

Magistrát hlavního města Prahy  
Odbor ochrany prostředí  
Jungmannova 35/29,  
110 00 Praha 1

K č. j.: S-MHMP 797162/2019 OCP

## Vyjádření k oznámení záměru SMÍCHOV CITY SOUTH

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

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

### I. Jednota záměru Smíchovského nádraží

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

1. „**Smíchov City – sever – 1. etapa, Praha 5**“, výsledek posuzování EIA([https://www.portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA\\_PHA1054](https://www.portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_PHA1054)),
2. „**SMÍCHOV CITY SOUTH**“ – aktuálně projednávaný záměr,
3. „**Terminál Smíchov**“ (autobusové nádraží a parkoviště P+R) – proces EIA nebyl zahájen,
4. „**Smíchov City – Střed**“ – proces EIA nebyl zahájen.

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

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

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

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

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

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

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

Podatel v této souvislosti připomíná příslušnou soudní judikaturu, a to například rozhodnutí Nejvyššího správního soudu, sp. zn. 1 As 47/2012, ve kterém se uvádí, že „[...] u výše zmíněných postupů (vydávání stanoviska EIA, územní řízení) nežádoucí tzv. "salámová" metoda. Takto bývá v praxi neformálně označována taktika, která se v praxi používá pro strategii, kdy se kontroverzní nebo obtížné cíle a řešení, nejen ve stavebnictví při trasování silnic a dálnic, rozdělí na dílčí kroky a prosazují se postupně. Nejvyšší správní soud uvedl např. v rozsudku ze dne 6. 8. 2009, č. j. 9 As 88/2008 - 301, že by měl být určitý návrh podroben posouzení vlivů na životní prostředí jako jeden záměr. Realizace určité stavby má totiž dopad na životní prostředí jako celek, vliv dílčích staveb je z tohoto hlediska irelevantní. Právě v posuzování vlivů na životní prostředí by proto tzv. "salámová" metoda neměla mít místo, naopak by se spíše měla uplatnit metoda opačná, jež lze označit termínem *puzzle*." V podobném duchu se vyjádřil také Městský soud v Praze v rozsudku sp. zn. 7 Ca 99/2006 ze dne 12. 1. 2009.

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

## **II. Nedostatky posuzování kumulace záměru s jinými záměry**

**Na základě ustanovení bodu B.I.4 Přílohy č. 3 zákona o posuzování vlivů, musí oznámení záměru obsahovat mimo jiné charakter záměru, včetně zhodnocení možnosti kumulace záměru s jinými záměry.** Podle bodu I. 2. přílohy č. 2 zákona o posuzování vlivů musí být **parametry záměru** zváženy zejména s ohledem na kumulaci jeho vlivů s vlivy jiných známých záměrů (realizovaných, připravovaných, uvažovaných).

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

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

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

### **III. Nevyhovující dopravní situace**

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

#### **III.1. Příliš velký počet parkovacích míst**

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

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

přilehlý nový terminál Smíchovského nádraží, který vhodně propojuje cyklo dopravu, MHD, příměstské i dálkové vlaky. Stavbu terminálu si vyžádal sám developer.

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

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

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

Podatel dále upozorňuje na Program zlepšování kvality ovzduší pro aglomeraci Praha, ve kterém se uvádí jako jedno z hlavních opatření ke snížení vlivu silniční dopravy na úroveň znečištění ovzduší **omezení a zpoplatnění parkování v centrech měst.** Opatření je popsáno takto: *„cílem opatření z pohledu ochrany ovzduší je motivování řidičů k preferování jiného druhu dopravy na úkor IAD a tedy snížení objemu dopravního výkonu IAD [...]“* 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 maximální možný počet parkovacích míst, která nemají být nijak zpoplatněna. To je tak v přímém rozporu se stanoviskem MHMP a podatel proto žádá razantní snížení počtu parkovacích míst v záměru.**

S ohledem na výše uvedené podatel rovněž žádá, aby součástí posouzení byla studie, která prověří, zda vysoké počty parkovacích míst v plánovaných budovách nepovedou k neúměrnému nárůstu automobilové dopravy v oblasti spojenému mimo jiné i s upřednostněním automobilové dopravy uživateli budov oproti jiným typům dopravy v důsledku velkého množství dostupných parkovacích stání pro uživatele budov.

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

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

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

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

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

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

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

Dopravní mikrosimulací by měla být prověřena zejména kritická místa; kromě křižovatky ulic Radlická a Dobříšská (viz výše) by se mělo jednat minimálně o prověření křižovatek ulic Nádražní a Radlická s Malým smíchovským okruhem, napojení plánovaného P+R v Terminálu Smíchov na ostatní komunikace.

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

### III.3. Prověření západových a severozápadních průjezdů pro IAD a dalších možných regulací

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

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

#### III.4. Celková neprůjezdnost území

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

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

Podobně má oblast Smíchovského nádraží objíždět také tramvaj, což považujeme za nevhodné. Tramvajová trasa Radlickým údolím dnes končí u stanice metra Radlická. MČ Praha 5 prosazuje prodloužení k metru Jinonice (probíhá změna územního plánu). Výhledově má tramvaj vést až k metru Nové Butovice (územní rezerva v projektu Radlické radiály). Tj. Radlickým údolím má procházet jedna z páteřních tramvajových tratí Prahy. Je třeba zajistit její adekvátní napojení na připravovaný Dvorecký most a pokračování směr Pankrác (tzv. jižní tramvajová tangenta). Navržené řešení, kdy by tramvaj z Radlic směřovala na Dvorecký most přes oblast Na Knížecí, je neefektivní.

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

#### III.5. Průchodnost území pro cyklisty a chodce

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

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

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

### III.6. Celková situace a chybějící celková dopravní studie

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

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

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

### IV. Urbanismus, výškové uspořádání

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

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

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

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

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

## V. Dosažení imisních limitů

Dle ustanovení bodu B.3 Přílohy č. 3 zákona o posuzování vlivů musí oznámení záměru obsahovat údaje o výstupech, tedy údaje o *množství a druhu případných předpokládaných reziduí a emisí, množství odpadních vod a jejich znečištění, kategorizace a množství odpadů, rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií*. Z tohoto pohledu je oznámení zcela nedostatečné, když v zásadě pouze zcela obecně shrnuje předpokládané dopady záměru, aniž by je blíže konkretizovalo včetně uvedení hodnot, jak to požaduje výše uvedené zákonné ustanovení. Nejpatrnější nedostatky je možné pozorovat v části ovzduší a hluk, které uvádí natolik obecné údaje, že by v zásadě bylo možné je přiřadit k jakékoliv stavební činnosti. Oznámení tak vůbec nereflektuje specifické podmínky v místě záměru, např. již zmiňované špatné rozptylové podmínky v důsledku morfologie terénu a zdaleka nesplňuje zákonné požadavky na oznámení dle zákona o posuzování vlivů.

Otázku ovzduší, hluku a rozptylovaných podmínek obecně přitom oznamovatel chápe za jednu z nejpálčivějších s ohledem na předmětný záměr, na které je v připravované dokumentaci potřeba se zvláště zaměřit. Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha („PZKO“) uvádí, že právě měřicí stanice na Smíchově zaznamenávají jedny z nejvyšších naměřených hodnot škodlivých emisí (suspendované částice PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>; NO<sub>2</sub>; benzo(a)pyren) v Praze, kde za znečištění může právě IAD. Celkově pak materiál uvádí, že *„doprava je majoritním zdrojem emisí tuhých látek i suspendovaných částic PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> 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>

<http://www.palovinanabe.cz/emise-zabiji-desateronasobne-vic-lidi-nez-dopravni-nehody/>

<https://blisty.cz/art/94266-znecistení-ovzduší-v-cr-rocne-predcasne-zabije-pres-deset-tisic-lidi.html>

Přitom v okolí připravovaného projektu se nachází hned několik školek, škol i dětských hřišť. Dokonce v samotném záměru se chystá stavba nové základní školy na základě architektonické soutěže. Ročně přitom zemře z důvodu znečištění ovzduší až 500 Pražanů, viz

[https://wave.rozhlas.cz/kvuli-znecistení-ovzduší-zemre-predcasne-az-500-prazanu-rocne-5961461?page=23&fbclid=IwAR29AVtiz2JV5YSyopO4VAIsh7YEHpsvR\\_CKiWu7Jr40dpUmErJVD3oYxgz](https://wave.rozhlas.cz/kvuli-znecistení-ovzduší-zemre-predcasne-az-500-prazanu-rocne-5961461?page=23&fbclid=IwAR29AVtiz2JV5YSyopO4VAIsh7YEHpsvR_CKiWu7Jr40dpUmErJVD3oYxgz)

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 nejpозději do doby plné realizace předložené koncepce.“*

Pro chystanou zástavbu Smíchovského nádraží je tak nutné vypracovat podrobnou rozptylovou studii, a s ohledem na výše uvedené také celkovou dopravní a hlukovou studii, **a to včetně variantních řešení**. Tyto dokumenty musí opět reflektovat význam kumulativních vlivů ostatních záměrů v dané lokalitě. **Přitom platí, co bylo uvedeno výše v souvislosti s posuzováním SEA, akustická a rozptylová**



**studie, zpracované v rámci pořizování celoměstsky významných změn územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, jsou dnes zastaralé a nereflektují současnou realitu Smíchovského nádraží.** Od provedení rozptylové studie došlo například k podstatnému nárůstu IAD v okolí záměru a na Malém smíchovském okruhu (zatímco v roce 2010 jezdilo tunelem Mrázovka asi 45 tisíc vozidel za den, v roce 2017 to bylo již 74 tisíc vozidel za den).

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

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

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

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

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

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

## **VII. Kulturní a sportovní vybavenost**

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

## **VIII. Doplnění variant záměru**

Dle bodu B.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**

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

V souvislosti s výše uvedeným podatel upozorňuje, že stanovisko MHMP počítá s prováděním průběžného monitoringu dodržování limitů. *„Při realizaci záměrů vyplývajících z koncepce budou důsledně uplatňována ta opatření Integrovaného krajského programu snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území aglomerace Hlavní město Praha, která jsou relevantní na místní úrovni (především preference CZT /centrální zásobování teplem/, výsadba protiprašné zeleně, způsob organizace dopravy v území.“* Monitorování a evaluace vývoje projektu s ohledem 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 norem, 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 nenastaly podmínky předvídané výše, pro které by bylo nutné *snížit míru využití území a zvýšit plochy zeleně*. Oznamovatel proto žádá, aby součástí dokumentace bylo prověření výše uvedeného a následně s ohledem na výsledky zpracována varianta, která by představovala celkově nižší míru využití území.

## **IX. Shrnutí**

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

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

- zpracování posouzení vlivu záměru na životní prostředí, a to s přihlédnutím ke všem souvisejícím kumulativním vlivům v daném území;
- zpracování návrhu opatření pro oblast křižovatky ulic Radlická a Dobříšská; místo přípravy na další zátěž ulice Radlické by se měla hledat jiná vhodná řešení, a to zejména řešení, která by množství automobilové dopravy snížila, popř. alespoň nezvýšila;
- zpracování studie, která prověří potřebu velkého množství parkovacích míst a toho, zda vysoké počty parkovacích míst v plánovaných budovách nepovedou k neúměrnému nárůstu automobilové dopravy v oblasti spojenému mimo jiné i s upřednostněním automobilové

dopravy oproti jiným typům dopravy v důsledku velkého množství dostupných parkovacích stání;

- zpracování varianty s menším množstvím parkovacích stání;
- zpracování podrobného návrhu řešení dopravní situace, včetně variantních řešení;
- zpracování varianty návrhu s komunikací (nebo více komunikacemi), které propojí ulice Nádražní a Radlická (západo-východní) nebo oblasti Na Knížecí a ulice Radlické skrze novou zástavbu bez propojení do Nádražní (severo-západní)
- zpracování návrhu propojení tramvajové tratí mezi Radlickým údolím a Dvoreckým mostem;
- zpracování varianty, která by umožnila propojení mezi výjezdem z tunelu Mrázovka a Strakonickou ulicí;
- zpracování pěšího a cyklistického řešení záměru, včetně posouzení průchodnosti oblasti;
- zpracování celkové dopravní studie zahrnující i výhledové modelové kartogramy intenzit zatížení automobilovou dopravou pro výhledový stav naplnění územní plánu (včetně kompletní výstavby všech záměrů v oblasti Smíchovského nádraží) sledující situaci v širším okolí záměru (Malý smíchovský okruh, ulice Plzeňská/Vrchlického, Radlická atd.), a to včetně analýzy kritických míst z hlediska vzniku kongescí a návrhu řešení s tím, že kritická místa a návrh řešení budou prověřeny dopravní mikrosimulací;
- zpracování podrobné rozptylové a emisní studie zahrnující i varianty řešení;
- zpracování varianty s celkově nižším zatížením území, tzn. s nižšími kapacitami;
- zpracování urbanistické studie, a to včetně dopadů na setrvání Prahy v seznamu UNESCO;
- zpracování vyhodnocení souladu záměru s Adaptační strategií hlavního města Prahy;
- zpracování návrhu občanské vybavenosti pro kulturní a sportovní využití;

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

V Praze dne 12.6.2019