

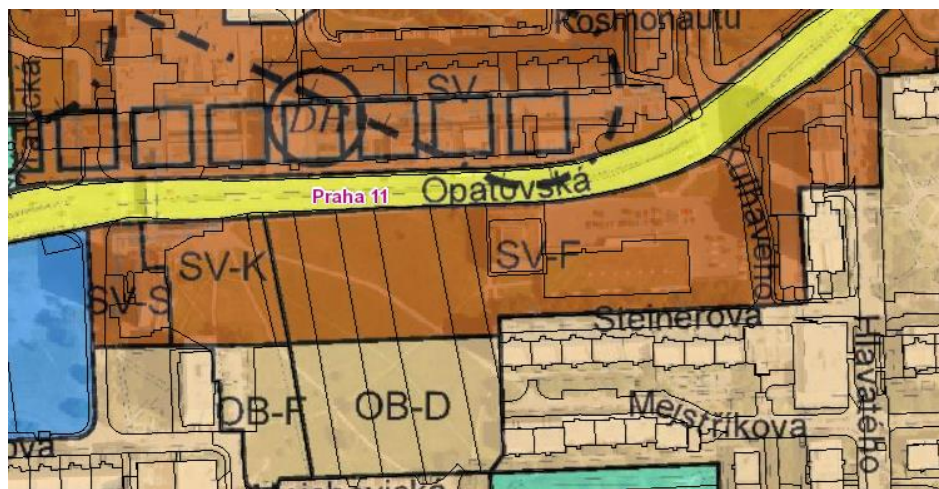
Vyjádření k oznámení záměru PHA1241 Nové Háje

K oznámenému záměru Nové Háje (PHA1241) má naše hnutí následující připomínky.

1. Úvod: Záměr výstavby polyfunkčního komplexu je plánován na území Prahy 11, v katastrálním území Háje, předmětem záměru je využití **proluky** ve struktuře sídliště, která je územním plánem určena k zastavění.
Nejedná se o proluku, ale o rozvojovou plochu.
2. Str. 1 – leden 2025, str. 2 – leden 2024
3. **B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru**
 - Chybí seznam pozemků s jejich výměrou, kterých se záměr týká.
 - Chybí souhlas vlastníků pozemků (záměr je umístěn na pozemcích více vlastníků).
Str. 7:
 - Tabulka 2: Bilance počtu parkovacích stání: Není proveden výpočet parkovacích stání podle PSP (ani v příloze 1). Jen je uveden jejich navrhovaný počet.
 - V příloze 1 je uvedeno, že část parkovacích míst bude určena pro potřeby MČ Praha 11. V textu oznámení taková možnost uvedena není. Důležité je, jaký by byl charakter pronájmu PS, kde by tato PS byla umístěna apod. V případě, že část PS bude pro potřeby MČ Praha 11, je třeba tyto započítat do HPP záměru.
4. **B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)**

Umístění záměru je patrné z výkresové části.

 - Ve výkresové části chybí zakreslení záměru do územního plánu.
 - V textové části chybí doložení souladu záměru s územním plánem.
 - Záměr je umístěn do plochy s rozdílným způsobem využití SV-K, SV-F a OB-D. V ploše s rozdílným způsobem využití SV-F se již nacházejí stavby Opatovská 964/18, Opatovská 960/20, Kulhavého 669/2, Hlavatého 662/17 s povrchovými parkovišti pro příslušné objekty. Je třeba doložit, že navrhovaný záměr Nové Háje může čerpat požadované HPP v ploše s rozdílným způsobem využití SV-F, že HPP v ploše s rozdílným způsobem využití SV-F nejsou již vyčerpány či sníženy současnými stavbami.



- V případě, že část PS bude pro potřeby MČ Praha 11, je třeba tyto započítat do HPP záměru.

5. B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

- Charakter záměru

Str. 8: *Záměrem je také vybudování nového náměstí ve středu lokality a dotvoření plnohodnotného městského parku v jižní části území.*

Prostor jižně od objektu A1 a severně od objektu A2, který se v oznámení označuje jako „náměstí“, nemá charakter náměstí.

- Možnost kumulace vlivů s jinými záměry

Str. 9, 10: Ve výčtu záměrů chybí záměry v okolí předkládaného záměru, které významně ovlivní situaci (zejména dopravní) v posuzované oblasti. Jedná se o záměry: Obytný soubor Výstavní, Residence Tatarkova, Bytový dům Duo Galaxie, Bytový dům Mejstříkova „ U Raka“, Milíčovský Háj. Všechny jsou k dohledání včetně aktuálních informací na webu MČ Praha 11 <https://www.praha11.cz/cs/mestska-cast/uzemni-rozvoj-a-regenerace/zamery-na-jiznim-meste/>.

Některé ze záměrů jsou v územním nebo společném řízení, některé mají stavební povolení, či jsou dokonce ve výstavbě. Vliv těchto záměrů se projeví hlavně v dopravě, také ale v nárocích na občanskou vybavenost území Jižního Města I. **Požadujeme do kumulace zahrnout všechny vyjmenované záměry.**

6. B.I.5. Zdůvodnění umístění záměru, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí

Str. 10:

- *Cílem projektu je vytvořit nové lokální centrum, fungující místo blízko stanice metra a zastávky autobusové dopravy. Háje takové místo v současnosti nemají.*

Severně od Opatovské ulice existuje lokální centrum s Pochozí zónou Háje. Je pravda, že tento objekt potřebuje zásadní rekonstrukci. Není ale pravda, že v blízkosti stanice metra centrum chybí.

- Str. 11:

Veřejný prostor

Do centra lokality je navržen veřejný prostor – náměstí, kolem něhož se soustředí všechny funkce. Náměstí je propojeno venkovní pasáží se stanicí metra.

Navržený veřejný prostor nemá charakter náměstí. Stanice metra se nachází severně od ulice Opatovská. Venkovní pasáž tak spojuje území jižně od objektu A1 pouze s autobusovou zastávkou na ulici Opatovská.

- Podle popisu bude pasáž z jihu přístupná po schodišti. Vzhledem k tomu, že se jedná o zásadní prvek v prostupnosti území, mělo by celé území být prostupné bezbariérově. Nikde se také neuvádí, zda pasáž bude veřejně přístupná celých 24 hodin.

Požadujeme, aby celá prostupnost řešeným územím byla koncipována jako bezbariérová.

7. B.I.5. Zdůvodnění umístění záměru, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí

Str. 10:

Veřejný prostor

V rámci plochy náměstí jsou navrženy tryskající vodní prvky a průleh pro zadržení, vsakování a evapotranspiraci dešťové vody.

Vsakovací průleh není ve výkresech doložen.

8. **B.I.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru; porovnání s BAT Urbanistické a architektonické řešení**

- Str. 12: *Urbanistický a hmotový návrh vychází ze zasazení objektů do stávající modernistické struktury sídliště a jeho doplnění. Návrh byl zpracován s ohledem na stávající strukturu města, do níž byly zasazeny objekty v území typické, tedy desky a věže.*

Popis lokality 553 v MPP: Strukturu zástavby v lokalitě tvoří nepravidelná ortogonální kompozice různě vysokých deskových a bodových domu doplněných o nižší budovy občanské vybavenosti kolem kompozičních os, ulic Opatovské a Hviezdoslavovy. Struktura lokality je dotvořena areály občanské vybavenosti a enklávou radových rodinných domu na východě lokality.

Je třeba dodat, že domy (deskové či bodové) nemají jakoukoli výšku, ale jsou užity pouze konkrétní hodnoty nadzemních podlaží. Bodové domy jsou součástí struktury a nejsou umístěny uprostřed prostoru, kromě dvou dominant, které ohraničují Jižní Město I na východě (Kupa) a západě (dvojice budov Sandra a hotel Opatov).

Navržená koncepce záměru toto uspořádání nerespektuje. Budova B po své delší straně nemá odpovídající komunikaci. Věže A2 jsou umístěny v prostoru mimo založenou strukturu a věže objektu A1 už vůbec neodpovídají struktuře Jižního Města I.

- Str. 13 výška budov:
Záměr navrhuje objekty se čtyřmi podzemními a až šestnácti nadzemními podlažími. Z příložených výkresů není zřejmé, že podlaží označená jako podzemní jsou opravdu podzemní. A není je třeba zahrnout do HPP záměru.

9. **B.I.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru; porovnání s BAT Doprava v době provozu**

Str. 15, 16: Vzhledem k tomu, že záměr neuvažuje kumulaci se záměry v okolí, jak jsme na to poukázali výše, **je celá bilance dopravy a celá příloha nutně určena k přepracování.**

Jeden z výjezdů ze záměru je situován do ulice Bajkonurská v těsné blízkosti světelné křižovatky s ulicí Opatovská. Toto napojení považujeme z hlediska provozu v Bajkonurské ulici za nevhodné. Ulice Bajkonurská slouží jako příjezdová komunikace k velké části sídliště na jihu od Opatovské ulice. V současnosti je v místě uvažovaného napojení záměru malé parkoviště. Výjezd z něj tedy nemá tak negativní vliv jako by měl výjezd ze záměru a mnohem vyšším počtem parkovacích stání, než má zmíněné parkoviště.

10. **B.I.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru; porovnání s BAT Doprava v klidu**

Str. 15, 16: Bilance počtu parkovacích stání: Není proveden výpočet parkovacích stání podle PSP (ani v příloze 1). Jen je uveden jejich navrhovaný počet.

V příloze 1 je na str. 7 (20)

Objekt	Funkce	HPP [m ²]	Navržená PS	Jízdy vozidel do 3,5 t	Kontrolní obrátka (jízdy vozidel do 3,5 t na 1 PS) *
A1	Bydlení	6 571	75	77	1,0
	Obchody jednotlivé v parteru	1 777	17	72	4,2
	Obchody a služby velkoplošné	3 975	65	522	8,0
	Rezerva PS pro P11		238	238	1,0
	Administrativa s malou návštěvností	578	8	14	1,8
	Celkem		12 901	403	922
A2	Bydlení	7 538	86	88	1,0
	Rezerva PS pro P11	-	44	44	1,0
	Celkem	7 538	130	132	1,0
B	Bydlení	10 217	116	119	1,0
	Rezerva PS pro P11	-	67	67	1,0
	Obchody jednotlivé v parteru	3 693	34	149	4,4
	Celkem	13 910	217	335	1,5
Celkem		34 349	750	1 389	1,9

* hodnoty obrátky mají pouze kontrolní charakter

Tabulka č. 2 – Bilance dopravy záměrů

Není jasné, co znamená Rezerva PS pro P11. PS pro byty nekryjí jejich potřeby, i když možná odpovídají PSP – výpočet není doložen. PS určená pro potřeby Prahy 11 tak budou spotřebována novými obyvateli domů. Současným obyvatelům se problém s parkováním nezlepší. V případě, že PS nejsou určena pro záměr je nutno jejich HPP započítat do HPP celého záměru.

11. B.I.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru; porovnání s BAT Fázování a etapizace výstavby

Str. 16: Záměr je posuzován jako jeden celek. Z pohledu fázování výstavby je možné rozdělit záměr na několik etap. První etapa může zahrnovat výstavbu objektu A1 (supermarket, komerční prostory, dvě čtvercové věže). Následující etapou by byla výstavba objektu B (obdélníkové věže) a úprava parkoviště jižně od něj. Poslední etapou může být výstavba v jižní části území, tj. objekt A2 – dvě obytné věže na společné podnoži spolu s realizací parku.

Případná etapizace a její časová návaznost není v současné době známa. V případě výstavby v jednotlivých částech záměru bude vždy posuzován vliv stavby na okolí i na již zprovozněné části záměru. V rámci EIA je posuzována výstavba celého záměru najednou jako stavu s největšími vlivy na okolí.

Pokud mají být eliminovány dopady záměru stavby na životní prostředí, měla by se realizovat 1. etapa stavby s parkovou úpravou a s řešením modrozelené infrastruktury.

12. B.III.4. Hluk a vibrace

Str. 32, 33: Stavební činnosti produkující zvýšený hluk, vibrace a otřesy, tj. hlučné práce (nejkritičtější práce z hlediska hluku budou zemní práce prováděné těžkou mechanizací – zemní práce, vrtání pilot) budou prováděny v pracovní dny v době od 7 do 21 hodin, mimo dny pracovního klidu.

Str. 78: *Stavební činnosti produkující zvýšený hluk, vibrace a otřesy (nejkritičtější práce z hlediska hluku – vrtání pilot) budou prováděny v pracovní dny v době od 7 do 19 hodin. Je třeba sjednotit rozsah hodin (7-19) a doplnit, že budou konány přestávky, aby obyvatelé okolních domů mohli větrat.*

13. C.II.1. Klima

Str. 37, 38: tabulka 14: Zdroj je starý 18 let. V posledních letech se uvádí, že se klimatické podmínky v České republice mění. Bylo by vhodné použít novější zdroj.

14. C.II.2. Ověduší

- Str. 38: *Zhruba 900 m západním směrem od hodnoceného záměru se nachází měřicí stanice kvality ovzduší Praha 4-Chodov. Stanice je umístěna na travnaté ploše mezi panelovou zástavbou, parkovištěm a parkem. Jedná se o městskou stanici v obytné; přírodní zóně s reprezentativností okrskového měřítka (0,5–4 km).*

Upozorňujeme, že se stanice nachází se v Centrálním parku, daleko od hlavních zdrojů znečištění. **V místě záměru v těsné blízkosti Opatovské ulice budou koncentrace znečišťujících látek vlivem dopravy vyšší.**

15. C.II.9. Fauna

Požadujeme v době výstavby záměru přijmout taková opatření, aby silně ohrožené a ohrožené druhy byly bezpečně přesunuty na jiná stanoviště. V době provozu přijmout taková opatření, aby byl možný návrat těchto ohrožených druhů do území.

16. C.II.13. Obyvatelstvo a sídla

Str. 51: *Oblast záměru leží na území základní sídelní jednotky (ZSJ) Jižní Město-Háje jih, ve které v roce 2021 žilo 5 336 obyvatel.*

Počet evidovaných obyvatel v UO 504 je 6 701.

Zdroj:

<https://apl.czso.cz/irso4/cisdet.jsp?b=41&pid=2&hkodcis=47&kodcis=47&kod=306061&ciselid=393354&hkodcis=47&textpol=Ji%C5%BEn%C3%AD+M%C4%9Bsto>

17. C.II.15. Hluk

Str. 52: *Na akustickou situaci v lokalitě plánovaného záměru má dominantní vliv provoz na Opatovské ulici, v širším okolí ovlivňuje akustickou situaci provoz na vzdálenějších komunikacích, zejména na ulicích U modré školy a Výstavní.*

Navrhované hygienické limity hluku jsou v území v denní i noční dobu splněny. Podrobné vyhodnocení akustické situace v území je uvedeno v příloze 3.

Akustická studie (příloha 3) v případě modelového hodnocení hluku v území při naplnění ÚPn vychází přílohy C Dopravně inženýrské studie – Dopravně inženýrských podkladů pro záměr „Polyfunkční soubor Háje, Praha 11 – Háje“, výhledové zátěže v horizontu naplnění ÚP hl. m. Prahy, IPR, prosinec 2023. **Zatížení komunikací v této studii je však nižší** než je v modelu TSK pro rok 2030 (příloha B Dopravně inženýrské studie). Závěry Akustické studie jsou tak nevěrohodné.

18. D.I.11. Vliv na flóru

- Mocnost zeminy na konstrukci, do které budou sázeny stromy, není v žádném uvedeném případě 1,5 m a vyšší. Je tedy otázkou, jak budou vysazené stromy prosperovat.

- Str. 70: *Celkově dojde k výsadbě přes 200 ks nových stromů a téměř 15 000 m² zelených ploch, což při zohlednění počtu stromů a výměry trávníků téměř odpovídá současnému stavu před realizací záměru.*

Je tu však zásadní rozdíl. V současnosti se jedná v celé ploše o rostlý terén.

- Str. 70, 71: *Střešní zahrada je určena především obyvatelům dvou obytných věží umístěných v rámci budovy A1. Jedná se o komunitní prostor s vizuálními bariérami z terénních a vegetačních prvků oddělujících soukromé předzahrádky. Společný komunitní prostor nabídne místo setkávání, komunitní pěstební zahradu a prostor pro relax s lehátky.*

Tento prostor je na výkresech prezentován jako veřejný prostor. Až tato jedna věta ukazuje, že se jedná o prostor polosoukromý či soukromý. To by mělo být vyznačeno i na výkresech a vizualizacích.

19. D.I.13. Vliv na krajinný ráz

Ve výkresech není zanesen do pohledů záměr Residence Tatarkova, který má schválené společné povolení (květen 2024). Při zanesení tohoto záměru budou pohledy na území výrazně jiné.

20. Dopravně inženýrská studie

Dopravně inženýrská studie obsahuje 4 přílohy (A, B, C, D).

Příloha B: Dopravně inženýrské podklady pro akci „Háje – polyfunkční soubor“, úkol č. 24-2135 – 081z, TSK hl. m. Prahy, březen 2024

Příloha C: Dopravně inženýrské podklady pro záměr „Polyfunkční soubor Háje, Praha 11 – Háje“, výhledové zátěže v horizontu naplnění ÚP hl. m. Prahy, IPR, prosinec 2023

Zatížení komunikací pro rok 2030 se záměrem v příloze B je vyšší pro všechny komunikace, než je zatížení komunikací v horizontu naplnění územního plánu v příloze C. Tento rozpor není ve studii ani v textu oznámení nejen vysvětlen, ale ani slovně zmíněn. Vzhledem k tomu, že se data zatížení komunikací dále používají jako vstupní data při vyhodnocování vlivu na životní prostředí – posouzení kapacity křižovatek v Dopravně inženýrské studii, Akustická studie, Rozptylová studie, je třeba se takovýmto zásadním rozporem zabývat a provést nápravu.

Vzhledem k výše popsanému je třeba Dopravně inženýrskou studii přepracovat.

21. Akustická studie

Vzhledem ke skutečnostem popsaným v bodě 20 je nutné přepracovat i Akustickou studii.

22. Rozptylová studie

Vzhledem ke skutečnostem popsaným v bodě 20 je nutné přepracovat i Rozptylovou studii.

Výše uvedené skutečnosti jsou zásadního charakteru, a žádáme proto, aby byl záměr dále posuzován dle zákona č.100/2001 Sb., v platném znění, případně v dané lokalitě a v předložené podobě zcela zamítnut.

Zároveň žádáme ve smyslu § 27 odst. 2 správního řádu, abychom byli informováni o všech rozhodnutích správního orgánu a to z titulu osoby, která je záměrem přímo dotčena na svých právech.