

# Chodovský spolek

Zakouřilova 776/82, 149 00 Praha 4 – Chodov  
IČ: 26591464

zapsán ve SR vedeném Městským soudem v Praze, oddíl I, vložka 12722

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

## Připomínky k územní studii Opatov – Na Jelenách

Vítáme snahu o komplexní řešení území v centru Jižního Města. K předložené verzi územní studie Opatov – Na Jelenách však máme následující připomínky.

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 pořizování 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 zapracování do návrhu Metropolitního plánu hl. m. Prahy.

**Zásadně nesouhlasíme s variantou B, která není v souladu s platným územním plánem a která zásadně a brutálně navyšuje míru zastavěnosti území.** 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.** Nenavrhlala 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 reseni\_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 výkres-prostorové vztahy\_181114.

**Zástavbu podél Hviezdoslavovy ulice požadujeme maximálně 4-podlažní.**

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

**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 pěším 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 přesunutém 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 zásadně nesouhlasili místní obyvatelé. Podařilo se jim dosáhnout zrušení úpravy územního plánu, která byla pro výstavbu nezbytná a následně všech nezákonně vydaných správních rozhodnutí. Obyvatelé tím ukázali, že vlastní životní prostředí si nedají zničit, budou i nadále bojovat za svá práva, proti zájmům jednotlivců a maximalizaci jejich zisků. Nejsme ochotni akceptovat developerskou bezohlednost k místním obyvatelům.

**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 Hviezdoslavova), 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 nesplnila.**

**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, hlavně druhým výstupem, 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 stanicí 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 Hvězdoslavova. 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.**

**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 Atelieru 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.** 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 Hrnčírům, 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 Průhonic 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 Líbalova.*

*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 Líbalova.*

*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.**

**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 opotřebenost 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 opotřebenosti. Požadujeme, aby výstavba v lokalitě Opatov byla podmíněna opravou mostní konstrukce.**

**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 sírsich vztahu\_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 přizpůsobivý 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 území\_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, a proto vytěšňuje veškerou veřejnou vybavenost za svého zájmového území z důvodu maximalizace jeho zisku na úkor veřejného sektoru.

**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 kódy 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, přílehlém okolí a celém Jižním Městě jsou jiné hodnoty než naprosté vytěžení území. To deklaruje Usnesení ZMČ Prahy 11 č. 9 z r. 2014.**

**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.**

## **21. 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).

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 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 navržená 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.

2. V rámci územní studie není zhodnocen **vliv z hlediska vibrací**, a to zejména ve vztahu k tubusům metra, které procházejí územím, a to ve vztahu ke stávající, stejně jako k nově navrhované zástavbě.
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.
4. Nebyl hodnocen **vliv navrhované výstavby na tepelný ostrov**, a jak bude ovlivněna předpokládaná klimatická změna.

#### 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 umístěny 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 také 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. Podle 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.

## 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, což je asi blíže pravdě!

**Nebyla vůbec hodnocena zdravotní rizika.** Světová zdravotnická organizace v materiálu *WHO air quality guidelines global update 2005*, stanovuje hodnotu pro roční průměr částic **PM<sub>10</sub> na úrovni 20 µg/m<sup>3</sup>**. Pro maximální denní imise PM<sub>10</sub> zůstává hodnota 50 µg/m<sup>3</sup>, ale počet překročení je místo 35 menší (jen 99% percentil). Pro průměrné roční imisní koncentrace **PM<sub>2,5</sub> je stanoven limit 10 µg/m<sup>3</sup>**. 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 PM<sub>10</sub> pohybují v rozmezí 23,9-24,8 µg/m<sup>3</sup> a PM<sub>2,5</sub> pohybují v rozmezí a 16,9-17,3 µg/m<sup>3</sup>. V materiálu SZÚ zpravovaném podle metodiky WHO, který situaci vyhodnocuje přímo pro Prahu ([http://www.szu.cz/uploads/documents/chzp/ovzdusi/dokumenty\\_zdravi/ovzdusi\\_rizik\\_a\\_praha\\_2017.pdf](http://www.szu.cz/uploads/documents/chzp/ovzdusi/dokumenty_zdravi/ovzdusi_rizik_a_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/m<sup>3</sup>, 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 jsou 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\\_rizik\\_a\\_praha\\_2014.pdf](http://www.szu.cz/uploads/documents/chzp/ovzdusi/dokumenty_zdravi/ovzdusi_rizik_a_praha_2014.pdf)) se znečištěné ovzduší, jmenovitě jen znečištění prachem – částicemi PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, 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.

#### 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 zpravována 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.

#### **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. Před domovem s pečovatelskou službou je záměrem postavit v malé vzdálenosti P+R parkovací dům.

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 celou Studii, v návaznosti na výše uvedené, navrhujeme přepracovat.**

V Praze dne 5.1.2019

Za Chodovský spolek  
Zdeněk Kovář, předseda Spolku  
Ing. Jan Musil CSc. a Ing. Jiří Štyler, členové výboru Spolku