

Magistrát hl.m. Prahy
Odbor územního rozvoje
Jungmannova 35/29
Praha 1, 110 00

Připomínky k územní studii Opatov – Na Jelenách

(červený text - aktualizace připomínek)

Vítáme snahu o komplexní řešení území v centru Jižního Města. **Studie má přínos ve shromáždění údajů o řešeném území do jednoho místa.** K předložené verzi územní studii Opatov – Na Jelenách však máme následující připomínky.

Způsob jejího projednávání nicméně nepovažujeme za vhodný. Velmi necitlivě byla stanovena doba k projednání studie od 19. 11. 2018 do 7. 1. 2019. Jedná se předvánoční a vánoční období, dobu adventu, období dovolených, kdy se čas tráví s rodinou a nejbližšími. Není jasné, proč byl tento termín stanoven a vybrán. Studie nepodléhá žádnému řízení vyplývajícímu z právní úpravy. Nabízí se, že není zájmem pořizovatele, aby se veřejnost, ale i samospráva a státní správa, se seznámila s takovýmto závažným „rozvojovým“ dokumentem.

Studie nebyla vůbec projednána v zastupitelstvu MČ Praha 11, ve výborech zastupitelstva ani na komisích rady MČ Praha 11. Pro mě, jako zastupitelku MČ 11, bylo časově velmi obtížné odpovědně se s rozsáhlým materiálem seznámit, pracovat a spolupracovat s ostatními subjekty včetně veřejnosti. Spolupráci mezi Magistrátem a MČ Praha 11 si lze představit na lepší úrovni.

Zadání a zpracování studie trvalo několik let, na dotazy občanů radnice na setkání 18.12.2018 na ZŠ Mikulova vyčlenila pouhou hodinu.

Územní studii budeme porovnávat se zadáním.

Dále ji budeme porovnávat s podnětem k pořízení regulačního plánu (RP) Opatov – Na Jelenách, schváleným zastupitelstvem MČ Praha 11, kterého pořízení nebylo schváleno zastupitelstvem HMP, ale ze kterého zadání územní studie vycházelo, i když nebylo povinností zpracovatele územní studie se s tímto podnětem seznámit. V podnětu jsou však přesněji specifikovány představy o budoucím charakteru území.

Další připomínky budou vyjadřovat náš názor na předloženou verzi.

Po vypořádání připomínek a přepracování územní studie žádáme o možnost připomínkování upravené verze studie. Bude-li územní studie eventuálně schválena, požadujeme její zpracování do návrhu Metropolitního plánu hl. m. Prahy.

Zásadně nesouhlasíme s variantou B, která není v souladu s platným územním plánem a která zásadně navyšuje míru zastavěnosti území. Dosud není vyřešena ani zástavba v intenzitě navrhované platným ÚP. Variantu B není ani v souladu s žádostí na pořízení studie MČ Praha 11. Proto naše připomínky směřujeme pouze k variantě A.

Porovnání se zadáním územní studie:

1. **V zadání se uvádí (str. 5):** ...dotvořit existující soubor JM (cenný urbanistický soubor bez památkové ochrany, panelová zástavba Jižního Města I) podél páteřní ulice Chilské zástavbou splňující soudobé urbanistické nároky, zároveň zohlednit odlišný typ struktury Starého Chodova navazující ze západu, ...

V zadání se uvádí (str. 8): Studie navrhne Chilskou ulici jako městskou třídu s provozem veřejné hromadné, automobilové, cyklistické a pěší dopravy.

V podnětu RP (str. 4) se uvádí: ... Komunikace Chilská bude řešena jako městská třída...

Předložená studie výše uvedené nesplnila.

2. **V zadání se uvádí (str. 5):** Územní studie navrhne čitelně hierarchizovanou strukturu veřejných prostranství v návaznosti na stávající okolní veřejná prostranství a zajistí plynulá a atraktivní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu:

a) Centrální park – Opatov – Starý Chodov – Na Jelenách (s možností dalšího propojení na sídliště Jižní Město II a Kunratický les, případně Hostivařský lesopark),

b) Ke Stáčírně – Litochlebské náměstí – Opatov – Na Jelenách – Šeberov.

Předložená studie bod b) nesplnila. Nenavrhla plynulé a atraktivní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu Ke Stáčírně – Litochlebské náměstí ani Na Jelenách – Šeberov.

3. **V zadání se uvádí (str. 6):** ... Navržená zástavba bude reagovat na strukturu zástavby navazující (např. na západě na strukturu Starého Chodova, na východě na strukturu panelového sídliště) směrem k hranici řešeného území.

Nikde v textové části není uvedena podlažnost budov, která byla prezentována na veřejném jednání a která je zobrazena ve výkresu A_B.II.j nadhledova perspektiva hmotového řešení_181114

Nesouhlasíme s uvedenou výškovou hladinou v jednotlivých blocích. Podle PSP:

Výšková regulace

(1) Výškové uspořádání se definuje stanovením výškových hladin podle odstavce 2, určením závazné maximální a minimální regulované výšky budov nebo stanovením minimálního a maximálního počtu podlaží.

(2) Výškové hladiny určují minimální a maximální regulovanou výšku budov a stanovují se takto:

hladina I 0 m – 6 m,

hladina II 0 m – 9 m,

hladina III 0 m – 12 m,

hladina IV 9 m – 16 m,

hladina V 12 m – 21 m,

hladina VI 16 m – 26 m,

hladina VII 21 m – 40 m,

hladina VIII nad 40 m;

rozsah výšek v území lze stanovit určením jedné nebo více hladin. Maximální regulovaná výška je pro jednotlivé hladiny stanovena v celé vymezené ploše, minimální regulovaná výška pouze podél stavební čáry orientované do uličního prostranství.

(3) Spolu s určením výškové regulace v územním nebo regulačním plánu lze stanovit podmínky, za jejichž splnění lze stanovenou maximální regulovanou výšku přesáhnout, popřípadě minimální regulovanou výšku podkročit, a to určením konkrétního místa nebo typu stavby anebo obecných pravidel.

Nesouhlasíme s určením výškové hladiny ve všech blocích, tak jak ji navrhuje předložená studie. Výškové hladiny jsou naddimenzované. Požadujeme snížení výškové hladiny.

Požadujeme, aby podél Chilské ulice byla zástavba maximálně 8-podlažní a směrem ke Starému Chodovu se snižovala na 4-podlažní. Nesouhlasíme s umístěním 11-podlažních obytných budov západně od Chilské ulice. Nelze popsat do kterého bloku domy patří, neboť není propojen výkres A_B.II.j nadhledova perspektiva hmotového řešení_181114 s výkresem A.II.b Hlavní vykres-prostorove vztahy_181114.

Zástavbu podél Hviezdoslavovy ulice požadujeme maximálně 4-podlažní.

Hviezdoslavova ulice, návrh zástavby podél ulice a podél stávající bytové zástavby, znamená omezení parkovacích míst pro stávající rezidenty. Argumentace odstínění hluku, zástupné, hluk je i od kruhové křižovatky a ulice Ke Stáčírně. Dojde k omezení oslunění lokality. Nová zástavba je z jižní strany stávajících panelových domů.

Zástavba v lokalitě Na Jelenách by měla být maximálně 6-podlažní. Neměla by svou úrovní překročit výšku hlukového valu, který chrání území před nežádoucími účinky hluku z D1.

Požadujeme, aby součástí přepracované územní studie byl hlavní výkres pro variantu A dle podoby prezentované na veřejném projednání studie dne 18.12.2018 - náhledová perspektiva hmotového řešení.

Přepracovaná studie by rovněž měla definovat výškové uspořádání bloků nejen podle výškových hladin, ale také stanovením max. počtu podlaží.

4. V zadání se uvádí (str. 6): ...*Bude definováno celkové urbanistické řešení Litochlebského náměstí a jeho okolí, včetně dopravního řešení, do kterého bude zakomponováno zdejší pietní místo (pomník padlých z 1. světové války z Chodova).*

V zadání se uvádí (str. 7): ... *bude zachován park okolo pietního místa severně od Litochlebského náměstí (pomník padlých z 1. světové války z Chodova)*

Ve studii se uvádí (str. 75): ... *Předpokládá se vznik parkově upraveného prostoru s peším provozem ve druhé frontě „za dominantou“ směrem od Litochlebského náměstí. Prstenec pěších komunikací by měl obemknout objekty zpevňující náměstí zezadu tak aby byla vytvořena paralelní pěší trasa klidnějším prostředím dále od rušných komunikací. Součástí stavebního bloku v ose Chilské ulice je výšková dominanta bodového charakteru. Z jihozápadu přiléhá k prostoru kruhového objezdu zeleň a návodně se propisuje plynule zvlněná stavební čára uvozující dále na jih park určený k rekreaci, zatímco na jihovýchodě při ústí Hviezdoslavovy ulice je vymezen veřejný prostor charakteru podružného náměstí. Celkové urbanistické řešení Litochlebského náměstí se zakomponováním pietního místa památníku padlých za 1. Světové války z Chodova padlých za 1. světové války z Chodova počítá s ponecháním památníku v mírně přesunutě poloze, tak, aby byl jeho význam akcentován alejí a osově ukončoval komunikaci vedoucí k Základní škole Chodov.*

Ve studii se uvádí (str. 79): ... *V severní části (nestavební blok P04) zachovat památník na Litochlebském náměstí, lze jej přemístit na osu proti budově Základní školy Chodov, kde je vidět ulicí Valentova na starou zástavbu a tuto návaznost propojit alejí doprovázející ulici. V této části zůstanou zachovány části porostu stávajících lip.*

Předložená studie tento bod nesplnila.

Zásadně nesouhlasíme s jakoukoli manipulací s pietním místem. Zásadně nesouhlasíme se zmenšením plochy parku kolem pietního místa. Nesouhlasíme s žádnou výstavbou v místech parku okolo pietního místa, v bloku B09 Zásadně nesouhlasíme s umístěním dominanty v

bloku B09. V tomto místě měla být umístěna novostavba administrativní výškové budovy „Litochlebský park“. S tímto záměrem nesouhlasili místní obyvatelé. Podařilo se jim dosáhnout zrušení úpravy územního plánu, která byla pro výstavbu nezbytná.

Kruhová křižovatka Litochlebské náměstí, plocha izolační zeleně uvnitř, rozsáhlé území, které vůbec neplní funkci veřejného prostoru. Je třeba ve studii doplnit a dořešit. Využití pro zeleň limitováno „ochranným pásmem“ komunikací a rozhledovým úhlem, prioritou bezpečnost provozu. Realizace zeleně omezena, omezena průchodnost území.

Zástavba Litochlebské náměstí, mezi ulicemi Turkova a Ke Stáčírně, nemá vyřešenu dopravní obsluhu a dopravní napojení. Zásadní nesouhlas s napojením území přes ulici Valentova, již mimo řešené území studie. Valentova ulice je obslužná komunikace pro stávající zástavbu.

5. V zadání se uvádí (str. 7):... Koncepce dopravního řešení bude navržena s ohledem na minimalizaci bariér v území. Cílem je vytvoření příznivého životního prostředí pro obyvatele a zvýhodnění pěší, cyklistické a hromadné dopravy.

Předložená studie se ani nesnaží o minimalizaci hlavních bariér v území (kromě přemostění D1). Ani ve variantě B, která navrhuje změny územního plánu, se neuvažuje s přeměnou kruhového objezdu na Litochlebském náměstí na průsečnou křižovatku.

Ve studii se pouze uvádí (str. 75):... To bohužel neumožňuje uvažovat kruhový objezd jako průsečnou křižovatku vzhledem k tomu, že by bylo nutné upravit hranice funkčních ploch Izolační zeleň a Vybraná komunikační síť....

Ve studii se dále uvádí (str. 71):... Vytvořením paralelních tras k Chilské na obou stranách poskytnout alternativní možnosti prostupu územím (rušná dopravní tepna – relaxační pěší zóna se službami – park)..

Ve studii se dále uvádí (str. 95):... Hlavní dělení do etap by tedy mělo probíhat především podle toho, jaké veřejné prostranství výstavbou vzniká (dotvoření břehů ulice Chilská, dotvoření prostoru Litochlebského náměstí, zpevnění ulice Hvězdoslavova), dále pak aby etapizace umožňovala zástavbu soubory staveb na levém nebo pravém břehu komunikace...

Pojem břeh jasně ukazuje na potřebu zklidnění Chilské, která je v současné podobě bariérou území. Při veřejném představení územní studie na ZŠ Mikulova bylo zpracovateli studie tvrzeno, že v rámci studie navrhli zrušení podchodů pod ulicemi (např. v případě ul. Turkova) a jejich nahrazení povrchovými přechody pro chodce - nic takového není v textové části studie uvedeno.

Dále bylo tvrzeno, že problémem změny tvaru křižovatky na Litochlebském nám. není pouze funkční plocha IZ, ale rovněž vedení sítí. Vymezení sítí v dané lokaci není nikde v textové části studie uvedeno.

Předložená studie zadání nespĺnila.

Požadujeme přeměnu kruhového objezdu na Litochlebském náměstí na průsečnou křižovatku.

Podle zadání studie požadujeme, aby komunikace Chilská byla řešena jako městská třída s provozem veřejné hromadné dopravy s přímou vazbou dopravní obsluhy na přilehlou zástavbu a s omezením tranzitní dopravy. Tranzitní dopravou se míní průjezdná doprava z okraje města do centra města (případně i dále) a zpět přes řešené území, přičemž řešené území není jejím cílem. Nelze se spoléhat na tvrzení, že dostavba 511 vyřeší tranzitní dopravu. Vyřeší nákladní kamionovou dopravu, ne však tranzitní osobní automobilovou dopravu, která naopak při uvolnění kapacit na D1 v oblasti Chodova vzroste.

Navrhované dopravní řešení, které naprosto rezignuje na zklidnění Chilské ulice, vytváří v

budoucím centru Jižního Města stejný problém, jaký je v současnosti na Vinohradech a Václavském náměstí, kdy dopravní tepna, která neslouží k obsluze území, toto území protíná a degraduje veřejný prostor v jejím okolí. V současnosti se nabízí jedinečná příležitost, jak této degradaci zabránit na samotném počátku. **Požadujeme, aby studie navrhla řešení tohoto zásadního problému a nenadřazovala tranzitní dopravu územím potřebám městského centra a obyvatel Prahy 11.**

6. V zadání se uvádí (str. 7):... *Studie prověří možnost zřízení druhého výstupu ze stanice metra Opatov.*

Ve studii se uvádí (str. 83): *Z hlediska obsluhy řešeného území prostředky hromadné dopravy v současné době je a do budoucna bezesporu zůstává rozhodujícím prvkem provoz metra na trase C s vazbami na stanici metra C Opatov. Dle výsledků dopravního průzkumu bylo ve stanici Opatov v běžném pracovním dni zachyceno cca 40 tisíc cestujících, se špičkovou hodinou provozu v ranní době mezi 7-8 hodinou a odpoledním špičkovým obdobím mezi 16-18 hodinou.*

Předložená studie tento bod nesplnila.

Dále upozorňujeme na skutečnost, kterou studie, v souvislosti s navrhovaným rozvojem území, vůbec neřešila. **Metro C je už na hranici své kapacity v ranní dopravní špičce i odpolední a to i ve směru z centra Prahy vzhledem k dopravní obslužnosti administrativního celku The Park v blízkosti stanice metra Chodov. Požadujeme proto zohlednit přepravní kapacity metra při plánování rozvoje zájmového území.**

7. V zadání se uvádí (str. 7):... *Bude navržena výhledová podoba terminálu veřejné dopravy Opatov s ohledem na plánované dopravní stavby mimo řešené území (konkrétně stavba stanice metra D v Písnici včetně plánovaného terminálu autobusů veřejné dopravy a plánovaných P + R u stanic metra D).*

Ve studii se uvádí (str. 83):...*V současné době na stanici metra C Opatov navazují autobusové zastávky městské a příměstské hromadné autobusové dopravy s vazbami na jihovýchodní sektor Pražského regionu. Zastávky těchto linek jsou situovány na mostní konstrukci v ulici Chilská nad vestibulem stanice, propojení je zajištěno jak pevným schodištěm, tak eskalátory. Předkládaný návrh s ohledem na současný prahový stav stávajících zařízení pro hromadnou dopravu na mostní konstrukci již nepředpokládá možnosti dalšího navyšování počtu linek a dalších spojů autobusové dopravy. V tomto směru je třeba ze strany městské části Praha 11 podporovat a trvat na urychlení procesu další přípravy stavby trasy D metra se stanici metra D Písnice, včetně plánovaných dalších dopravních staveb a zařízení pro hromadnou autobusovou dopravu. Teprve realizace těchto staveb je předpokladem pro jisté uvolnění a humanizaci přetíženého komunikačního prostoru u stanice metra C Opatov.*

Studie nepředpokládá navyšování počtu linek městské a příměstské hromadné autobusové dopravy. Nenavrhuje však ani jejich snížení či převedení autobusových zastávek příměstské autobusové dopravy na jiné místo. Příměstské autobusové linky mají v současnosti na Opatově konečnou zastávku a (jak uvádí studie) kruhový objezd na Litochlebském nám. využívají jako obratiště. Studie nenavrhuje posun konečných zastávek městské a příměstské autobusové dopravy do jiných částí města. Studie ale neřeší umístění autobusů a zázemí jejich řidičů vzhledem ke konečným zastávkám linek.

Předložená studie tento bod nesplnila.

Požadujeme, aby studie navrhla všechna zastávky MHD v lokalitě Opatov jako průběžné.

8. V zadání se uvádí (str. 8):... *Doprava v klidu bude řešena přednostně mimo veřejná*

prostranství, v nezbytných případech podél ulic, nikoli na rozsáhlých parkovacích plochách...

V podnětu RP (str. 4) se uvádí:... *Projektant návrhu RP prověří možnost řešení snížení deficitu dopravy v klidu na Jižním Městě....*

Ve studii se uvádí (str. 86):... *Stále rostoucí stupeň automobilizace a tím také rostoucí počty vozidel v řešeném území v podstatě již naplnily stávající využitelné kapacity pro odstavování a parkování vozidel. Tento problém se v řešené lokalitě projevuje především v sektoru vysokopodlažní obytné zástavby po obou stranách ulice Hviezdoslavova. Stále narůstající požadavky na rozšíření ploch pro parkování, bude třeba řešit zkapacitnění stávajících ploch a to formou stavebních objektů.*

Podle A_B.II.c Vykres využití území_181114 jsou bloky B06 a B08 určeny ve studii pro bydlení. Ve studii se uvádí (str. 96):... *Zástavba bloků na místě dnešních parkovacích kapacit zastupujících funkci povrchového parkoviště P+R je svázána se zajištěním potřebných kapacit v rámci stavby kapacitního parkovacího domu P+R. Stavebník je povinen zajistit na svém pozemku dopravu v klidu odpovídající potřebám navrhované funkce. Okolí lokality se potýká s nedostatkem parkovacích ploch pro stávající rezidenty i řidiče dojíždějící z východní strany od Prahy. Při zástavbě volných ploch doporučujeme zohlednit poptávku po parkovacích místech ze strany rezidentů.*

Předložená studie nenavrhlá konkrétní řešení pro snížení deficitu dopravy v klidu pro obyvatele Jižního Města, neboť řešení uvedené na str. 96 není vymahatelné.

Připomínáme, že deficitem parkování v klidu trpí celé širší okolí zájmového území, nejen okolí ul. Hviezdoslavova.

9. V zadání se uvádí (str. 8):...*Studie navrhne záchytný parking P + R Opatov (optimálně jako podzemní stavbu), prověří možnost umístění 300 parkovacích míst, případně kapacity vyšší, vyplývající ze studie na tento záměr.*

V podnětu RP (str. 4) se uvádí: ... *Kapacita P + R v řešeném území nepřekročí 300 stání pro osobní automobily. Pro parkování P + R budou navržena podzemní parkoviště.*

Ve studii se uvádí (str. 86):... *V souladu se záměry Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy a také již dříve vypracovanými urbanistickými studiemi je při východní straně ulice Chilská umístěn objekt záchytného parkoviště P+R. V rámci přípravných prací byla v Ateliéru PROMIKA, s.r.o., (09/2013) vypracována tzv. realizační studie pro přípravu stavby kapacitního objektu záchytného parkoviště typu P+R v blízkosti stanice metra C Opatov. Návrh objektu záchytného parkoviště P+R byl proveden variantně v krátké vazbě na mimoúrovňovou křižovatku „Exit 2“ dálnice D1, vstupující od jihovýchodu do hlavního města a s dalšími vazbami na ulice Chilská a Opatovská.... Dle poskytnutých podkladů je objekt navržen jako čtyřpodlažní stavba hromadné garáže s provozem typu záchytného parkoviště P+R s celkovou kapacitou 498 stání. Konstruktivní systém je navržen jako železobetonový monolit s nosnými sloupy v základním modulu 8,1m.... V souladu se záměry Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy předkládaná územní studie rovněž respektuje záměr na umístění objektu záchytného parkoviště P+R při západní straně ulice Chilská. Navrhovaný objekt záchytného parkoviště P+R s předpokládanou kapacitou cca 100 stání bude situován v rámci funkční plochy SMJ-F, opět v krátké vazbě na mimoúrovňovou křižovatku „Exit 2“ dálnice D1.*

Zásadně nesouhlasíme s umístěním P + R, které bude řešeno jako nadzemní parkovací dům.

Jeho situování je nevhodné do zástavby městského jádra. Své připomínky jsme podali, když byl záměr posuzován v procesu EIA. Žadatel záměr z procesu EIA stáhl. (Dne 19. 12. 2017 obdržel příslušný úřad žádost oprávněného zástupce oznamovatele o ukončení procesu posuzování vlivů předmětného záměru na životní prostředí.)

Předložená studie navrhuje celkovou kapacitu P + R téměř 600 parkovacích míst, což je dvojnásobek požadovaný v zadání. Konstatujeme, že studie z výše uvedených důvodů zadání nesplnila.

10. V zadání se uvádí (str. 8): *Bude navržena dostatečně kapacitní a bezpečná úprava křižovatek Chilská × Opatovská × D1, Na Jelenách × Chilská × D1 × K Hrnčířům, Na Jelenách × Roztylská × U Kunratického lesa × Kunratická spojka a Chilská × Hviezdoslavova × Ke Stáčírně × Türkova s využitím aktuálních oficiálních dopravně inženýrských podkladů a údajů o zatížení komunikační sítě a se zohledněním vyvolané dopravy z navrhované zástavby, včetně zajištění podmínek pro pěší a cyklisty.*

Ve studii se uvádí (str. 87): *...Návrh respektuje záměr na úpravu křižovatky Chilská x Opatovská x D1, který částečně upravuje kolizní připojení přímé rampy z D1 od Průhonice do ul. Chilská. Směr z D1 na sever do ulice Chilská je nově veden upravenou vratnou větví dle přípravné dokumentace vypracované ve společnosti Atelier PROMIKA, spol. s r.o.. V rámci navrhovaných úprav křižovatky se počítá s kompletní rekonstrukcí světelně signalizačního zařízení a rovněž také možností zřízení sdruženého přechodu pro pěší a přejezdu pro cyklisty na severním rameni ulice Chilská. Tento přechod představuje novou příležitost pro pěší a cyklisty na křížení ve směru západ-východ s ulicí Chilská a s další vazbou ve směru na jih k Miličovskému lesu.*

V souvislosti s připravovanou zástavbou při západní straně ulice Chilská se rovněž počítá s úpravou křižovatky Chilská x připojení P+R, včetně zřízení světelně signalizačního zařízení, a také úpravou křižovatky Chilská x Libalova.

Obě stávající křižovatky na ul. Na Jelenách v řešeném území (křížení s ulicí Chilská a následně také Roztylská) byly původně realizovány jako průsečné, následně pak byly přestavěny na okružní křižovatky. S ohledem na deficit kapacity na těchto křižovatkách se navrhuje jejich přestavba opět do tvaru průsečných

křižovatek včetně osazení světelně signalizačního zařízení. V souvislosti s připravovanou zástavbou při západní straně ulice Chilská se rovněž počítá s úpravou křižovatky Chilská x připojení P+R, včetně zřízení světelně signalizačního zařízení, a také úpravou křižovatky Chilská x Libalova.

Obě stávající křižovatky na ul. Na Jelenách v řešeném území (křížení s ulicí Chilská a následně také Roztylská) byly původně realizovány jako průsečné, následně pak byly přestavěny na okružní křižovatky. S ohledem na dopravní situaci na těchto křižovatkách viz. Obr. Sledovaná komunikační síť pro dopravní sčítání - celá Praha - 2017 (pdf, Zdroj.: <https://www.tsk-praha.cz/wps/portal/root/dopravni-inzenyrstvi/intenzity-dopravy>) se navrhuje jejich přestavba opět do tvaru průsečných křižovatek včetně osazení světelně signalizačního zařízení.

V souvislosti s novou zástavbou v lokalitě Na Jelenách je rovněž navržena úprava křižovatky Roztylská x Cigánkova, včetně osazení světelně signalizačního zařízení. Pro zajištění komunikační obsluhy nové zástavby v lokalitě Na Jelenách ze směru od jihu je navržena nová styková křižovatka, zhruba uprostřed úseku ulice. Na Jelenách mezi oběma navazujícími stávajícími křižovatkami.

Vzhledem k tomu, že nedochází k výrazné úpravě požadovaných křižovatek ani k odklonění dopravy do jiných částí Prahy, nejsme si jisti, zda světelná signalizace problémy s kapacitou křižovatek vyřeší.

10a. Na stranách 62 a 63 studie se uvádí, že kapacitní rezervy současných křižovatek Chilská x Opatovská, Chilská x Na Jelenách, Roztylská x Na Jelenách bude nutné prověřit. **Požadujeme provedení prověření kapacitních rezerv těchto křižovatek, stejně jako kapacity navrhovaných**

úprav křižovatek již ve fázi územní studie. Pokud neznáme kapacitní rezervy klíčových křižovatek v území, nelze navrhovat zástavbu území (dokonce v navýšených variantách), která bude zdrojem další automobilové dopravy. Požadujeme rovněž prověření kapacitní rezervy kruhové křižovatky Ryšavého x Roztylská x Pod Chodovem, která je rovněž v současné době na hraně svých kapacit v dopravních špičkách, a to včetně zohlednění dopravní zátěže vyvolané dostavbou 3. etapy OC Chodov.

11. V zadání se uvádí (str. 9):... Studie navrhne koncept etapizace rozvoje území a identifikuje části území, jejichž rozvoj je podmíněn realizací jiné stavby.

Ve studii se uvádí (str. 95): Lávka propojující území Na Jelenách by měla zhotovena co nejdříve, aby bylo území lokality pohodlně dopravně obslouženo městskou hromadnou zástavbou a nezvyšovala se dopravní zátěž osobními automobily. Nepodmiňuje ale zahájení zástavby v lokalitě.

Požadujeme, aby lávka propojující území Na Jelenách podmiňovala zahájení zástavby v lokalitě.

Zároveň požadujeme, aby přemostění D1 bylo provedeno v co nejširším profilu, aby došlo k maximálnímu možnému odstínění hluku z dopravy a ke snížení bariérového efektu komunikace.

Ve studii se uvádí (str. 34): Dalším významným problémovým okruhem je jistá nedokončenost původních záměrů dostavby Jižního Města, která se týká i dopravních staveb a zároveň již také téměř po padesátileté historii užívání jistá opotřebovanost některých starších objektů. Tyto problémy se právě výrazně kumulují v lokalitě v okolí stanice metra C Opatov. Jsou zde stále například zbytkové plochy a komunikace ještě po výstavbě sídliště, některé nedokončené komunikace, problematický stav mostní konstrukce nad stanicí metra.

Požadujeme prověření stavu mostní konstrukce nad stanicí metra Opatov vzhledem k její opotřebovanosti. Požadujeme, aby výstavba v lokalitě Opatov byla podmíněna opravou mostní konstrukce.

Ke kapitole 9 “Etapizace”, návrhová část A ještě uvádíme, že tato kapitola obsahuje obecné informace k etapizaci s odkazem na naplnění stávajícího územního plánu, bez bližšího rozboru a ohledů na problémové okruhy analytické části, které zásadním způsobem ovlivňují možnosti zastavění území. Etapizace neobsahuje bližší specifikaci možnosti zastavování území ani koordinaci veřejných zájmů se soukromými. Co je třeba řešit prioritně, co v návaznostech. Studie nebude plnit funkci objektivního podkladu pro územní rozhodování. Místo komplexního řešení celého území, budou stavby řešeny jednotlivými územními řízeními, tzv. salámovou metodou. V tomto studii zcela selhala. Studie ukazuje problémy, ale tyto problémy konkrétně, konkrétními opatřeními, neřeší. Neprověřuje ani neposuzuje možná řešení problémů. Není patrné, jak stavebníci (investoři) budou naplňovat šetrnost k sousedství a ochranu životního prostředí (§ 152 stavebního zákona).

Další připomínky:

12. Náměstí N04 není zakresleno ani v A.II.b Hlavní vykres-prostorové vztahy_181114, A_B.II.c Vykres využití území_181114. Je pouze uvedeno v A.B.II.a' Vykres sířších vztahy_181114

13. Ve studii se k lokalitě Na Jelenách uvádí (str. 76):...*V rámci návrhu nejsou navrženy velkoprostorové haly. Okraje urbanistické struktury svou výškou odpovídají navazujícím ulicím a vymezují území, výška budov roste směrem k valu, zatímco v druhé řadě za těmito jasně určujícími hranicemi se nachází vysoce přízpůsobivý rastr bloků. Návrh obsahuje možnost umístění i 8 m vysoké bloky kde je možné situovat vývojová centra v drobnějších výrobních/výzkumných blocích městského typu. Tato výška odpovídá ocelovo-betonové lehké konstrukci s jedním vloženým patrem při obvodu modulu. Výšková hladina je ale navržena tak, aby se tato výška dala v odůvodněných případech překročit viz Hlavní výkres.*

Bloky B17, B21, B22 jsou vedeny ve výkresu A_B.II.c Vykres využití uzemi_181114 jako SKLADOVÁNÍ. V těchto blocích jsou výškové hladiny určeny III – IV, což odpovídá až 16 m. Výšce 8 m by odpovídala výšková hladina II. Požadujeme provedení opravy ve výkresové části.

14. Ve studii se uvádí (str. 79):...*Mezi vyšší zástavbou u stanice metra C Opatov a stávající zástavbou rodinných domů v oblasti lokality Starý Chodov zůstává parková plocha nestavebního bloku P06 (má být P05), která by měla mít charakter městského parku. Směrem ke křižovatce Chilská x Opatovská (nestavební blok P07 (má být P06)) může být zástavba odcloněna terénními valy podobně jako na jiných místech v řešeném území. V této části území je také navržen nástup na nadchod nad dálnicí D1, který propojí území lokalita Opatov a lokality Na Jelenách. Dálnice D1 bude odcloněna stávajícími výsadbami, izolační zeleně, která může být podle potřeby doplněna. Nepřístupné plochy u nájezdů na dálnici D1 zůstanou beze změn.*

15. Ve studii se uvádí (str. 83):...*Obsluha území prostředky hromadné dopravy*
Není navržena obslužnost prostředky hromadné dopravy lokality Na Jelenách, pěší dostupnost od stanic metra Chodov i Opatov (i po zřízení přemostění D1) bude pro uživatele nepřívětivá.

16. Ve studii se uvádí (str. 93):...*Veřejná vybavenost*
Žádná veřejná vybavenost není umístěna na západní části Chilské ulice v bloku B12 (ani kolem náměstí N02), veškerá veřejná vybavenost je umístěna na východní straně Chilské ulice. Toto je rovněž záměr pana Sklenky, představitele firmy Starochodovská, a. s., která vlastní pozemky na západní části Chilské ulice a je investorem záměru Nový Opatov. **Tuto skutečnost požadujeme přehodnotit či řádně odůvodnit.**

Ve studii se na str. 93 dále uvádí, že v rámci rozvoje území není potřeba počítat s novou ZŠ, že v okolí je jich dost. **Požadujeme toto prověřit spolu s MČ Praha 11, příp. Magistrátem, a to v kontextu s několika tisíci nových obyvatel, kteří by v území měli bydlet.**

17. Ve studii se uvádí (str. 97):...*Z hlediska ochrany chráněného venkovního prostoru staveb jde u předloženého návrhu o stavby pro bydlení, zdravotnické zařízení, domov seniorů a nově navrhovanou mateřskou školu, které jsou umístovány v lokalitě „Opatov“. Při zajištění požadavků na větrání těchto staveb je možné doporučit jiným způsobem než přirozeně okny – nucené větrání.*
Výše uvedené doporučení není akceptovatelné u staveb zdravotnického zařízení, domova seniorů a navrhované mateřské školy. Bylo by přijatelné u objektů pro administrativu, méně přijatelné u obytných domů.

18. Ve studii se uvádí (str. 98):...*Hodnocení ekonomických nároků i dopadů na území,*

Lokalita Opatov

Varianta A územní studie prokazuje, že pro adekvátní zhodnocení území je nutné zvýšení kódů míry využití území (koeficient zastavěnosti), což je nad rámec zadání. Zástavba území v prezentovaném návrhu je vzhledem k hodnotě lokality nedostatečná a neumožňuje adekvátní zhodnocení pozemků na strategickém místě.

S uvedeným tvrzením zásadně nesouhlasíme. Zisk majitele pozemku nemůže být jediným ukazatelem pro rozvoj území. Důležité pro život obyvatel v daném místě, přilehlém okolí a celém Jižním Městě jsou jiné hodnoty než naprosté vytěžení území.

19. Ve studii se uvádí (str. 110):...Varianta A prokazuje paradox, kdy při metru je vzhledem k vyčerpaným kapacitám míry zastavění možné oproti dopravní logice a blízkosti stanice metra C Opatov umístit méně hrubých podlažních ploch, než kolik jich vyplývá z povoleného kódu míry využití lokality Na Jelenách.

Tato úvaha, která má podpořit navýšení míry zastavění v lokalitě Opatov, se opírá o značně vysoké zastavěnosti bloků v lokalitě Na Jelenách. Blok B20 má míru zastavěnosti 30% a B19 40% jen z důvodu omezení, která jsou dána územním plánem (IZ) a technickou infrastrukturou v území. Ostatní bloky mají mnohem vyšší míru zastavěnosti: B25 70%, B26 75%, B16, B17, B18, B21, B22, B23, B24, B29.- všechny 90%, což je nepřijatelné. Navíc všechny tyto bloky mají požadavek na zeleň na rostlém terénu 0%. Tzn., že lokalita Na Jelenách se stane kromě ploch, které patří do IZ celistvou zpevněnou vybetonovanou plochou. **To je rozvoj, který je z hlediska obyvatel Prahy 11 nepřijatelný, neboť dojde ke zhoršení mikroklimatu, k dalším podpoře tepelného ostrova a tím také k celkovému zhoršení životního prostředí, což nezlepší ani vybudování retenčních nádrží, které jsou navíc podmínkou pro výstavbu v dané lokalitě.**

20. Požadujeme, aby byla prověřena možnost umístění rekreační či sportovní funkce v rámci území Na Jelenách za účelem vytvoření veřejného venkovního koupaliště.

Území Na Jelenách je podmáčené – podzemní voda by byla možno využít pro napájení koupaliště. Výhodou je též přírodně cenné území lokality a klidová oblast (díky zemnímu valu), stejně jako dostupnost území pro obyvatele Prahy 11 i přilehlého okolí díky blízkosti na uzel MHD.

21. Ve studii se na str. 61 uvádí, že díky nevhodně zvolené východní hranici řešeného území nelze řešit propojení s Centrálním parkem. Protože toto propojení považujeme za důležité, požadujeme jej v územní studii přesto navrhnout, např. v rámci var. B. Stejně tak požadujeme provedení návrhu přeložky plynovodní trasy v lokalitě Na Jelenách pro optimalizaci využití území, opět např. v rámci var. B.

22. Požadujeme doplnění tabulky na 112 (bilance zeleně) o položku, kolik stávající zeleně má být v případě varianty A a B zlikvidováno.

23. Územní studie nenaplnuje dikci ustanovení § 30 stavebního zákona, podle kterého územní studie navrhuje, prověřuje a posuzuje možná řešení vybraných problémů, případně úprav nebo rozvoj některých funkčních systémů v území, například veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability, které by mohly významně ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich vybraných částí. Problémová je i vymahatelnost a aplikace územní studie v praxi. Prostorové uspořádání staveb, vymezení stavebních bloků v řešeném území v územní studii odpovídá spíše náplni regulačního plánu než

studii, jak výše uvedeno. Podle § 61 stavebního zákona **regulační plán v řešené ploše stanoví podrobné podmínky pro využití pozemků, pro umístění a prostorové uspořádání staveb, pro ochranu hodnot a charakteru území a pro vytváření příznivého životního prostředí. Regulační plán vždy stanoví podmínky pro vymezení a využití pozemků, pro umístění a prostorové uspořádání staveb veřejné infrastruktury a vymezení veřejně prospěšné stavby nebo veřejně prospěšná opatření.** Bohužel zpracování regulačního plánu bylo pořizovatelem odmítnuto.

Na základě výše uvedeného je nezbytné studii zásadně dopracovat, ve smyslu ustanovení § 30 stavebního zákona, aby mohla být podkladem pro objektivní rozhodování státní správy i samosprávy ve variantě A, a dále i pro stavebníky investory, pro obyvatele MČ Prahy 11. Dořešit je třeba přímé a nepřímé dopady vyvolané rozvojem lokality Opatov - Na Jelenách na území mimo řešené územní studii. Navyšování intenzity zástavby je neopodstatněné, nelze souhlasit s variantou B. Studie má přínos ve shromáždění údajů o řešeném území do jednoho místa, souboru.

24. Za nejdůležitější kapitolu lze považovat kap. 15. (A) Limity území, shrnutí problémů, vlastnosti a potenciálu. Studie jednotlivé problémy řešeného území zařazuje do následujících okruhů 1 až 9.

- 1) Koncepční problémy – písmeno „P“
- 2) Urbanistické závady – písmeno „U“
- 3) Dopravní závady – písmeno „D“
- 4) Technická infrastruktura a limity území – písmeno „T“
- 5) Hygienické závady – Písmeno „H“
- 6) Ostatní závady – písmeno „O“
- 7) Závady veřejného prostoru – písmeno „V“
- 8) Krajinářské závady – písmeno „Z“
- 9) Střety – písmeno „S“

Souhlasit lze s okruhy 3 až 9, zejména s okruhy 3, 4, 5, které představují limity rozvoje a využití řešeného území. Koncepční problémy a urbanistické závady, tj. problémové okruhy 1 a 2 by měly z těchto limitů vycházet, bohužel nevycházejí. Nelze proto souhlasit s úvodním textem kapitoly 15:

*„V rámci rozpracování analýzy zadané územní studie byl jako **zásadní problém území vyhodnocen rozpor jeho vysokého rozvojového potenciálu jak pro celek Jižního města, tak v rámci celopražského rozvoje s nedostatky platného Územního plánu s. ú. Hl. m. Prahy, který omezením míry výstavby nedovoluje plnohodnotné dotvoření místa tak, aby plnilo již dříve zamýšlenou funkci městského společenského centra. Z tohoto důvodu byla zadána k variantě A ještě varianta B, která navrhuje změnu územního plánu a doplňuje zástavbu tak, aby její hustota zaručovala vznik polyfunkčního jádra oblasti. Varianta A a varianta B jsou navrženy tak, aby se navzájem doplňovaly a varianta A mohla bezkolizně sloužit pro rozhodování v území do té doby, než by byly provedeny patřičné změny v platném územním plánu hl. m. Prahy na podkladě varianty B“.***

Zvyšovat intenzitu zástavby bez zásadního vyřešení problémových okruhů je nezodpovědné a nepodložené a neprofesionální. Problémové okruhy 3 až 9 uvedené vylučují. „Problémové okruhy“ lze řešit i bez navrhovaného zvýšení intenzity hustoty zástavby, která naopak přivede do území, již silně zatíženého, další zatížení. Je v rozporu se zadáním (žádostí) žadatele MČ Praha 11.

Vyhodnocený „rozpor“ není ve studii doložen. Omezení míry využití území podle platného územního plánu lze považovat za dané a tím opodstatněné. Bohužel určujícím pro studii nejsou

limity území, problémové okruhy 3 až 9, ale jen intenzita zástavby, její čistě účelové navyšování.

25. V problémových okruzích "T" (Technická infrastruktura) je opomenuta nedostatečná kapacita pitné vody pro lokalitu Opatov, resp. nezbytnost zásobení přes navrhované posílení vodovodu Starochodovská a U Dubu. Jedná se o stavbu vyvolanou a ležící zcela mimo řešené území s dopady na okolí i na vlastnické vztahy. .

26. Ochrana stávající zeleně a ochrany ploch zeleně pro výsadbu s ohledem na zachování vodního režimu příznivého pro rozvoj a růst dřevin. Zadržení dešťových vod pro zálivku, chybí výpočty bilance potřeby vody na zavlažování i bilance srážek. Dřeviny plní společenské funkce ve smyslu podle § 1 vyhl. č. 189/2013 Sb. Mají příznivý vliv na urbanizované plochy, pohodu bydlení i rekreaci. Zelené plochy, Kunratický les, Milíčovský les, lesopark u Hostivařské nádrže leží mimo řešené území a na jiných katastrálních území než je Praha 11 (Chodov, Háje). I tato území mají svoji kapacitu a nelze na ně odkazovat. Chráněná území jsou citelně negativně poznamenávána nadměrnou rekreací. V případě kácení a odstranění dřevin chybí vytipování ploch pro náhradní výsadbu, na území řešené studií.

27. Rozpor navrhovaného rozvoje lokality s Programem zlepšování kvality ovzduší - aglomerace Praha CZ01, tj. dlouhodobým strategickým cílem hlavního města Prahy, kterým je zajistit podlimitní úroveň znečišťujících látek na celém území města a jejich trvalé udržení. Rozpory jsou zejména v opatřeních pro územní plánování pod kódem ED1:

neumístování obytné zástavby do bezprostřední blízkosti velmi silně dopravně zatížených komunikací a koridorů dopravní infrastruktury, zejména pro dopravní stavby mezinárodního, republikového a nadmístního významu vymezených v Politice územního rozvoje nebo v ÚPD,
vytvoření územních podmínek pro snižování objemu individuální automobilové dopravy,
zachování zastoupení vegetace v urbanizovaném prostoru města,
postupné zvyšování zastoupení vegetačních ploch v lokalitách s deficitem vegetace.

28. Požadujeme, aby územní studie zohlednila Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy - Priority územního plánování hl. m. Prahy pro zajištění udržitelného rozvoje území pomocí nástrojů územního plánování:

- Respektovat a rozvíjet kulturní a historické hodnoty a rozmanité přírodní podmínky na území hl. m. Prahy.
- Zvyšovat podíl zeleně a spojovat ji do uceleného systému.
- Vytvořit podmínky pro odstranění nebo zmírnění současných ekologických problémů a přispět k vyřešení střetů zájmů mezi ochranou životního prostředí a ekonomickým a stavebním rozvojem hlavního města.
- Urbanistická koncepce: doplnit stávající systém zeleně tvořený zelenými klíny směřujícími z volné krajiny do centra města o nové rozvojové plochy zeleně a o jejich významná tangenciální spojení.

VYHODNOCENÍ VLIVŮ NÁVRHŮ ROZVOJE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

1. Územní studie nezohledňuje limity rozvoje území z hlediska zátěže životního prostředí, a to zejména znečištěného ovzduší a hlukové zátěže (a přitom uvedené problémy připouští). V rámci územní studie - návrhu rozvoje území, a to zejména v případě varianty B podmíněné změnami územního plánu ve prospěch vyšší intenzity zástavby, se nelze alibisticky odvolávat na posuzování vlivů jednotlivých stavebních záměrů v území na životní prostředí a lidské zdraví až ve fázi správních řízeních vedoucích k jejich povolení. Posouzení vlivů rozvoje území na životní prostředí a lidské zdraví musí být provedeno komplexně a včas. V případě, že jsou v současné době v zájmovém území překračovány limity pro hluk z dopravy, případně limity pro znečištění ovzduší nebo se imisní koncentrace znečišťujících látek významně blíží limitním hodnotám, další rozvoj lokality spojený s nárůstem automobilové dopravy, která by uvedený stav dále prohloubila není možný (aniž by byla navržena kompenzační opatření vedoucí ke zlepšení panujícího nepříznivého stavu).

Odsouvání posuzování vlivů na životní prostředí do fáze EIA a stavebních řízení je postup alibistický, neboť výchozí stav území i impakt změny funkčního využití a vyvolané zátěže musí být přezkoumatelným způsobem zjištěny a prověřeny v rámci rozhodování o přijetí/odmítnutí případných změn územního plánu. V EIA posouzeních, stejně jako v územních řízeních je pak klíčovým argumentem kladného rozhodnutí soulad záměru s platným územním plánem za současného konstatování, že otázky udržitelného rozvoje již byly posouzeny v rámci procesu přijetí změny ÚP. Takto je založen systém vzájemných odkazů a podmíněností v kruhu, který je v rozporu s účelem procesu hodnocení a přijímání změn ÚP, tj. v rozporu s požadavky stavebního zákona. Navíc v současné době procesu EIA podléhá již minimum závěrů (např. > 500 parkovacích stání) a územního řízení se může účastnit jen omezený okruh účastníků. Odsouvání provedení vyhodnocení vlivů na životní prostředí do dalších etap projektové přípravy tedy upírá právo účasti široké veřejnosti.

Umísťování záměrů dále zhoršujících stav prostředí do takového území je v rozporu s právním řádem České republiky – dochází tak k porušení principů Listiny základních práv a svobod č. 2/1993 Sb. (čl. 35 odst.1), a dále ustanovení §11 Zákona o životním prostředí č. 17/1992 Sb., v platném znění (území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení).

Navržený rozvoj nesníží zátěž, ani jeho příspěvek nebude nulový. Podle rozsudků Nejvyššího správního soudu (např. sp. zn. 6 As 189/2014 - 40) do území, které je už zatíženo nadlimitně nebo se zatížení blíží k limitu, nelze žádný nový záměr umístit.

V této souvislosti poukazujeme i na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. ledna 2012, č. j. 1 As 135/2011 - 246, z něhož vyplývá, že „do území nadlimitně zatíženého hlukem nelze bez dalšího automaticky umísťovat stavby, které sice každá jednotlivě nepřitíží svým provozem dotčenému území nijak výrazně, ale v součtu jednotlivých případů znamenají postupné a významné přitěžování již nyní existující nadlimitní zátěži v území.“ Městský soud v Praze ve svém rozsudku ze dne 23. července 2014, č. j. 11 A 109/2013 - 62 šel dokonce ještě dále, když uvedl (zvýrazněno Nejvyšším správním soudem): „Stavební úřad je povinen vyhodnotit vlivy stavby ve svém souhrnu zejména v situaci, kdy ze stanovisek dotčených orgánů plyne, že zjištěné hodnoty, pokud jde o účinky samotné stavby jako takové, sice jednotlivě nevykazují nadlimitní či nepřijatelné hodnoty, ale stavbu je navrhováno umístit do území, které je již za stávajícího stavu nadlimitně zatíženo, nebo se zjištěné hodnoty přípustné maximální limitní zátěži blíží.“ Podobně se vyjádřil i Nejvyšší správní soud, a to již v rozsudku ze dne 2. února 2006, č. j. 2 As 44/2005 - 116: „Z hlediska posuzování pohody bydlení může být relevantní, pokud limitní hodnoty jsou sice dodrženy, ovšem naměřené hodnoty hluku se pohybují u horních hranic přípustného rozmezí.“ Citovaná judikatura tedy ukládá stavebnímu úřadu důkladně zvážit, zda vůbec bude možno umístit do území silně zatíženého hlukem i imisemi novou stavbu, pokud je navržena stavba sama zdrojem dalšího hluku či emisí.

Požadujeme, aby stav životního prostředí a jeho předpokládaný vývoj byl podmiňujícím pro návrhy rozvoje dotčeného území. Takový výstup jsme očekávali od předložené územní studie a ne vytvářet variantu "B", která navrhuje zástavbu ještě intenzivnější. **Je třeba navrhnout účinná opatření vedoucích ke snížení hlukové a imisní zátěže území.**

2. V rámci územní studie není zhodnocen **vliv z hlediska vibrací**, a to zejména ve vztahu k autobusům metra, které procházejí územím, a to ve vztahu ke stávající, stejně jako k nově navrhované zástavbě. Vibrace od metra mohou mít významný vliv na užívání budov umístěných a umísťovaných v jeho blízkosti, stejně jako na pohodu bydlení v těchto budovách.
3. V rámci studie není vyhodnocen vliv navrhovaného rozvoje území (tj. zejména vybudování mohutných podzemních podlaží a zpevnění velké plochy terénu) na **hydrogeologickou situaci a hydrologické poměry** dotčených vodotečí.

Je opomenuto vyhodnocení a navržení odvodnění území. Jedná se o území převážně nezastavěné. V důsledku vysoké zastavěnosti a nárůstu zpevněných ploch dojde k podstatné změně odtokových poměrů území a podstatnému ovlivnění vodního režimu krajiny. V návrhové části je navrhováno konvenční řešení přes regulovaný odtok. Voda nakonec z území oteče. Vzhledem ke klimatické změně a obecně nedostatku vody, sucha, efektu města jako tepelného ostrova je navrhovaný způsob překonaný. Je třeba navrhnout opatření na zadržení vody v území, podpořit decentrální systém hospodaření s dešťovou vodou. Pominuto bylo využití šedých vod, šetřící vodu pitnou. Zcela chybí výpočty a odhady bilance dešťových vod. Není doložen odtok dešťových vod z území stávající stav a v době realizace zástavby. Je třeba řešit již v úrovni územního plánování, v rámci předmětné studie komplexně z hlediska širších vztahů a ne až v rámci jednotlivých územních řízení.

Nelze opomenout zásahy do podzemní vody v důsledku staveb podzemních pater zástavby a následné ovlivnění hladiny podzemní vody v řešeném území i v okolním okolí řešeného území (např. domovní studny v zástavbě Starého Chodova). Hladina spodní vody může být dále ovlivněna odvodněním (drenováním) staveb, a to zejména v podmáčeném území Na Jelenách.

4. Nebyl hodnocen **vliv navrhované výstavby na tepelný ostrov** a jakým způsobem bude ovlivněna probíhající klimatická změna, tzn. zhodnocení příspěvku návrhu rozvoje lokality k uvedeným faktorům.

Praha a její centrum patří mezi nejteplejší oblasti v České republice s průměrnou roční teplotou větší než 10 °C, přičemž tato teplota dlouhodobě roste.

Vlivem zvýšené absorpce slunečního záření se v zastavěných oblastech více akumuluje teplo, což vede ke vzniku městského tepelného ostrova. Teplo, jež se v zastavěných oblastech akumuluje během dne, v noci vyzařuje a ohřívá své okolí. Tím dále zesiluje negativní účinky působení vysokých až extrémně vysokých teplot, které jsou kvůli tomuto jevu delší a intenzivnější. To bude mít za následek velmi výrazný nárůst průměrného počtu tropických dní ($T_{max} > 30^{\circ}\text{C}$), a to až na 38,6 dnů/rok pro období 2081-2100 oproti 11,5 dnům/rok za referenční období 1981-2010 (+235%). Je také predikován velmi výrazný nárůst počtu tropických nocí ($T_{min} > 20^{\circ}\text{C}$) a nárůst počtu vln horka. Tyto dny se počítají jako diskonfortní pro člověka a ohrožující jeho zdravotní stav.

Vysoké teploty a vlny horka mají prokazatelný negativní vliv na zdraví obyvatel a extrémní události mohou zvyšovat úmrtnost. Zvýšená tepelná zátěž může vést ke zdravotním potížím, vyšší nemocnosti a úmrtnosti v citlivých skupinách obyvatel, zejména v případě seniorů a lidí s kardiovaskulárními a respiračními onemocněními a malých dětí. Vlivem extrémních teplot se snižuje efektivita práce a klesá pozornost řidičů, což může vést ke zvýšené nehodovosti. Extrémně vysoké teploty mohou negativně ovlivnit ekonomickou výkonnost a vést ke snížení kvality života.

Zvýšení zranitelnosti vůči dopadům vln horka v budoucnu je dáno zejména vyšší četností a delším trváním vln horka. Oba budoucí scénáře ukazují nárůst zranitelnosti zejména ve středu hlavního města (městské části Praha 1, Praha 2, Praha 3, Praha 4, Praha 10 a **Praha 11**). V těchto městských částech je také vyšší citlivost vůči dopadům vln horka, která je dána vyšším podílem populace nad 65 let a zastavěností území jednotlivých městských částí. Celkově lze očekávat, že dopady vln horka budou v blízké budoucnosti vyšší než v současnosti.

Největší teplotní rozdíl mezi centrem Prahy a okolím zažíváme v posledních letech, přičemž za posledních padesát let tento rozdíl stále roste. **Jednou z hlavních příčin je rozšiřování zastavěných ploch města a intenzifikace dopravy. Návrh intenzivní výstavby uvedený v územní studii Opatov – Na Jelenách tuto situaci bude v Praze 11 dále zhoršovat.**

5. Vyhodnocení vlivů na hlukovou zátěž

Na straně 97 studie se uvádí: *“V okolí stávajících pozemních komunikací jsou překračovány hygienické limity hluku z provozu silniční dopravy na dálnicích a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB v denním/nočním období. ... Z hlediska ochrany chráněného venkovního prostoru staveb jde u předloženého návrhu o stavby pro bydlení, zdravotnické zařízení, domov seniorů a nově navrhovanou mateřskou školu, které jsou umístovány v lokalitě „Opatov“. Při zajištění požadavků na větrání těchto staveb je možné doporučit jiným způsobem než přirozeně okny – nucené větrání.“* Mají současní obyvatelé v okolí taky začít pořizovat nucené větrání? Při podání záměru Litochlebské náměstí a Nový Opatov bylo uvedeno, že vzhled ke stavu životního prostředí zde nejdou stavět byty.

Ve změně Z 2798/00 (projekt tramvaje) je taky hluková studie. V ní je 6 bodů pro vyhodnocení hluku, které leží v místě pro které je zpracována studie Opatov – Na Jelenách. Ve všech těchto bodech jsou překročeny limity hluku. Dle soudního rozhodnutí nelze v místech kde je již překračován limit hluku, navrhovat další stavby, které plnění tohoto limitu zhoršují. Přestože se v okolí nepostavila žádná velká stavba, intenzita dopravy a také hluku významně roste. Je to vidět dobře při přecházení ulice nebo projíždění křižovatky.

Je potřeba taky upozornit, že se změnila metodika vyhodnocování hluku ve prospěch nové výstavby. Byla zavedena korekce 2 dB a chyba měření se od výsledků měření odčítá. Dříve se chyba přičítala. Chyba měření bývá obvykle taky 2 dB. Tedy rozdíl ve prospěch nové výstavby okolo 6 dB. Předpokládá se, že nárůst dopravy o 100% způsobí nárůst hluku o 3 dB. Významně se tedy snížila hodnota hluku použitá pro vyhodnocení, ale skutečné zdravotní důsledky hluku zůstávají. Přesto je i takto snížení limit zde překračováno.

Zvýšený hluk může způsobit poškození sluchu, hypertenzi, ischemickou chorobu srdce, šelest v uších (tinnitus), zúžení cév, nepříjemné stavy a poruchy spánku. Také změny v imunitním systému a vrozené vady jsou připisovány expozici hluku. Proto je také potřeba dodržovat limity hluku.

6. Vyhodnocení vlivů na kvalitu ovzduší

Ve studii na straně 43 je uvedeno: *“Ve stávajícím stavu nejsou dle aktuální mapy klouzavých pětiletých průměrů ČHMÚ 2012 – 2016 v předmětném území překračovány limity žádného ze sledovaných polutantů, avšak některé zjištěné hodnoty se daným limitům přibližují.“* Územím přitom prochází dálnice D1 s velkým provozem. Lze tedy tvrdit, že na D1 a v jejím okolí je zdravé životní prostředí, které vyhovuje limitům? Nebo použitá metodika vyhodnocování má zásadní nedostatky? Dle vyjádření ČHMÚ 5-leté imisní průměry nezohledňují lokální hot-spots, tj. např. okolí frekventovaných komunikací!

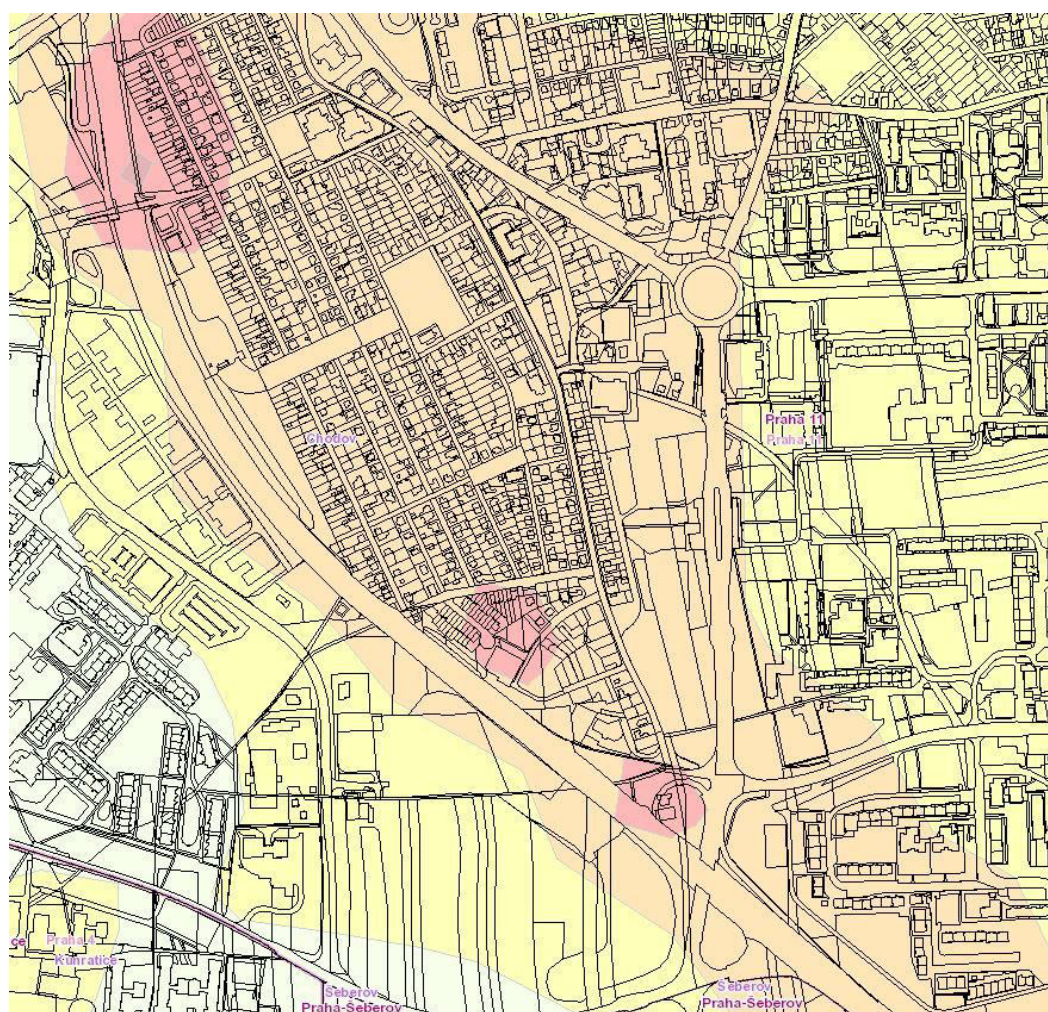
Zde uvádíme imisní mapy průměrných ročních a krátkodobých (denních) koncentrací

znečištění ovzduší polutanty NO₂, polétavého prachu (PM₁₀ a PM_{2.5}) a bezo(a)pyrenu uvedené v Atlase životního prostředí hl. m. Prahy. Informace pochází z pravidelné aktualizace Modelového hodnocení kvality ovzduší na území hl. m. Prahy. Pro IPR Praha zpracovala firma ATEM s.r.o. Poslední aktualizace: březen 2017. Prezentovaný stav: 2015.

(Připomínáme, že od r. 2015 automobilová doprava, která je hlavním zdrojem imisní zátěže v Praze významně narostla).

Uvedené obrázky jasně potvrzují zásadní vliv dálnice D1 na kvalitu ovzduší v území a ukazují, že imisní koncentrace jednotlivých znečišťujících látek v území jsou mnohem výrazněji distribuovány ve srovnání s imisní koncentrací ve čtvercích 5-letých průměrů. (Otázkou je tedy objektivnost zákonného přístupu vyjadřování imisních koncentrací v 5-letých imisních průměrech).

Modelové pole průměrných ročních koncentrací bezo(a)pyrenu ukazuje překročení imisního limitu 1 ng/m³ ve většině zájmového území:



☑ Modelové pole koncentrací bezo[a]pyrenu

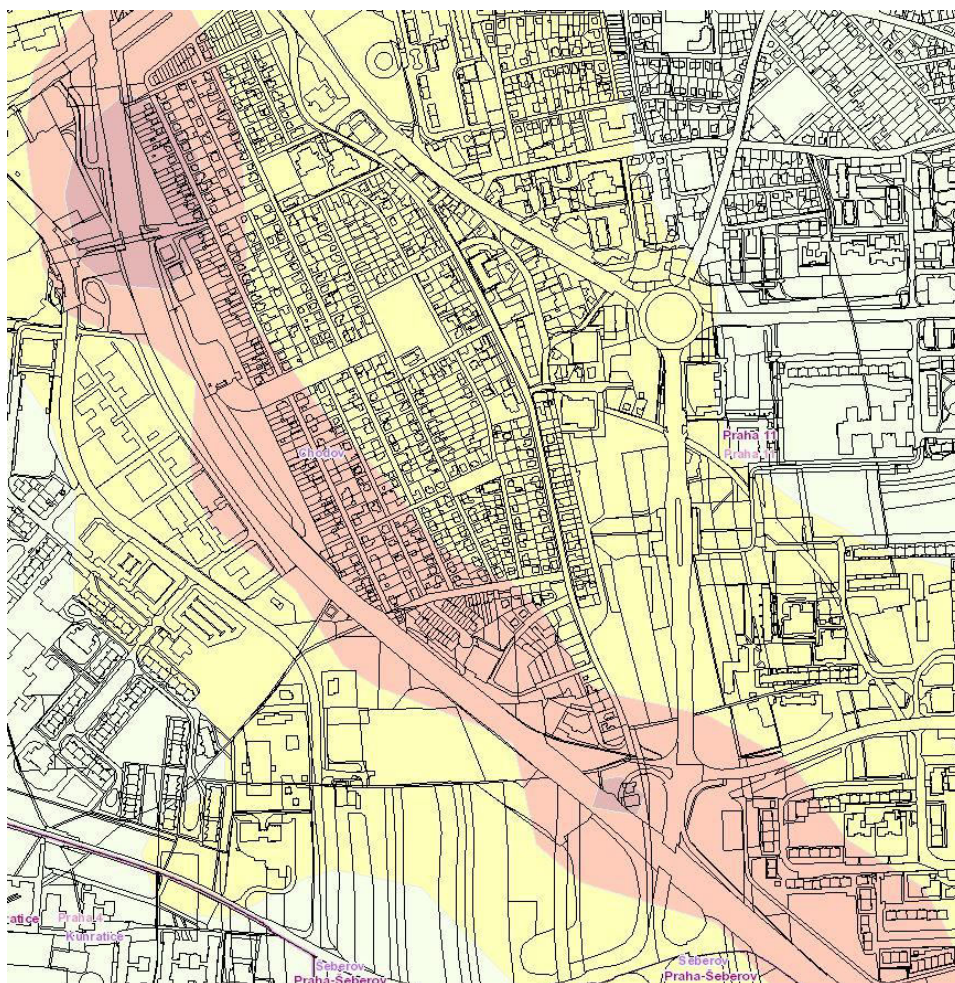
☑ B[a]P - průměrné roční koncentrace

(Imisní limit: 1 ng/m³)

- ☐ ≤ 0,7
- ☐ > 0,7 - 0,8
- ☐ > 0,8 - 1,0
- ☐ > 1,0 - 1,2
- ☐ > 1,2 - 1,4
- ☐ > 1,4 - 1,6
- ☐ > 1,6 ng/m³

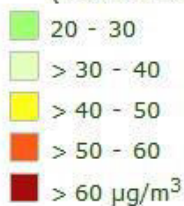
Imisní zátěž BaP, jako zástupce skupiny PAU, nelze brát na lehkou váhu, protože BaP má bezprahový karcinogenní účinek. WHO doporučuje, aby byl v ovzduší omezován na nejnižší možnou úroveň. Vedle toho poškozují genetický materiál – DNA. K poškození DNA může dojít už u plodu v průběhu těhotenství nebo poté v předškolním věku. Důsledkem je pak v dospělosti např. zvýšený výskyt kardiovaskulárních onemocnění, diabetu, disfunkce ledvin a obezity. Rozptylová studie a navazující posouzení zdravotních rizik hodnotí pouze imisní příspěvek benzo(a)pyrenu (bez imisního pozadí). Skupina PAU nicméně zahrnuje celou řadu dalších zástupců s prokazatelnými karcinogenními účinky na člověka. Jedná se např. o benz(a)antracen, chrysen, benzo(b)fluoranten, benzo(k)fluoranten, dibenzo(a,h)antracen, indeno(1,2,3-c,d)pyren. Uvažování pouze BaP vede k výraznému podhodnocení rizika ohrožení lidského zdraví karcinogenními látkami vnášenými do ovzduší.

Modelové pole 36. nejvyšší hodnoty 24hodinových imis. koncentrací PM₁₀ ukazuje, že přípustné krátkodobé znečištění prachem (50 µg/m³) je překročeno na významné části řešeného území:

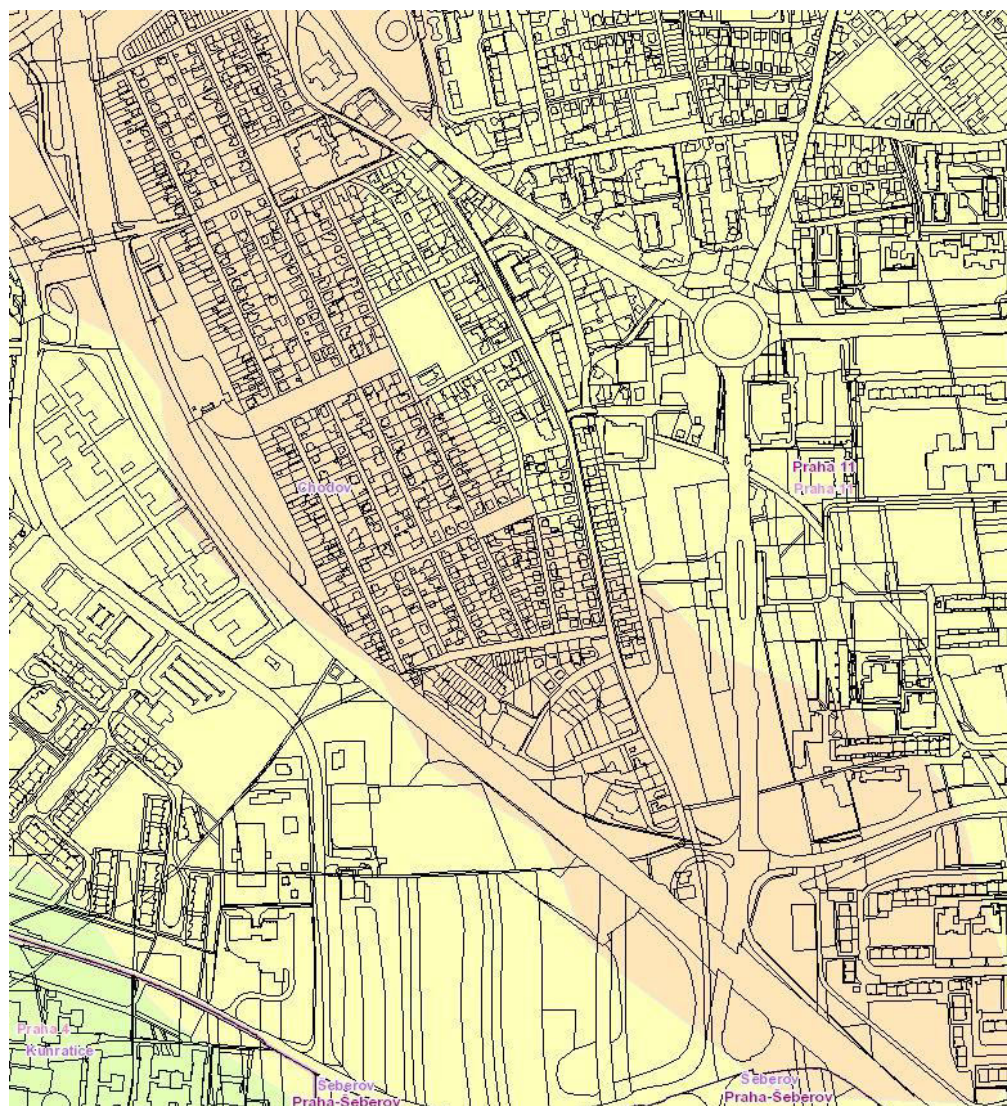


▼ PM₁₀ - 36. nejvyšší hodnoty 24hodinových konc

(Imisní limit: 50 µg/m³ max. 35x za rok)



Modelové pole průměrných ročních imis. koncentrací NO₂ ukazuje, že znečištění oxidem dusičitým (40 ug/m³) je významné v podstatné části řešeného území:



☑ NO₂ - průměrné roční koncentrace

(Imisní limit: 40 µg/m³)

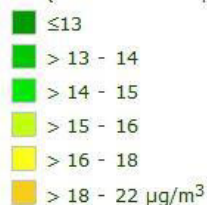


Modelové pole průměrných ročních imis. koncentrací jemného poletavého prachu PM_{2,5} ukazuje, že koncentrace těchto částic se na významné části území pohybují v hladině od 16 do 18 ug/m³, v blízkosti dálnice D1 v hladinách až od 18 do 22 ug/m³. Připomínáme, že od roku 2020 dojde dle zákona o ovzduší k redukci stávajícího limitu pro PM_{2,5} ug/m³ na 20 ug/m³. Pokud se imisní koncentrace významně nesníží, v části území bude překročen imisní limit pro jemný poletavý prach:



PM_{2,5} - průměrné roční koncentrace

(Imisní limit: 25 µg/m³)



Studie rovněž nehodnotí imisní zátěž z výfukových plynů z dieselových motorů, které patří mezi prokázané lidské karcinogeny (Zdroj: IARC Press Release no. 213, 12.6.2012).

Složky vylučované naftovými motory jsou převážně tvořené nanočásticemi, které mohou způsobovat rakovinu, ale i astma, chronická onemocnění dýchacích cest, infarkt, poruchy imunitního systému, kardiovaskulární, neurodegenerativní a další nemoci. Na rozdíl od větších částic, které se zachycují v horních cestách dýchacích, nemá proti nanočásticím lidský organismus účinné obranné mechanismy. Nanočástice pronikají hluboko do plicních sklípků, kde se jich až desítky procent zachycují. Odtud mohou pronikat buněčnou membránou, přes kterou větší částice neprojdou, do krevního oběhu a jsou roznášeny do dalších orgánů. Nanočástice navíc kvůli nízké váze vydrží ve vzduchu mnohem déle než částice o velikosti PM10. Nejvíce jedovatých a karcinogenních látek se váže právě na jemnější nanočástice. Například polycyklické aromatické uhlovodíky (PAU), se vážou spíše na částice o velmi malém průměru než na větší. A to dokonce na nanočástice o průměru od jednoho do sta nanometrů, které běžné přístroje vůbec nejsou schopné zachytit. Skutečný

stav ovzduší v okolí dopravních tepen je tak podle vědců mnohem vážnější, než se jeví. Při tvorbě dopravních koncepcí a reálných opatření by tak podle Topinky měli politici a experti zohledňovat nejen kvantitu, ale i kvalitu částic, především však jejich zdravotní rizika. (Zdroj: V kolonách jsou emisní normy k ničemu, Česká pozice, Jan Charvát, 21.2.2013)

Nebyla vůbec hodnocena zdravotní rizika. Světová zdravotnická organizace v materiálu *WHO air quality guidelines global update 2005*, stanovuje hodnotu pro roční průměr částic **PM₁₀ na úrovni 20 µg/m³**. Pro maximální denní imise PM₁₀ zůstává hodnota 50 µg/m³, ale počet překročení je místo 35 menší (jen 99% percentil). Pro průměrné roční imisní koncentrace **PM_{2,5} je stanoven limit 10 µg/m³**. Tyto hodnoty jsou za současných podmínek v ČR obtížně dosažitelné. Proto je nežádoucí povolovat další výstavbu v místech, kde kvůli znečištění životního prostředí předčasně umírají stávající obyvatelé. V místě záměru se hodnoty PM₁₀ pohybují v rozmezí 23,9-24,8 µg/m³ a PM_{2,5} pohybují v rozmezí 16,9-17,3 µg/m³. V materiálu SZÚ zpracovaném podle metodiky WHO, který situaci vyhodnocuje přímo pro Prahu

(http://www.szu.cz/uploads/documents/chzp/ovzdusi/dokumenty_zdravi/ovzdusi_rizika_praha_2017.pdf) je uvedeno: *“Na základě hodnocení vlivu znečištěného ovzduší na zdraví obyvatel Prahy lze odhadovat, že znečištění suspendovanými částicemi frakce PM10 přispívá ke zvýšení výskytu příznaků zánětu průdušek a dalších respiračních symptomů u dětí. Odhad podílu předčasně zemřelých v důsledku znečištění ovzduší suspendovanými částicemi PM10 (při odhadu střední „pražské“ hodnoty 24,7 µg/m³, při použití odhadu zastoupení frakce PM2,5 ve Praha – Venkovní ovzduší 2017 SZÚ, NRL pro venkovní ovzduší frakci PM10 na hladině 75 % a po vyloučení zemřelých na vnější příčiny) představuje v Praze více než 5,15 %, což odpovídá přibližně 561 osobám; přes několikaletý klesající trend v období 2012 až 2016 se tak v roce 2017 jedná o nárůst o více než o 100 osob.“*

V Praze 11 předčasně zemře z tohoto důvodu **asi 30 obyvatel**. Tyto počty je přímo alarmující vzhledem k počtu osob, které zahynou při dopravních nehodách v Praze, nyní 30 až 60 osob za rok. To je značný nepoměr. Vedle toho znečištění ovzduší způsobuje větší nemocnost a dochází ke změnám genetického kódu a to se projeví nepříznivě v budoucích generacích.

Výše uvedené vychází ze zpráv Státního zdravotního ústavu, Centra zdraví a životního prostředí o zdravotních rizicích ze znečištěného ovzduší. Např. za rok 2014 (http://www.szu.cz/uploads/documents/chzp/ovzdusi/dokumenty_zdravi/ovzdusi_rizika_praha_2014.pdf) se znečištěné ovzduší, jmenovitě jen znečištění prachem – částicemi PM₁₀ a PM_{2,5}, podílelo na 5300 předčasných úmrtích v rámci celé republiky a 700 předčasných úmrtích v Praze. V předchozích letech byl tento trend obdobný. Pro rok 2015 to bylo 520 Pražanů. V celém Česku jde ročně o 10 tisíc až 12 tisíc lidí. Znečištění ovzduší vyvolává i další závažné problémy jako je např. rakovina plic, kardiovaskulární onemocnění, onemocnění dýchacího ústrojí, výskyt symptomů chronického zánětu průdušek a snížení plicních funkcí u dětí i dospělých. WHO vyčíslilo, že v důsledku znečištění ovzduší prachem přichází Česko asi o sedm až osm procent HDP.

Z hlediska minimalizace dopadů na kvalitu ovzduší požadujeme minimalizaci individuálně vytápěných objektů, tj. požadujeme napojení na centrální rozvod tepla.

7. Studie postrádá vyhodnocení vlivů na **socio-ekonomické poměry** v území

Studie je zpracována ve dvou variantách. Podle autorů studie jsou současné kódy míry využití nízké a neumožňují doplnění urbanistické struktury a pro ně je zpracována varianta A. Ta by mohla bezkolizně sloužit pro rozhodování v území do té doby, než by byly provedeny patřičné změny v platném územním plánu hl. m. Prahy na podkladě varianty B. Rozsah výstavby je v následující tabulce.

Varianta	A	B
Počet nových obyvatel	3350	5425
Počet nových zaměstnanců	18941	25242
Nová parkovací místa	5925 – 7149	8124 - 9767

Z tabulky vyplývá poměrně velký rozsah výstavby. Je zde také navrhován zajímavý způsob péče o důstojné stáří seniorů. Před domovem s pečovatelskou službou je záměrem postavit v malé vzdálenosti P+R parkovací dům. Plánovaný rozsah výstavby kde bude 6 000 až 10 000 parkovacích míst, což je 20 – 30% současných parkovacích míst v P11, významně zvýší intenzitu dopravy a tím i další překročení limitu hluku. Na blízké Spořilovské spojce kde jsou taky překračovány limity a je navrhováno její zakrytí nákladem okolo 4 miliard Kč. Je poněkud paradoxní, že na jedné straně se novou výstavbou zvyšuje intenzita dopravy a na jiném místě se velkými náklady snižují její následky.

Je nesprávné navrhovat Na Jelenách vybudování skladu pro 1400 pracovníků. Skladů je v okolí Prahy přebytek, jsou náročné na dopravu a přináší malou přidanou hodnotu.

Nutnost vytvářet nová pracovní místa?

V současné době je v místě územní studie jedno administrativní centrum (AC), na něm je již dlouho nápis: „Kanceláře k pronájmu“. Další objekt AC má povolení ke stavbě, ale vzhledem k tomu, že nelze očekávat jeho obsazení, nestaví se. V celé republice a i v Praze je situace podobná, hledají se pracovníci. Výhled do budoucna je vidět v projekci obyvatelstva České republiky 2018 -2100 podle věku. (<https://www.czso.cz/documents/10180/61566242/1301391804.pdf/f12a1421-c912-424d-af1a-c96e89d44111?version=1.2>) Z něho jsou vybrány údaje uvedené v následující tabulce.

Věk v letech	Rok 2018	Rok 2050
0-14	1 670 000	1 590 000
15-64	6 899 000	6 069 000
65-	2 040 000	3 075 000

Z tabulky plyne, že počet obyvatel v produktivním věku klesne o 830 000 a počet seniorů stoupne o 1 035 000 osob. Tedy lze očekávat další významný pokles pracujících obyvatel a nárůst počtu seniorů. Vlivem elektronizace dojde také k úbytku pracovních míst. Tyto skutečnosti by měly být brány v návrhu studie. Je zde také navrhován zajímavý způsob péče o důstojné stáří seniorů.

Nelze taky předpokládat trvalý ekonomický růst. V minulosti docházelo nejen ke zpomalení růstu, ale dokonce i k poklesu počtu obyvatel Prahy. To bylo v letech 1900 až 2005 a taky mezi lety 2010 až 2013.

Počet obyvatel Prahy a jejich přírůstek v tisících

Rok	1990	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Počet Obyvatel	1215	1210	1181	1181	1257	1242	1247	1243	1259	1267	1280	1295
Přírůstek obyvatel		-5	-29	0	76	-15	5	-4	16	8	13	15

Přítom saldo vnitřní migrace v Praze je v posledních letech záporné. Celý přírůstek obyvatel je způsoben zahraniční migrací. V letech 1993 až 2014 bylo saldo vnitřní migrace -4 200, saldo zahraniční migrace bylo 152 000.

To, že růst by měl být udržitelný vnímají i politici. Pan primátor Prahy v Otázkách Václava Moravce 9.12.2018 řekl. Ze změny rozpočtového určení daní ve prospěch menších sídel má prospěch i Praha. Zmenší se i počet obyvatel, kteří se chtějí přistěhovat do Prahy. Tak bude potřeba méně bytů a dopravy.

Podle <https://www.czso.cz/csu/czso/projekce-obyvatelstva-v-krajich-cr-do-roku-2050-ua08v25hx9> bude vývoj počtu obyvatelstva v Praze následující.

Věk v letech	Rok 2013	Rok 2051
0-14	170253	201140
15-64	856494	852233
-65	220033	331985
Celkem	1246760	1385538

Podle této projekce bude průměrný přírůstek do roku 2051 bude 2650 osob. Významně vzroste počet seniorů, počet obyvatel v produktivním věku se příliš nezmění. Tento předpokládaný vývoj počtu obyvatel Prahy odpovídá tomu jaký byl přírůstek počtu obyvatel v minulosti. Od roku 1950 do roku 2017 byl průměrný přírůstek 2 044 osob.

Studie by měla brát v úvahu demografický vývoj a navrhnout takovou výstavbu, která by zlepšovala životní podmínky pro současné a budoucí okolní obyvatele. Její současný návrh nebere v úvahu budoucí demografický vývoj a významně zhoršuje životní prostředí. Proto ji navrhuje přepracovat a znovu projednat.

V Praze dne 25.2.2019

Hnutí pro Prahu 11

Zakouřilova 776/82 , Praha 149 00

Zastoupené ing. Jiřím Štylerem, předsedou hnutí