 90 stromů se „střední korunou“ (viz str. 131 oznámení), tj. stromů středních ve smyslu manuálu programu Sázíme budoucnost (www.sazimebudoucnost.cz) pro solitéry a podle arboristických standardů AOPK ČR, a to s maximální preferencí původních druhů, nakolik to podmínky prostředí dovolí.

7. Z důvodů ochrany krajinného rázu upřednostňujeme variantu s částečným zastřešením, ale i celkové zastřešení je přijatelné.

8. Na okraj upozorňujeme, že v oznámení žádná kapitola „B.3.6“ není, ač na str. 108 a 109 oznámení je na ni odkazováno. V prvním případě se zřejmě jedná o kap. B.3.4.a.

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

Dokumentace k zahájení zjišťovacího řízení předmětného záměru je zpracována v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí z hlediska ochrany veřejného zdraví. V rámci řešeného území není dle předložené dokumentace předpoklad negativního vlivu záměru na veřejné zdraví (hlukové imise jsou pod hygienickými limity, znečištění ovzduší prakticky beze změny).

HS HMP nepožaduje podrobit záměr dalšímu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. a doporučuje dále rozvíjet variantu úplného zastřešení terminálu Smíchovské nádraží.

Z hlediska zdravotních rizik lze konstatovat, že vlivem navrhovaného záměru nedojde ke zvýšení zdravotního rizika ve smyslu ohrožení zdraví, a to jak pro fázi výstavby, tak pro fázi provozu záměru.

Česká inspekce životního prostředí – Oblastní inspektorát Praha nemá k předloženému oznámení záměru připomínky a nepožaduje další posuzování záměru 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 upozornění vyplývající z platných právních předpisů.

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

Dle údajů map klouzavých pětiletých průměrů imisních koncentrací (pětiletý průměr 2013 - 2017) publikovaných Českým hydrometeorologickým ústavem dosahují v lokalitě plánované trasy průměrné roční imisní koncentrace oxidu dusičitého (NO₂) 30,9 – 33,4 µg/m³, polévatého prachu frakce PM₁₀ 25,2 – 25,9 µg/m³, polévatého prachu frakce PM_{2,5} 18,4 – 18,7 µg/m³, benzenu 1,5 µg/m³ a benzo(a)pyrenu (B(a)P) 1,1 ng/m³. U průměrných 24hodinových imisních koncentrací PM₁₀ dosahuje 36. nejvyšší hodnota 43,4 – 44,7 µg/m³.

Z uvedených údajů je patrné, že se jedná v rámci pražských relací o vyhovující prostředí, s hodnotami koncentrací sledovaných látek pod imisními limity. V území dochází pouze k překračování imisního limitu u průměrné roční koncentrace B(a)P. K pozadovým nadlimitním koncentracím B(a)P lze konstatovat, že k překračování imisního limitu dochází na většině území hlavního města Prahy. Příčinou jsou především spalování tuhých paliv v lokálních zdrojích tepla vyskytujících se zejména v zástavbě rodinných domů a provoz na vytížených komunikacích.

Modelovými výpočty byl zjišťován příspěvek imisních koncentrací po zprovoznění záměru (aktivní varianta roku 2027), imisní příspěvek bez zprovoznění záměru (nulová varianta roku 2027), porovnání nulové a aktivní varianty roku 2027 (změny imisních příspěvků v případě realizace terminálu oproti situace bez jeho realizace) a příspěvek ve výhledovém roce 2040. Zjišťované příspěvky jsou kumulativní, zahrnující příspěvek od záměru a od navýšené dopravy na okolní silniční síti nesouvisející přímo se záměrem. Ve stanovisku jsou vyhodnocovány příspěvky k imisním koncentracím zjišťované ve 30 referenčních bodech zvolených v místech nejbližší obytné zástavby.

V aktivní variantě roku 2027 dosahují příspěvky průměrných ročních koncentrací oxidu dusičitého (NO₂) až 0,389 µg/m³, příspěvky průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic PM₁₀ až 0,452 µg/m³, příspěvky průměrných ročních koncentrací benzenu až 0,034 µg/m³ a příspěvky průměrných ročních koncentrací B(a)P až 0,032 ng/m³.

V nulové variantě roku 2027 dosahují příspěvky průměrných ročních koncentrací oxidu dusičitého (NO₂) až 0,291 µg/m³, příspěvky průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic PM₁₀ až 0,392 µg/m³, příspěvky průměrných ročních koncentrací benzenu až 0,027 µg/m³ a příspěvky průměrných ročních koncentrací B(a)P až 0,028 ng/m³.

Pro posouzení reálného vlivu samotného navrhovaného záměru (bez vlivu navýšené dopravy nesouvisející se záměrem) na kvalitu ovzduší je provedeno porovnání nulové a aktivní varianty roku 2027 (bez realizace záměru a po jeho realizaci). Rozdíly příspěvků průměrných ročních koncentrací oxidu dusičitého (NO₂) u obou variant se pohybují od - 0,031 µg/m³ po + 0,136 µg/m³, rozdíly příspěvků průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic PM₁₀ se pohybují od - 0,051 µg/m³ po + 0,101 µg/m³, rozdíly příspěvků průměrných ročních koncentrací benzenu se pohybují od - 0,0023 µg/m³ po + 0,0099 µg/m³ a rozdíly příspěvků průměrných ročních koncentrací B(a)P se pohybují od - 0,0024 ng/m³ po + 0,0068 ng/m³. Zjištěné hodnoty jsou příspěvky pouze od samotného záměru, bez vlivu ostatní navýšené dopravy. Ze zjištěných hodnot vyplývá, že v případě realizace samotného záměru by mělo dojít k poklesu imisních koncentrací u obytné zástavby v ulici Radlické, Za Ženskými domovy, Ostrovského a částečně v severní části při ulici Nádražní. U ostatní bytové zástavby dojde vlivem zprovoznění samotného záměru ke zvýšení imisních koncentrací. Ze zjištěných imisních příspěvků vyplývá, že provoz samotného záměru nezpůsobí ani v součtu s imisním pozadím překračování platných ročních imisních limitů pro NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} a benzen. U průměrných ročních koncentrací B(a)P nejvyšší příspěvek od zprovoznění samotného záměru bude dosahovat 0,0068 ng/m³. I když příspěvek od samotného záměru nepřesahuje stanovené 1 % z imisního limitu, rozhodné pro uplatnění kompenzačních opatření, zpracovatelka RS navrhuje realizaci opatření k eliminaci zjištěného příspěvku.

Na základě zjištěných hodnot kumulativních imisních příspěvků, vypočítaných pro aktivní variantu roku 2027, lze konstatovat, že navrhovaný záměr a navýšená doprava na okolní silniční síti nesouvisející přímo se záměrem také nezpůsobí ani v součtu s imisním pozadím překračování platných ročních imisních limitů pro NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} a benzen. Průměrné roční koncentrace B(a)P jsou již v území překračovány, zprovozněním záměru a navýšením ostatní dopravy dojde k již výše uvedenému přírůstku max. o 0,032 ng/m³.

U krátkodobých imisních koncentrací PM₁₀ a NO₂ lze dle výsledků RS konstatovat, že imisní příspěvky posuzovaného záměru ani v kumulaci s navýšenou nesouvisející dopravou nezpůsobí překročení krátkodobých imisních limitů pro výše uvedené látky.

Ve výhledovém roce 2040 by mělo vzhledem k dobudované dopravní síti v hlavním městě dojít na většině sledovaného území k poklesu automobilových intenzit. Nevýraznému nárůstu automobilové dopravy v některých lokalitách budou odpovídat nízké kumulativní příspěvky imisních koncentrací sledovaných škodlivin, které ani v součtu s imisním pozadím nepovedou k překračování stanovených imisních limitů. U průměrných ročních koncentrací B(a)P by mělo dojít k nárůstu nejvíce o 0,0027 ng/m³.

Pro eliminaci zjištěného příspěvku průměrných ročních koncentrací B(a)P od samotného záměru ve výši 0,0068 ng/m³ zpracovatelka RS navrhuje výsadbu 12 stromů s průměrným objemem koruny 3 m³.

Modelovými výpočty byl také zjišťován vliv výstavby na kvalitu ovzduší. Ve zvolených referenčních bodech by měly příspěvky průměrných ročních koncentrací NO₂ dosahovat

až 0,368 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ a příspěvky průměrných ročních koncentrací PM_{10} až 2,81 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Příspěvky maximálních hodinových koncentrací NO_2 by měly dosahovat nejvíce 7,98 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ a příspěvky maximálních denních koncentrací PM_{10} nejvíce 33,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Jak vyplývá z předložených modelových výpočtů, během výstavby by nemělo ani při uvažování imisního pozadí docházet k překračování ročních imisních limitů pro NO_2 a PM_{10} a ani krátkodobého imisního limitu pro NO_2 . Vzhledem k tomu, že u krátkodobých koncentrací PM_{10} byla zjištěna relativně vysoká hodnota imisního příspěvku (až 33,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), zpracovatelka rozptylové studie doporučuje v maximální možné míře realizovat všechna dostupná opatření na snížení emisí prachu. Jedná se především o skrápění prašného materiálu, důsledné čištění příjezdových komunikací, staveništních ploch a nákladních automobilů a kontrolu technického stavu používané techniky a mechanismů. Aplikace uvedených opatření rovněž vyplývá z požadavku koncepčního dokumentu z hlediska ochrany ovzduší „Programu zlepšování kvality ovzduší – aglomerace Praha CZ01“ – opatření BD3 – Omezování prašnosti ze stavební činnosti.

Orgán ochrany ovzduší konstatuje, že provedené hodnocení vlivu provozu i fáze výstavby terminálu Smíchovské nádraží na kvalitu ovzduší považuje za dostatečné a nemá k němu zásadní připomínky. Realizace záměru výstavby terminálu Smíchovské nádraží o navržených parametrech je v daném území z hlediska ochrany ovzduší přijatelná. Orgán ochrany ovzduší nepožaduje pokračování v dalších stupních procesu EIA.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny se uvádí:

Bez připomínek. OCP MHMP bylo předloženo oznámení záměru „Stavba č. 44544: Terminál Smíchovské nádraží“, zpracované společností JK envi, s.r.o. v dubnu 2020. Součástí oznámení je i biologický průzkum zpracovaný Ing. et Ing. Pavlem Jarošem, Ph.D. v říjnu 2019. V rámci průzkumu byl zmapován výskyt zvláště chráněných druhů živočichů kavka obecná, rorýs obecný, netopýr rezavý, netopýr hvízdavý, zlatohlávek tmavý, čmelák zemní, čmelák skalní, čmelák polní, dále pak mravenci *Formica cunicularia*, *Formica rufibarbis*, *Formica fusca*. U prokázaných druhů ptáků a netopýrů se OCP MHMP nedomnívá, že by realizací záměru došlo k negativnímu zásahu do přirozeného vývoje těchto zvláště chráněných druhů. U zaznamenaných druhů bezobratlých nebude míra negativního ovlivnění výstavbou terminálu, co do rozsahu a intenzity účinku, výrazněji odlišná od stávajícího ovlivnění běžným provozem nádraží a okolních ulic.

Součástí předloženého oznámení je i posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz, zpracovaný společností JK envi, s.r.o. v dubnu 2020. Z posouzení vyplývá, že záměr nebude zasahovat do znaků jedinečného významu, do cenných scénérií, ani do krajinných panoramat. Posouzení připouští středně silný zásah v blízkých pohledech, v dálkových pohledech bude zásah slabý nebo bez vlivu.

Námi chráněné zájmy nejsou dotčeny.

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

Zásobování vodu se předpokládá ze stávající vodovodní sítě v lokalitě.

Splaškové vody budou odváděny oddílnou kanalizací do stávající kanalizační sítě v lokalitě.

Hospodaření s dešťovými vodami: návrh předpokládá, že bude zachován stávající způsob likvidace dešťových vod – odvedení do dešťové kanalizace, jejímž recipientem je Vltava. V rámci oznámení záměru je uvedeno, že na základě zpracované geologické a hydrogeologické rešerše je možné dešťové vody z visutého parkoviště nad železničním nádražím likvidovat pomocí soustavy vsakovacích šachet, které budou navrženy dle podrobného hydrogeologického průzkumu. Dále se v záměru uvádí, že investor bude v dalším stupni (DUR) požadovat návrh využití dešťových a šedých vod pro splachování WC, požární systém apod.

Stará ekologická zátěž: na základě průzkumu kontaminace provedeného v roce 2006 bylo v lokalitě zjištěno znečištění v ukazateli NEL - sonda V10 koncentrace 4700 mg/kg suš., sonda V11 koncentrace 2100 mg/kg suš., a lze předpokládat, že v současnosti budou překročeny dnes platné limity pro indikátor znečištění ropné uhlovodíky $C_{10} - C_{40}$.

K záměru nemáme připomínky, avšak v dalším stupni projednání záměru je nutné navrhnout alespoň částečné vsakování dešťových vod (vsakovací šachty), zadržení dešťových vod v akumulačně retenčních nádržích a jejich další využití na zálivku, popř. k jinému účelu, navržení regulovaného odvádění přebytečných (nevyužitých) dešťových vod do dešťové kanalizace a následně do povrchových vod v souladu s Pražskými stavebními předpisy (tj. max. 10 l/s/ha). Před dalším projednáním záměru musí být proveden podrobný průzkum znečištění lokality dotčené záměrem a v případě, že bude zjištěna kontaminace zeminy nebo podzemních vod překračující limity pro indikátory znečištění dle Metodického pokynu MŽP „Indikátory znečištění“ uveřejněného ve Věstníku MŽP č. 1/2014, je nutné zpracovat analýzu rizik (zhodnocení ekologických rizik) a na jejím základě případně navrhnout rozsah a způsob sanace území. Výsledky musí být součástí dokumentace zpracované v dalším stupni projednání.

Toto vyjádření je vydáváno dle § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád.

Odbor dopravy MHMP (OD MHMP) sděluje:

Odbor dopravy MHMP z dopravního hlediska nemá žádné zásadní připomínky k záměru Stavba č. 44544 Terminál Smíchovské nádraží.

S přípravou projektu souhlasíme, neboť se jedná o velmi důležitý terminál s multimodální dopravní vazbou v tomto segmentu území hl. m. Prahy včetně kapacitního parkoviště P+R.

Ministerstvo životního prostředí – odbor ochrany ovzduší ve vyjádření uvádí:

Zdrojem emisí do ovzduší při provozu bude pouze automobilová doprava realizovaná v rámci terminálu a také generované změny intenzit dopravy na přilehlé silniční síti veřejných komunikací.

Hodnocení vlivu záměru na kvalitu ovzduší je součástí rozptylové studie. Výpočet byl proveden pro částice PM₁₀, PM_{2,5}, oxid dusičitý, benzen a benzo[*a*]pyren. Pro výpočet emisí z automobilové dopravy byly použity emisní faktory pro motorová vozidla dle metodiky MEFA 13. V případě částic PM₁₀ a PM_{2,5} byly do výpočtů zahrnuty jak emise primární prašnosti, tak i znovu zvržené prachové částice z povrchu komunikací.

Rozptylová studie počítá kumulativní imisní příspěvky provozu posuzovaného záměru a očekávaných změn v intenzitách dopravy na okolní silniční síti po jeho celé dostavbě ve dvou výhledových horizontech, a to v roce zprovoznění záměru 2027 a v dlouhodobějším výhledu roku 2040.

Z výsledků předložené rozptylové studie vyplývá, že stanovené roční imisní limity pro částice PM₁₀, PM_{2,5}, oxid dusičitý a benzen nebudou po zprovoznění plánovaného záměru překračovány, a to ani v součtu se stávající úrovní znečištění ovzduší daného území. Vypočtené příspěvky k ročním koncentracím PM₁₀ a PM_{2,5} jsou zanedbatelné, dosahují hodnot v řádu desetin $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Rovněž vypočtený příspěvek k ročním koncentracím NO₂ je zanedbatelný, dosahuje svých maximálních hodnot v řádu desetin $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Vypočtené příspěvky k průměrným ročním koncentracím benzenu dosahují hodnot v řádu setin $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Průměrná 24hodinová koncentrace PM₁₀ dosahuje v pětiletém průměru 2014 – 2018 v předmětné lokalitě hodnot v rozmezí 43,4 až 44,7 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Vypočtený příspěvek hodnoceného záměru k denním koncentracím PM₁₀ bude za nejnepříznivějších rozptylových podmínek dosahovat v bezprostřední blízkosti 5,8 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. U nejbližší stávající obytné zástavby bude tento příspěvek dosahovat hodnot do 3,3 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. S ohledem na výše uvedené vyplývá, že v blízkosti obytné zástavby by vlivem záměru nemělo docházet k překročení imisního limitu (IL 50 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$) pro průměrnou 24hodinovou koncentraci PM¹⁰. Úrovně této znečišťující látky by rovněž měly být sníženy opatřeními uvedenými v textu níže.

K překročení imisního limitu by mohlo docházet u ročních koncentrací benzo[*a*]pyrenu, a to zejména z důvodu stávající úrovně znečištění ovzduší v předmětné lokalitě. Současné koncentrace benzo[*a*]pyrenu dosahují v předmětné lokalitě dle pětiletých průměrů 2014 – 2018 hodnot do 1,1 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$. Imisní limit (1 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$) je tedy již v současnosti na tomto území překračován. Vypočtený příspěvek uvedením záměru do provozu k průměrným ročním koncentracím benzo[*a*]pyrenu je však zanedbatelný. V místech stávající obytné zástavby dosahuje hodnot v řádu jednotek pikogramů až setin $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$.

V oznámení, v kapitole D.4., jsou uvedena opatření ke snižování prašnosti v období výstavby záměru. Tato opatření dále požadujeme rozšířit o následující:

- K zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření při suchém anebo větrném počasí, je nezbytné průběžně sledovat aktuální údaje minimálně o směru a rychlosti větru, vlhkosti vzduchu a teplotě a také předpovědi vývoje těchto údajů.

Údaje ze sledování vývoje výše uvedených parametrů průběžně zaznamenávat ve stavebním deníku pro potřebu zpětné kontroly.

- Při rychlosti větru překračující 5 m/s zakrýt případně, je-li to dostatečné k zamezení šíření prašnosti do okolí, skrápět všechny deponie o zrnitosti menší než 8 mm. Při rychlosti větru překračující 10 m/s omezit práce na stavbě nebo alespoň omezit činnosti způsobující prašnost.
- Při přepravě materiálů mezi více areály v rámci stavby dodržovat zásadu minimalizace délky přepravních tras, tj. rozmístit materiál tak, aby nutná přeprava byla co nejkratší. Vzhledem k tomu, že již v současné době dochází v předmětné lokalitě k překračování imisních limitů pro roční koncentrace benzo[*a*]pyrenu, požadujeme, aby ve fázi provozu záměru bylo realizováno maximální množství opatření, která povedou ke snížení příspěvků všech dopravou emitovaných látek.

V rámci rozptylové studie je navrženo opatření pro snížení imisních příspěvků benzo[*a*]pyrenu. Jako vhodné opatření je navržena výsadba izolační zeleně, na které dochází k zachytu prachových částic včetně benzo[*a*]pyrenu. Z výpočtů provedených v rámci studie vyplývá, že realizací výsadby 12 stromů s průměrným objemem koruny 3 m³ by byl vykompenzován emisní příspěvek benzo[*a*]pyrenu z provozu terminálu. V rámci úprav předprostoru nádraží a komunikací, které jsou součástí předkládaného záměru, proběhne výsadba cca 90 nových dřevin. Při uvažovaném pokácení 10 ks dřevin je navýšení počtu stromů o cca 80 ks. Dle provedených výpočtů by měla být tato kompenzace dostatečná.

Za předpokladu důsledného plnění navrhovaných opatření k eliminaci znečištění ovzduší a respektování legislativních požadavků na ochranu ovzduší bude záměr akceptovatelný.

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

Sekyra Group, a. s. ve svém prvním vyjádření uvádí, že v oznámení nebyly dostatečně vyhodnoceny všechny vlivy, zejména:

- prostorová koordinace s okolními stavbami – v příloze č. F.1.1.4 Přehledová situace je třeba doplnit stavbu Lávka pro pěší a změnit zakres stavby Smíchov City South dle platného návrhu těchto staveb (viz např. příloha F.1.1.8 5. NP platformy oznámení TSN nebo oznámení a dokumentace záměru Smíchov City South (PHA1090)),
- vliv stavby na krajinný ráz – příloha č. 08 KR není zpracována v dostatečné podrobnosti, je třeba doplnit posouzení objemné hmoty stavby a zastřešení také z nadhledu v dálkových zákresech (např. z pozorovacích stanovišť dle Územně analytických podkladů č. 13 Vyšehrad, č. 46 Dobeška, č. 570 Sacre Coeur a č. 571 Paví vrch),

- vlivy velkoplošného skleněného zastřešení na okolí – např. světelné a tepelné odrazy (oslňování a přehřívání okolní zástavby),
- vlivy stavby na klimatickou změnu – zejména nedostatek zeleně a ploch vhodných pro vsakování a akumulaci dešťových vod (např. doplnění zeleně na střeše stavby).

Proto se požaduje zpracovat a posoudit dokumentaci dle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Po termínu zaslala **Sekyra Group, a. s.** další vyjádření, ve kterém žádá, aby příslušný úřad k původnímu vyjádření nepřihlížel, protože po dohodě s investorem bude připomínkováná problematika řešena v rámci vzájemné projektové komunikace/koordinace mezi projekty.

Spolky Přátelé Malvazinek, z. s., Prokopovo, o. s., ZaPět, z. s., Spolek Hájovna, z. s., Spolek Cibulka, Jinonice, z. s. a Ing. arch Janoušek mají totožné vyjádření s těmito připomínkami:

I. Dopady výstavby parkoviště P+R nejsou řádně doloženy a vyhodnoceny

Podatel má zásadní připomínky k umístění parkoviště P+R a jeho kapacitě. To považuje za hlavní problém záměru.

V oznámení není vysvětleno, z jakých důvodů je P+R součástí záměru, proč byla zvolena kapacita P+R na úrovni 900 - 1000 stání a zda byly zvažovány jiné varianty. Dle bodu B.I.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. Podatel podotýká, že žádný z dostupných koncepčních materiálů k území Smíchovského nádraží (Urbanistická studie Smíchov – jih, říjen 2001, zadavatel: Útvar rozvoje hl. m. Prahy; výše citovaná studie A69 – architekti, s.r.o., duben 2010) nepočítá s výstavbou tak rozsáhlého parkoviště P+R (objevují se úvahy maximálně o P+R pro nízké stovky vozidel). Informace o obřím parkovišti P+R se na veřejnosti objevila poprvé v listopadu 2018 při představní Terminálu v CAMPu (záznam zde: <https://www.facebook.com/camppraha/videos/1986691964724537/>). K dotazům z publika bylo sděleno, že maximalizace velikosti P+R vznikla na základě požadavku Prahy 5. Přitom žádný odborný orgán Prahy 5 (Komise pro dopravy, Výbor pro územní rozvoj) takový požadavek nevznesl a nejednalo o něm ani zastupitelstvo městské části. Podatel proto žádá o zpracování variantních řešení, které posoudí dopady záměru s ohledem na realizace / ne-realizaci P+R v rámci záměru, počet parkovacích stání a jejich využití (dlouhodobé x krátkodobé parkování).

Proti výstavbě parkoviště P+R hovoří především tyto argumenty:

1. Městský okruh je na Smíchově z historických důvodů nevhodně umístěn

Existence parkoviště P+R v Terminálu je obhajována tím, že P+R je „*umístěno přímo u kapacitní komunikace - Městského okruhu*“ (str. 50 oznámení). Podatel namítá, že trasa Městského okruhu přes Smíchov není považována za optimální: byla předurčena polohou Strahovského tunelu, což je pozůstatek tzv. roštového systému z 60. let, který v trase Strakonické ulice a Strahovského tunelu umisťoval “1. severojižní magistrálu” (směřující dále do Podbabě). Dopady špatného koncepčního rozhodnutí z minulosti (poloha Strahovského tunelu) ještě zhoršíme, když k Městskému okruhu na Smíchově umístíme velké parkoviště P+R. Při stavbě Tunelu Blanka vzniklo na Letné také podzemní parkoviště s asi 800 stáními (významná část se pronajímá rezidentům, krátkodobá stání se platí za komerční hodinovou sazbu a parkoviště není zařazeno v systému P+R).

2. Žádné jiné P+R v Praze není navrženo tak blízko centru města

Smyslem parkovišť P+R je zachytit automobilovou dopravu na okraji města, tak aby automobilová doprava nepokračovala přes město samotné. Metropolitní plán umisťuje některá další parkoviště P+R poblíž širšího centra města u Městského okruhu (Krč, Zahradní Město, Malešická průmyslová oblast, Trojská brána, Nové Bubny), ale žádné z ostatních navrhovaných parkovišť P+R není tak blízko samotného centra Prahy. Parkoviště P+R v Terminálu Smíchov je méně než dva kilometry od historického jádra Prahy (Malá Strana) a v bezprostřední blízkosti nejněživější části městského centra Prahy - metra Anděl.

3. P+R vyvolá nové cesty autem v centru Prahy

Jedním z faktorů, který limituje cesty autem po Praze, je nedostatek parkovacích míst (“*nepojedu autem, protože bych tam nezaparkoval*”). Pokud počet parkovacích míst v na okraji centra zvýšíme, začnou se autem odehrávat cesty, které by se jinak nekonaly (dopravní indukce). Tj. byť navrhované P+R jistě zachytí část automobilů směřujících do centra (shodně str. 50 Oznámení), paradoxně díky své poloze u centra Prahy vyvolá také nové cesty autem přes samotné centrum. Jinak řečeno, parkoviště bude atraktivní i pro řidiče, kteří se pohybují po centru Prahy, umožní jim lépe zaparkovat a zvýší četnost jejich jízd - viz opakovaně odposlechnutý hovor řidičů: “*Kde si dáme schůzku na oběd? Na Smíchově, tam se dobře parkuje.*” - podrobněji níže. Oznámení argumentuje tím, že “*většina uživatelů P+R – více jak 70 % - bude tvořena vozidly, které již okolní síti projíždějí, přesunou se však do objektu P+R a dále budou pokračovat MHD*“ (str. 50 oznámení). Tato úvaha však není podložena jakýmkoliv modelem nebo výpočtem. Z obecných dopravních studií (podrobněji níže) naopak vyplývá, že nová levná kapacita pro parkování vyvolá nové cesty autem (dopravní indukce), a to dokonce přes samotné centrum Prahy. K rozptýlení těchto pochybností podatel navrhuje, aby byla zpracována studie, která posoudí dopady P+R na dopravu v centru Prahy.

4. Na Smíchově vzniklo a bude vznikat nadprůměrné množství kapacitních parkovišť

Díky přestavbě Smíchova od 90. let 20. století vzniklo v okolí Terminálu velké množství kapacitních podzemních parkovišť. Řada z nich je veřejně přístupná - např. nákupní centrum Nový Smíchov (cca 2.000 míst pro návštěvníky + cca 1.000 míst k dlouhodobému pronájmu), Anděl City, Zlatý Anděl atd. Ještě více podzemních stání vzniklo v nových kancelářských budovách (podél Radlické ulice v úseku 3 mezi Plzeňskou a Ženskými domovy atd.). Za povšimnutí stojí, že se stavbou podzemních garáží nebylo spojeno ani dílčí snížení počtu parkovacích stání na povrchu (např. za účelem výsadby stromů v ulicích). Jinak řečeno, v porovnání s ostatními čtvrtěmi centrální Prahy je na Smíchově již dnes výrazně vyšší koncentrace parkovacích míst (z toho významná část v podzemí).

Neméně důležité je, že na Smíchově bude vznikat řada dalších kapacitních parkovišť i v budoucnu. Například v záměru "Smíchov City South," který bezprostředně sousedí s Terminálem, investor navrhuje umístit 1.352 stání (z 1.377 možných dle Pražských stavebních předpisů; dle PSP by přitom stačilo vybudovat 377 stání). Masivní výstavbu podzemních parkovišť lze očekávat i v dalších fázích zástavby smíchovského nádraží (projekt Smíchov City střed) a okolí (Zlatý Lihovar atd.). Je zřejmé, že vysoce nadprůměrná koncentrace parkovacích stání se na Smíchově bude v budoucnu ještě zvyšovat.

Proč je velké množství parkovacích stání chyba? 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 vyvolává nadměrné využívání automobilové dopravy, ke kterému by jinak nedocházelo (tzv. dopravní indukce). V souvislosti s tímto jevem se zhoršují dopravní kongesce ve městě se všemi s tím spojenými negativy (hluk, kvalita ovzduší, bezpečnost atd.).

Můžeme shrnout, že Smíchov se bez nadsázky stává automobilovým centrem Prahy. Pro ilustraci opakovaně odposlechnutý hovor řidičů: *“Kde si dáme schůzku na oběd? U Anděla, tam se dobře parkuje.”* Podatel žádá zpracování posouzení dopadů velkokapacitního P+R za situace, kdy na Smíchově již velké kapacity podzemních parkovišť pro zaměstnance existují.

5. Zvýšení provozu v ulicích Radlická, Peroutkova a Plzeňská

Navržené P+R v Terminálu má údajně sloužit pro automobily příjezdějící po Strakonické. Stejně atraktivní ale P+R bude i pro řidiče příjezdějící po D5. Proč by měli řidiči příjezdějící od Plzně odstavovat vozy na P+R Zličín, Stodůlky nebo Nové Butovice a přesedat na metro, když mohou dojet až do centra Prahy, kde na ně bude čekat velké P+R? Automobily směřující na chystané parkoviště budou zbytečně zatěžovat obydlené oblasti Radlic, Košř, Malvazinek a Jinonic. Podrobněji níže v části II. Konkrétní problémy.

6. Přetížení navazujících komunikací ve špičce

Parkoviště P+R jsou nejvíce využívána ve špičkách (příjezd a odjezd lidí ze zaměstnání). Navržené P+R má být obsloužena přes ulici Dobříšská (ve špičce na hranici kapacity) a křižovatku Radlická x Dobříšská (ve špičce již dnes za hranicí své kapacity). Navržené P+R kapacitní problém v těchto místech ještě zhorší, neboť na ta místě přivede novou špičkovou dopravu (dopravní indukce - viz výše). Navíc platí, že čím kapacitnější P+R bude, tím větší přetížení nastane. Nelze vyloučit, že kongesce v Dobříšské naruší fungování celého Městského okruhu (uzavírání tunelu Blanka z důvodu kolon). Podrobněji níže v části II. Konkrétní problémy.

7. Chybí parkování pro rezidenty

Palčivým problémem Smíchova je nedostatek parkovacích stání pro rezidenty. To vyvolává zbytečné jízdy zatěžující životní prostředí (vozidla cirkulující při hledání parkovacího místa). Kvůli nedostatku parkování v ulicích také často naráží výsadby uličních stromořadí na odpor místních. Podatel navrhuje, aby větší část budovy P+R byla využita k parkování rezidentů. Rezidenti zpravidla nevyužívají automobil každý den, a proto by takové využití parkoviště mělo menší dopad na životní prostředí. Podatel proto žádá o zpracování varianty záměru s vyhrazeným parkováním pro rezidenty. V této souvislosti lze znovu připomenout, že stavbě Tunelu Blanka vzniklo na Letné také podzemní parkoviště s asi 850 stáními (významná část se pronajímá rezidentům, krátkodobá stání se platí za komerční hodinovou sazbu a parkoviště není zařazeno v systému P+R).

Ze všech těchto sedmi důvodů je třeba pečlivě zvážit a přesvědčivě odůvodnit, zda je opravdu nutné, aby v rámci záměru kapacitní parkoviště vůbec vzniklo. Pokud vzniknout má, je třeba posoudit v jaké kapacitě a v jakém režimu (P+R, dlouhodobé parkování, cena tržní / symbolická atd.).

II. Konkrétní problémy

Podatel dále upozorňuje na další konkrétní problémy spojené s realizací záměru z hlediska dopadů na životní prostředí.

1. Křižovatka Radlická x Dobříšská

Křižovatka Radlická x Dobříšská je klíčová křižovatka v sousedství záměru, která denně přenáší cca 46.800 vozidel. Oznámení se této křižovatce nevěnuje neboť „daná křižovatka a její posílení její kapacity je však řešeno již v rámci sousedního záměru Smíchov City South“ (bod 9.0.4).

Podatel prostudoval posouzení kapacity křižovatky v rámci Dokumentace pro sousední záměr Smíchov City South („SCS“) a uvádí následující (na obsah Dokumentace pro SCS bude v dalším textu odkazováno).

V důsledku výstavby Terminálu má dojít k významnému nárůstu dopravy v křižovatce (viz modely TSK pro rok 2027, které jsou uvedeny v příloze 6 DIP pro Terminál) – jen v ulici Radlická západním směrem Terminál vyvolá 1.600 nových jízd autem každý den, tj. záměr

zjevně ovlivní i dopravu v křižovatce Radlická x Dobříšská. Tj. otázce kapacity křižovatky Radlická x Dobříšská je třeba se věnovat i při posuzování tohoto záměru.

Pokud jde o kapacitní posouzení v rámci Dokumentace SCS, podatel namítá, že kapacitní posouzení křižovatky je neprůkazné, neboť dostatečně nezohledňuje interakce projíždějících vozidel, pravděpodobný vznik kongescí v okolí křižovatky a na pražské poměry mimořádně vysoké intenzity dopravy ve špičkové hodině. Kapacitní posouzení křižovatky (příloha 7.2 DIP-SCS) totiž posuzuje pouze izolovaně jednotlivé dopravní pohyby a vychází z průměrných intenzit provozu za 24 hodin.

Problém předložené Dokumentace lze dobře ilustrovat na následujícím příkladu. Součástí úprav křižovatky má být i rozšíření ul. Radlická ve směru k západu na dva jízdní pruhy (v délce cca 110 m) – viz bod 9.1.11 DIP-SCS. Nové dvoupruhové uspořádání je dobře vidět v příloze č. 2 DIP-SCS (jedná se o úpravu u čísla 4). Důležité je, že nové rozšíření na dva jízdní pruhy je po cca 110 metrech (v úrovni křižovatky Radlická x Ke Koulce) spojeno opět do jednoho jízdního pruhu. Jak se doprava chová při zúžení ze dvou do jednoho jízdního pruhu a vyšších intenzitách provozu, je všeobecně známo: vzniká kongesce. Ulice Radlická je v těchto místech vysoce dopravně zatížená (dle Podkladové studie TSK tam bude projíždět více než 30 tisíc vozidel za den). Lze proto reálně očekávat, že navržené spojení jízdních pruhů v úrovni křižovatky Radlická x Ke Koulce povede ke vzniku dopravních kolon. První problém spočívá v tom, že vzniklá kolona se může vzdout až do křižovatky Radlická x Dobříšská (tj. kolona zaplní celý nový dvoupruhový úsek v délce 110 metrů a bude zasahovat až do křižovatky). Kolona sahající do křižovatky Radlická x Dobříšská by znemožnila ostatní křižovatkové pohyby a vedla by ke kolapsu dopravy v křižovatce. Dokumentace SCS a DIP-SCS se problémem popsané kongesce (a potenciálního kolapsu dopravy v křižovatce) vůbec nezabývá. Jedná se o zásadní nedostatek Dokumentace a Dokumentaci je třeba v tomto směru doplnit. Zatímco dnes doprava za křižovatkou plynule proudí na západ (je vedena jedním jízdním pruhem), záměr vytváří nové kolizní místo (spojení dvou pruhů do jednoho), avšak nijak nehodnotí jeho dopady.

Posouzení kapacity křižovatky trpí ještě další významnou vadou. Podkladem jsou totiž počty křižovatkových pohybů za 24 h průměrného pracovního dne (str. 9 Podkladové studie TSK). Ve skutečnosti se však v Praze naprostá většina jízd uskuteční v období mezi 7 a 19 hodinou (viz údaje o variaci dopravy na str. 10 Podkladové studie TSK). Navíc parkování v záměru má sloužit pro zaměstnance kanceláří, kteří ráno autem přijedou a odpoledne odjíždějí, tj. lze očekávat výraznou ranní a odpolední špičku (jiná situace by byla u parkoviště pro obchody, kam zákazníci přezdění rovnoměrněji v průběhu dne). Stejně výrazné ranní a odpolední špičky lze očekávat i u dopravy vyvolané sousedním Terminálem Smíchovské nádraží – jednak příjezdy/odjezdy regionálních autobusů kulminují ráno a odpoledne. V obdobném čase budou přijíždět i klienti parkoviště P+R v Terminálu. Lze shrnout, že křižovatka Radlická x Dobříšská x Křížová bude po dokončení SCS (a sousedního Terminálu) velmi výrazně zatížena v čase ranní a odpolední špičky. Lze odhadnout, že ve špičkové hodině křižovatkou projede 8 – 12 % celodenních intenzit

dopravy (oproti pražskému průměru 7 – 8 %). Výrazné špičkové zatížení křižovatky není v Dokumentaci SCS zohledněno. Dokumentaci SCS je třeba v tomto směru dopracovat. Připomeňme, že již dnes dochází ke kolapsům dopravy v případě masivnějších příjezdů/odjezdů zákazníků OC Smíchov v krátkém časovém období (<https://www.blesk.cz/clanek/regiony-praha-praha-zpravy/514237/na-smichove-zkolabovala-doprava-ridici-cekali-na-vyjezd-z-obchodaku-desitky-minut.html>).

V navrženém řešení křižovatky Radlická x Dobříšská se objevují i další problematická místa. Situaci navíc komplikuje blízkost křižovatky Dobříšská x Křížová (bod 9.2 DIP-SCS) a tzv. jednosměrného mostu. S ohledem na předpokládané intenzity provozu (vyšší desítky tisíc vozidel denně), výraznou kulminaci dopravy ve špičce a vzájemnou podmíněnost jednotlivých dopravních pohybů v křižovatkách považuje podatel za nezbytné provést komplexní posouzení celého dopravního uzlu Dobříšská x Radlická x Křížová x jednosměrný most. Předložená Dokumentace SCS, která izolovaně posuzuje pouze jednotlivé dopravní pohyby v každé křižovatce samostatně, ignoruje dopady kongescí a vzájemnou interakci vozidel a vychází z průměrné intenzity dopravy za celých 24 hodin, je neprůkazná. Správným (a průkazným) řešením je zpracování mikrosimulačního modelu celého dopravního uzlu pro období špičkové hodiny. Zpracování mikrosimulačních modelů se v Praze stalo dobrým zvykem při posouzení klíčových dopravních uzlů. Z poslední doby lze připomenout mikrosimulaci k problematice zahloubení ulice V Holešovičkách a Blanky 2, která potvrdila správnost současně projednávaného řešení (viz prezentace v CAMPU ze dne 14. 4. 2020 online dostupná zde: <https://www.youtube.com/watch?v=i7II8RHUfnY>). Z území Prahy 5 lze připomenout mikrosimulační model napojení Radlické radiály na Městský okruh zpracovaný ČVUT z přelomu let 2018/2019 (k dispozici zde: <https://radlickaradiala.info/download/studie-bmm-dobrisska-201811.pdf>). Význam dopravního uzlu Dobříšská x Radlická x Křížová x jednosměrný most zdaleka převyšuje otázku napojení SCS. Přes tento uzel totiž bude napojen i Terminál Smíchovské nádraží a bude jím projíždět vysoké stovky autobusů městské a příměstské veřejné dopravy denně, tj. na funkčnosti křižovatky budou závislé tisíce cestujících využívající hromadnou dopravu. Uzel také přenáší významnou část dopravy z Jihozápadního města (přes 65 tisíc obyvatel) a dálnice D5. Z tohoto důvodu je třeba mít vysokou míru jistoty o funkčnosti navrženého dopravního řešení a Dokumentaci SCS doplnit o mikrosimulační model. Pochybnosti o funkčnosti uzlu Dobříšská x Radlická x Křížová x jednosměrný most je třeba je třeba jednoznačně vyvrátit i z hlediska dopadů na životní prostředí. Všechny podkladové studie (rozptylová, hluková atd.) vycházejí z toho, že vozidla budou daným uzlem projíždět plynule průměrnou rychlostí 30 – 37,5 km/h (dle Podkladové studie TSK, Příloha 4.1). Dopady na životní prostředí (zejména ovzduší a bezpečnost) by však byly zásadně jiné, pokud by v místě vznikala kongesce. Kolony opakovaně se rozjížděných/zastavujících vozidel zatěžují životní prostředí podstatně více, než plynule jedoucí vozidla. Navíc ul. Radlická od centra směrem na

západ stupá do mírného kopce, a proto by opakovaně se rozjíždějící vozidla v těchto místech produkovala více zplodin, než na rovině (túrování motoru při rozjezdu do kopce).

Bohužel předložená Dokumentace SCS jednoznačně nevyvrací důvodnou obavu podatele, že ke kongescím bude docházet, neboť se klíčovými problémy křižovatky vůbec nezabývá.

Další důvody, proč při posuzování dopadů fungování uzlu Dobříšská x Radlická x Křížová x jednosměrný most postupovat mimořádně obezřetně, je Akční plán snižování hluku aglomerace Praha 2019 (viz usnesení Rady HMP č. 2653 ze dne 2. 12. 2019). Z něj vyplývá, že jedním z kritických míst „priority I“ je právě ulice Radlická (ID kritického místa: 23).

Je zřejmé, že se jedná o místo, kde by dle názoru podatele mohly vznikat kolony rozjíždějících se a zastavujících aut z důvodů zúžení do jednoho jízdního pruhu. S ohledem na stoupání vozovky směrem na západ hrozí při kolonách zhoršení hlukové zátěže (túrování motoru při rozjezdu do kopce). Hluková studie ani oznámení se s tímto fenoménem nevypořádávají, a nejsou proto způsobným podkladem pro posouzení dopadů záměru na životní prostředí.

S ohledem na význam a problematičnost uzlu křižovatka Radlická x Dobříšská x Křížová x jednosměrný most je třeba doložit jeho funkčnost v čase dopravních špiček s ohledem na interakce projíždějících vozidel ve všech dopravních proudech a pravděpodobný vznik kongescí v okolí křižovatky na základě mikrosimulačního modelu. Dle výsledků mikrosimulace je dílčí studie případně doplnit (aktualizace navazujících studií – hluková, rozptylová atd.).

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/ISEA/OOP/VIII ze dne 26. 3. 2012 („stanovisko MHMP“), které jasně formuluje podmínku, že *„[p]ři 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: *„[c]ílem opatření z pohledu ochrany ovzduší je motivování řidičů k preferování jiného druhu dopravy na úkor IAD a tedy snížení objemu dopravního výkonu IAD [...].“* I 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 naddimenzovaný počet levných parkovacích míst. 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 prověří, zda umístění P+R nepovede 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.

Zároveň podatel žádá zpracování alternativní varianty záměru bez parkoviště P+R (podrobněji níže).

2. Odstav autobusů není vyřešen

Dle DIP je v Terminálu třeba umístit asi 100 odstavů autobusů (bod 5.2.13). Předchozí studie Terminálu (6/2018) hovořila o potřebě umístit 100 - 110 odstavů. Počet odstavů by měl být dimenzován s výhledem do delší budoucnosti. Celosvětový trend stěhování obyvatel k metropolím bude v dalších desetiletích pokračovat. Kapacita příměstské hromadné dopravy, včetně autobusů, bude muset stoupat. Navrhujeme, aby projekt Terminálu počítal s 30% rezervou počtů odstavů, tedy cca 130 odstavů. Rezerva by mohla vzniknout tak, že budova „parkoviště P+R“ bude navržena tak, aby se jeho jednotlivá patra mohla přeměnit na odstavy autobusů.

Zásadní problém podatel spatřuje v tom, že v rámci Terminálu je umístěno pouze 44 odstavů (bod 5.2.12 DIP) z potřebných 100 (až 130) odstavů. Zajištění dostatečného počtu odstavů je pro fungování Terminálu naprosto zásadní. Pokud nebudou mít autobusy kde zaparkovat, buď bude ohrožena funkce Terminálu, nebo budou autobusy parkovat dále od Terminálu a vždy prázdné přejíždět. Takové řešení by bylo ekonomicky a ekologicky naprosto nevhodné (zbytné cesty zatěžující emisemi okolí). Podatel upozorňuje, že studie Terminálu (6/2018, str. 240) dokonce uvažuje o umístění části odstavů u metra Jinonice, tj. prázdné busy by zbytečně zatěžovaly ul. Radlickou.

DIP situaci alibisticky komentují slovy, že se „jeví jako nezbytné zajištění dalších odstavů v okolí“ (bod 5.2.13). Optimálním řešením mají být dle oznámení odstavy na sousedních pozemcích ČD / SŽDC. Není však jasné, jaké záměry ČD / SŽDC s pozemky má a hlavně v budoucnu může mít. Funkčnost Terminálu by neměla být závislá na (libo)vůli jiného subjektu. Žádáme, aby oznamovatel doložil, že je schopen zajistit všechny potřebné odstavy na svých pozemcích.

Jsou to právě autobusy, které nejvíce znečistí ovzduší v okolí záměru (viz bilanční tabulka na straně 56 oznámení). Jakékoliv dodatečné cesty autobusů mají zásadní vliv na dopad Terminálu na životní prostředí.

Žádáme, aby byla zpracována studie, která doloží, jakým způsobem bude nedostatek odstavů řešen. Podatel by považoval za optimální, aby část budovy P+R byla upravena tak, aby mohla sloužit k odstavům busů.

3. Stavba nevyhovuje nárokům na cyklodopravu

Cyklodoprava je v současné době celosvětově podporovaný moderní fenomén, jehož rozvoj na Praze 5 dosud značně zaostává. Přitom v mixu typů dopravy jde o složku nejvíce ekologickou a městotvornou, zároveň nejméně náročnou na prostor. Městská část Praha 5 se zavázala k rozvoji cyklistické dopravy Akčním plánem rozvoje cyklistické infrastruktury na území MČ Praha 5, který vychází z dokumentů národní a celoměstské úrovně, tj. Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050; Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013–2020; Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020; Koncepce státní politiky cestovního ruchu v ČR na období 2014–2020; Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR; Politika územního rozvoje ČR, Aktualizace č. 1. Hlavní město Praha v rozvoji cyklistiky vychází mj. z dokumentů: Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy z roku 2014; Koncepce cyklistické infrastruktury do roku 2020; Systém cyklistických tras na území Prahy; Koncepce rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky v hl. městě Praze do roku 2020 aj.

Podatel proto považuje za nepřijatelné, že v projektu není navrženo funkční cyklistické propojení východozápadním směrem, a to údajně "z prostorových důvodů". Přitom právě tento směr v celém prostoru Prahy 5 zoufale chybí a prakticky znemožňuje velké části obyvatel západního břehu Vltavy využívat k dopravě jízdní kolo. Odsouvat nalezení vhodného cyklopropojení Radlická – Dvorecký most/nábřeží do budoucnosti, jak doslovně zmiňuje dokumentace, znamená ve skutečnosti na tuto trasu zcela rezignovat, protože v té době budou již všechny současné projekty schváleny a dokončeny. Podle dokumentace chybí také bezbariérové cyklopropojení hlavního bulváru Smíchov City s ulicí Nádražní před terminálem, kudy dál na jih pokračuje cyklostezka A1. Uvedený postup zásadním způsobem degraduje celou filosofii nově budovaného terminálu, který má moderně integrovat všechny druhy dopravy a především má – mj. vzhledem k velmi špatné emisní a hlukové situaci na Smíchově, které přímo ohrožují zdraví občanů (viz bod "IV. Dosažení imisních limitů") – preferovat ty ekologické, tj. cyklodopravu.

Obdobně není jasné, zda budou přístupy ke všem třem stanovištím B+R pro cyklisty bez bariér. Největší plánované B+R v budově parkoviště (až 1000 kol) se, vzhledem k neexistenci propojení východozápadním směrem, nachází daleko mimo logický pohyb cyklistů a jeho využitelnost je značně problematická. Nabízí se zde jen bezbariérový vstup do ulice Dobříšské, tedy zcela mimo cyklostezku A1. Není také jasné, jakým způsobem bude v B+R řešeno jednoduché zabezpečení kol (biketower, kolárna se vstupem na kartu apod.).

Dokumentace neřeší bike sharing (P+B), který dnes v Praze získává na oblibě, ani turistické uschování kol po příjezdu do Prahy.

S uvedenými problémy a cyklo-návazností na terminál souvisí další řešení cyklostezky A1 od Lihovaru severním směrem, jejíž vedení se stane problematické, když bude po rekonstrukci ulice Nádražní zúžena. Uvažuje se zde s jinými cykloopatřeními? Jak bude řešeno napojení a využití železničního mostu pro cyklisty?

Terminál Smíchovské nádraží je objemnou a velmi nákladnou stavbou, v rámci které se bude budovat mnoho napojení a komunikací. Přesto je z těchto cest cyklodoprava vyloučena!

Žádáme, aby výše uvedené připomínky byly vyřešeny a cyklodoprava se stala skutečně integrální součástí terminálu. Realizace projektu bez uvedených opatření by paralyzovala cyklistické využití Smíchova na mnoho let do budoucnosti.

III. Jednota záměru přestavby 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“ – posuzování EIA probíhá (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_PHA1090),
3. „Terminál Smíchovské nádraží“ (autobusové nádraží a parkoviště P+R) – aktuálně projednávaný záměr,
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“.

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.

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 změnilly. 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.

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

IV. Dosažení imisních limitů

Otázku ovzduší, hluku a rozptylovaných podmínek obecně přítom oznamovatel chápe za jednu z nejpalčivějších 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 PM₁₀, PM_{2,5}; NO₂; benzo(a)pyren) v Praze, kde za znečištění může právě IAD. Celkově pak materiál uvádí, že „[d]oprava je majoritním zdrojem emisí tuhých látek i suspendovaných částic PM₁₀ 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.polovinanebe.cz/emise-zabiji-desateronasobne-vice-lidi-nez-dopravni-nehody/> nebo aktuálně <https://blisty.cz/art/94266-znecistení-ovzduší-v-cr-roce-předčasne-zabije-pres-deset-tisic-lidi.html>. Přitom v okolí připravovaného projektu se nachází hned několik školek, škol i dětských hřišť.

V tomto ohledu je nutné připomenout, že 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 navrzení variantních řešení, k zajištění, že realizované řešení bude představovat co možná nejnížší zátěž pro území.

V. Další postup ve věci

Pro případ, že by odbor ochrany prostředí ve zjišťovacím řízení neshledal důvody pro další posuzování záměru, podatel navrhuje, aby pro realizaci záměru byly stanoveny tyto podmínky (vychází z fungování garáží na Letné (<http://www.garazeletna.cz/>)).

1. Záměr bude realizován bez parkoviště P+R.

2. Celková kapacita krátkodobého parkoviště (stání do 24h) v záměru nepřesáhne 300 stání. Tento počet odpovídá předchozím územním studiím. Krátkodobé parkování (do 24h) v záměru bude zpoplatněno komerční hodinovou sazbou odpovídající cenám komerčního parkování v okolí. Krátkodobé parkování nebude součástí systému P+R. Jak již bylo uvedeno výše, problémem jsou *levná* parkovací místa v centru měst, protože právě ty vyvolávají nové cesty autem. Je třeba řidiče motivovat, aby auta odstavovali na okrajích měst, tj. na okraji Prahy nabídnout nejnižší cenu parkování. Navržené parkoviště u Terminálu je ze všech plánovaných P+R nejbližší centru Prahy (viz výše), tj. cena za parkování by měla být nejvyšší. Podatel proto žádá, aby cena krátkodobé parkování (do 24 hodin) odpovídala cenám komerčních krytých parkovišť v okolí (dnes cca 50 Kč za hodinu).

3. Více než polovina parkovacích stání v záměru bude vyhrazena pro dlouhodobé parkování místních obyvatel, a to za režijní cenu. Část uvolněných parkovacích míst z ulic bude využita k výsadbě stromů (snížení dopadů autobusové dopravy generované Terminálem).

4. Přímo v záměru bude umístěno potřebných 100 (až 130) odstavů autobusů (např. tak, že konstrukce budovy P+R umožní v jednotlivých patrech i parkování autobusů).

VI. Shrnutí

Dle bodu B.I.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 nezbytné.

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:

1. Záměr bez parkoviště P+R.

2. Celková kapacita krátkodobého parkoviště (stání do 24h) v záměru nepřesáhne 300 stání. Tento počet odpovídá předchozím územním studiím.

3. Krátkodobé parkování (do 24h) v záměru bude zpoplatněno komerční hodinovou sazbou odpovídající cenám komerčního parkování v okolí. Krátkodobé parkování nebude součástí systému P+R. Jak již bylo uvedeno výše, problémem jsou *levná* parkovací místa v centru měst, protože právě ty vyvolávají nové cesty autem. Je třeba řidiče motivovat, aby auta odstavovali na okrajích měst, tj. na okraji Prahy nabídnout nejnižší cenu parkování. Navržené parkoviště u Terminálu je ze všech plánovaných P+R nejbližší centru Prahy (viz výše), tj. cena za parkování

by měla být nejvyšší. Podatel proto žádá, aby cena krátkodobé parkování (do 24 hodin) odpovídala cenám komerčních krytých parkovišť v okolí (dnes cca 50 Kč za hodinu).

4. Více než polovina parkovacích státní v záměru bude vyhrazena pro dlouhodobé parkování místních obyvatel, a to za režijní cenu. Část uvolněných parkovacích míst z ulic pak by šlo využít k výsadě stromů (snížení dopadů autobusové dopravy generované Terminálem).

5. Přímo v záměru bude umístěno potřebných 100 (až 130) odstavů autobusů (např. tak, že konstrukce budovy P+R umožní v jednotlivých patrech i parkování autobusů).

V souvislosti s výše uvedený 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 emise 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 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.

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)

- Hlavní město Praha, Ing. Otto Janda – odbor investiční, Vyšehradská 2075, Praha 2

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, Mgr. Renáta Zajíčková - starostka, 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
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravy, 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