

ÚS čtvrt'ové centrum v okolí stanice metra Háje, Praha – Připomínky zastupitelského klubu Hnutí pro Prahu 11

Prvotní pro rozvoj Jižního Města je explicitně stanovit strategické cíle pro rozvoj Jižního Města a vyhodnocovat, jak tyto cíle jsou dílčími návrhy v souladu či proti. Strategické cíle by měly být kvantifikovány a měla by být na nich politická shoda napříč politickým spektrem, aby byly dlouhodobé. Nad stanicemi metra by měly být městská centra Jižního Města a měla by být odstupňována. Opatov by měl být centrem I. stupně, Háje centrum II. stupně, Chodov má kapacitu vzhledem k OC Chodov a The Park již vyčerpánu, Roztyly mají velký rekreační potenciál vzhledem k umístění v těsné blízkosti Michelského lesa. Pan starosta mluví o umírněném rozvoji Jižního Města, takže by měl veřejnost seznámit s kvantifikovanými cíli a nástroji, jakými ty cíle chce vymahatelným způsobem naplnit.

Územní studie pořizované na Praze 11 by měly být vzájemně koordinovány.

1. Zásadní pro rozvoj lokalit Opatov a Háje je rozhodnout, kde má být umístěna radnice. HPP11 preferuje Opatov. V případě, že bude rozhodnuto o umístění radnice na Hájích, nenabude Opatov pro obyvatele Jižního Města skutečného centra, kterým by vzhledem ke své poloze mohl a měl být.

Pokud přijmeme tuto myšlenku, je třeba hledat jinou veřejnou stavbu, kterou by bylo možné umístit do plochy VV v lokalitě Háje. Nesouhlasíme tedy s umístěním radnice v ploše VV, vzhledem k tomu, že by měla být navržena a vybudována u stanice Opatov.

2. Zásadně odmítáme navrhované umístění terminálu pro autobusovou dopravu a kapacitní P+R do jádra území a pomyslného propojení Centrálního parku a dotčené lokality. Tyto dopravní stavby by zablokovaly možnost zkvalitnění veřejného prostoru v rámci výše uvedeného propojení, které je mimo jiné požadováno i v zadání studie.
3. V Zadání územní studie je uvedeno: *Rovněž prověří rozsah a umístění autobusového terminálu v západním okraji řešeného území, kdy redukce či úplné ukončení provozu by bylo pro městské kvality místa přínosem.* O toto se studie ani nepokusila, pouze přesunuje terminál do bloku B22.

Nesouhlasíme s umístěním autobusového terminálu pro příměstské autobusy v západní části řešeného území v bloku B22. Nejlepším řešením by bylo vymístit terminál z území, či alespoň snížit počet příměstských linek, které ho využívají. V minulosti měly linky obsluhující vzdálenější obce ve středočeském kraji terminál u stanice metra Depo Hostivař. Pokud se terminál úplně vymístit nepodaří, navrhujeme možnost jeho umístění v PP bloku B14 s automobilovým přístupem z ulice Kulhavého, či v PP bloku B08 s tím, že automobilový vjezd by byl umožněn ve východní části bloku. Přístup pro pěší by byl v obou případech z druhé strany terminálu tak, aby se přiblížil stanici metra.

4. Zásadně nesouhlasíme s umístěním P+R pro 1 000 automobilů. Nedomníváme se, že by umístění tohoto P+R odstranilo uvažované P+R z Opatova. Spíše máme obavu, že na obou stanicích metra Opatov a Háje bude chtít MHMP umístit takto kapacitní parkoviště pro návštěvníky Prahy. (Viz usnesení Zastupitelstva HMP 4/17 z roku 2019, Z-7020). Jsme toho názoru, že umísťování parkovacích ploch P+R do obytné části města a nepatří. V případě, že by bylo nevyhnutelné umístit P+R (o maximální kapacitě 300 vozidel), požadujeme ho stejně jako

v předchozím případě umístit v PP bloku B14, či v PP bloku B08. Tím by mělo být dosaženo toho, že automobily návštěvníků nebudou zatěžovat samotné centrum – ulici Opatovskou.

5. V Zadání územní studie je uvedeno: *Studie v rámci návrhu cyklistických tras zohlední Generel cyklistické dopravy, zadávací karty Komise RHMP pro cyklistickou dopravu a koncepční materiály MČ Praha 11.... Pro vedení pěších a cyklistických tras je kromě uličních prostranství vhodné využít také zapojení do zelené infrastruktury pro zvýšení atraktivity takovýchto ploch.* Nesouhlasíme s vedením dálkové cyklistické dopravy po ulici Opatovská, považujeme ho za nebezpečné pro cyklisty a ne příliš konformní pro ostatní účastníky provozu. Domníváme se, že je možné vést bezpečnou cyklostezku jinde v území. Požadujeme její navržení a zakreslení do hlavního výkresu.

6. Prostupnost území:

V Zadání územní studie je uvedeno: *Studie zohlední hlavní pěší tahy a navrhne v maximální možné míře bezbariérovou prostupnost územím.*

Studie v tomto případě splnila zadání nedostatečně. Není dostatečně vyřešena prostupnost území jižně od ulice Opatovská. Pro blok B13 sice navrhuje veřejný průchod stavebním blokem. Je třeba však zajistit, aby průchod byl umožněn celých 24 hodin, což studie nezaručuje. Blokem B14 dokonce není navržen žádný průchod. Požadujeme vyřešit prostupnost území pro pěší v ose sever – jih pro celé území jižně od Opatovské ulice.

7. **Doprava v klidu:**

V Zadání územní studie je uvedeno: *Veškeré nároky na dopravu v klidu stávající i navrhované zástavby v řešeném území je nutno zajistit v rámci řešeného území. Parkování musí být navrženo přednostně mimo veřejná prostranství, v nezbytných případech podél ulic, nikoli na rozsáhlých parkovacích plochách. Studie prověří možnost pomoci řešit deficit dopravy v klidu pro okolní stávající obytné budovy nacházející se v okolí řešeného území.*

Studie navrhuje: *Pro stávající objekty je uvažováno s parkováním v komunikacích, případně podzemním parkovišti ve stavebním bloku B10 s celkovou kapacitou 600 parkovacích stání a v nestavebním bloku P07 s celkovou kapacitou 600 parkovacích stání.*

Bloky B10 a P07 jsou navrženy ve funkční ploše VV, ve které nelze tato parkovací stání umístit, neboť:

VV - veřejné vybavení

Hlavní využití:

Plochy sloužící pro umístění všech typů veřejného vybavení města, tj. Zejména pro školství a vzdělávání, zdravotnictví a sociální služby, veřejnou správu města a záchranný bezpečnostní systém.

Přípustné využití:

Školy a školská zařízení³, mimoškolní zařízení pro děti a mládež, zdravotnická zařízení, zařízení sociálních služeb⁴, hygienické stanice, zařízení záchranného bezpečnostního systému, městské úřady, krematoria a obřadní síně, vysokoškolská zařízení.

Sportovní zařízení, zařízení veřejného stravování, kulturní zařízení, kostely a modlitebny, nerušící služby, to vše související s hlavním využitím.

Drobné vodní plochy, zeleň, pěší komunikace a prostory, komunikace vozidlové, cyklistické stezky, plošná zařízení technické infrastruktury v nezbytně nutném rozsahu a liniová vedení technické infrastruktury.

Podmíněně přípustné využití:

Ostatní vzdělávací a školská zařízení, nezapsaná v rejstříku MŠMT škol a školských zařízení⁴, ve smyslu § 7 školského zákona.

Zařízení sociálních služeb nad rámec zákona č. 108/2006 Sb., o sociálních službách.

Pro uspokojení potřeb souvisejících s hlavním a přípustným využitím lze umístit: ubytovací zařízení, administrativní plochy, obchodní zařízení s celkovou hrubou podlažní plochou nepřevyšující 300 m², čerpací stanice pohonných hmot bez servisů a opraven jako nedílná část garáží a polyfunkčních objektů, manipulační plochy, malé sběrné dvory, služební byty, **parkovací a odstavné plochy, garáže.** Dále lze umístit: stavby, zařízení a plochy pro provoz PID.

Pro podmíněně přípustné využití platí, že nedojde k znehodnocení nebo ohrožení využitelnosti dotčených pozemků.

Nepřípustné využití:

Nepřípustné je využití neslučitelné s hlavním a přípustným využitím, které je v rozporu s charakterem lokality a s podmínkami a limity v ní stanovenými nebo je jiným způsobem v rozporu s cíli a úkoly územního plánování.

Dále se ve studii uvádí: Další umístění parkovacích stání navrhujeme do nových podzemních garáží, které mohou vzniknout na místě stávajících monofunkčních parkovacích ploch v lokalitě Jižní Město (v těsném sousedství řešeného území).

Musíme konstatovat, že v tomto bodě studie zadání nesplnila. Deficit parkovacích míst je velmi citlivé téma pro obyvatele v okolí. Požadujeme proto, aby studie skutečně navrhla jeho řešení.

Požadujeme doplnění detailní bilance stávající a navrhované dopravy v klidu (vč. navrhovaných parkovacích stání v nových objektech). Předložený popis není přehledný. Po sečtení hodnot uvedených např. na str. 5 vychází navrhovaný počet parkovacích stání jako deficitní proti stávajícímu stavu.

8. Zelená infrastruktura:

V Zadání územní studie je uvedeno:

Návrh nestavebních bloků a dalších prvků zelené infrastruktury zohlední možnosti jejich zapojení do spojitého systému.

V koncepci zelené infrastruktury bude zohledněn navržený princip hospodaření s dešťovou vodou.

Kromě nestavebních bloků studie dále navrhne:

- v rámci stavebních bloků míru jejich nezastavení, a to stanovením maximálních podílů zastavěnosti jednotlivých bloků s možností rozsah upřesnit vymezením nezastavitelných částí stavebních bloků pomocí stavebních čar, to vše v souladu s koeficientem zeleně dané plochy s rozdílným způsobem využití v územním plánu

- v rámci uličních prostranství kompozičně významná stromořadí a kompozičně významné vegetační plochy.

Studie jako nestavební bloky navrhuje pouze nyní zelené plochy mezi současnou výstavbou.

V jižní části území v rozvojových plochách nenavrhuje (kromě plochy VV) žádný nestavební blok. To považujeme za nepřijatelné. Studie dokonce umísťuje do plochy ZP stavební blok B22.

Plocha ZP by měla plnit funkci navázání zeleně z Centrálního parku. To, že v současnosti je tato funkce degradována umístěním autobusového terminálu by nemělo mít vliv na to, jak by tato plocha měla vypadat v budoucnu. Domníváme se, odstraněním terminálu příměstské autobusové dopravy z této plochy, by mohlo dojít k její parkové úpravě a mohla by začít plnit

zamýšlenou funkci. **V žádném případě proto nesouhlasíme se změnou územního plánu, která by část plochy ZP změnila na funkční plochu SV.**

Ve studii se dále uvádí: *Odvádění srážkových vod bude řešeno opatřením umožňujícím maximální možnou míru vsakování srážkových vod v místě spadu a akumulaci srážkových vod. V rámci zástavby jednotlivých bloků a úprav veřejných prostranství budou navrhované prvky, které umožní alespoň dílčí vsakování srážkových vod a zpomalení jejich odtoku do dešťové kanalizace (zelené pásy, vodopropustné dlažby...).*

Nerozumíme tomu, jak uvedené opatření bude účinné, když většina bloků bude obsahovat podzemní podlaží.

Vzhledem k tomu, že ÚS navrhuje v řadě případů stavebních bloků až 100% zastavěnost, požadujeme, aby tato zastavěnost byla vyvážena jinde, tzn. aby studie navrhla více parkových v jižní a severozápadní části území.

Na str. 4 je uvedeno, že „*navrhovaná stromořadí a významné plochy zeleně respektují umístění podzemních sítí*“. Umístění podzemních sítí bylo skutečně ověřováno?

9. Nesouhlasíme s umístěním benzinové čerpací stanice v území. V analytické části územní studie se konstatuje, že *pozice čerpací stanice v lokalitě plánovaného čtvrtového centra je urbanisticky nevhodná*, s čímž naprosto souhlasíme, přesto se ji studie snaží umístit jako součást objektu P+R.

V současnosti je síť čerpacích stanic na území Prahy 11 a v jeho těsné blízkosti více než dostatečná, proto požadujeme výše zmíněné.

10. V místě Háje by měl být pro důchodce vybudován denní stacionář, který by reflektoval, že Jižní Město stárne. Pokud se sníží potřeba zajištění služeb pro seniory, měl by být stacionář navržen tak, aby mohl být přestavěn na mateřskou školku, až se po důchodcích přistěhuje nová generace.

11. Za problematické považujeme návrh odstranění veškerých mimoúrovňových komunikací (lávek) v území a zároveň návrh na posílení dopravního významu lokality (vybudování kapacitního P+R, veřejné parkování pro 1200 automobilů v samém jádru území). Pohyb automobilů, tramvaje (a současné zúžení pruhů pro automobilovou dopravu), pěších a cyklistů může být v navrhovaném režimu značně konfliktní.

12. Jednotlivé bloky:

Uliční profily

U01a/b/c- 34m

U01c- 34m

U02 - 16,50m

U03 - 15m

U04 - 15/16m

U05 - 15m

U06 - 19m

U07 - 18m

U08 - 15m

U09 - 10m

U10 - 15m

Je třeba přeřešit uspořádání (a možná i klasifikaci) uličních prostor, které slouží jako zásobovací koridory pro obchodní a jinou vybavenost, aby umožnily tuto funkci a zároveň aby nedegradovaly urbánní prostředí dotčených prostorů.

Náměstí

N01

Stavební bloky

B01

Nesouhlasíme s navrženou výškou 9NP. Bytový dům Kosmická 39 25 má ve štítové stěně umístěna okna a šířka U09, která by ho oddělovala od nového objektu je pouze 10 m. Požadujeme v bloku zachovat současnou výšku, či ji maximálně navýšit o 2NP odpovídající standardní výšce bytů.

B02

Požadujeme, aby blok byl vymezen jako stabilizovaný, bez jakékoli nové stavební aktivity. Návrh výstavby na štítové straně domu Kosmická 749/25 svědčí o naprosté neznalosti autorů studie o území. Bytový dům Kosmická 25 má ve štítové stěně umístěna okna!!!

B03

Nesouhlasíme s navrženou výškou 13NP a zásadně nesouhlasíme s výškou 21NP v severní části bloku. V severní části bloku zachovat současnou výšku, či ji maximálně navýšit o 2NP odpovídající standardní výšce bytů. V jižní části bloku souhlasíme s navrženou výškou 8NP.

B04

Nesouhlasíme s výškou bloku. 13NP je naprosto nepřijatelné vzhledem k bytovým domům Kosmická 25 a Kosmická 27, neboť šířka U09, která by je oddělovala od nového objektu je pouze 10 m. Požadujeme, aby vymezená čtvercová část bloku, kde je navrhována výška 13NP nepřekročila výšku současného objektu, který se v bloku nachází.

Souhlasíme s výškou 8NP uvedenou v jižní části bloku, odpovídá okolní zástavbě.

B05

Požadujeme, aby blok byl vymezen jako stabilizovaný, bez jakékoli nové stavební aktivity.

B06

Bez připomínek.

B07

Nesouhlasíme s umístěním objektů o 2NP na jižní části bloku. Návrh na jejich umístění svědčí o naprosté neznalosti autorů studie o území. Bytové domy Kosmická 5 – 21 mají z této části vstupy, byty mají na jižní část domu okna a balkóny. V přízemí se nacházejí pronajímané nebytové prostory. Navrhovaná výstavba by znehodnotila majetek a životní prostředí zdejších obyvatel.

V případě nové výstavby v západní části bloku, by počet podlaží budovy měl být maximálně 8NP. Je třeba navíc prověřit, že nedojde k zastínění bytového domu Kosmická 25.

B08

Požadujeme prověřit možnost umístění terminálu pro příměstskou autobusovou dopravu do PP objektů, pokud se terminál nepodaří vymístit z území.

Požadujeme prověřit možnost umístění P+R do PP objektů, pokud se P+R nepodaří vymístit z území.

B09

Požadujeme, aby blok byl vymezen jako stabilizovaný, bez jakékoli nové stavební aktivity.

B10

V bloku podle palného územního plánu nelze umístit parkovací místa pro rezidenty z okolí.

V grafické části je blok B10 opatřen plovoucí značkou pro umístění kultury, blok je vybaven plovoucí značkou pro veřejná parkoviště. Není však ani naznačeno, jak bude řešena dopravní obsluha (návoz aparatury pro vystoupení, předjezd pro VIP, auta zaměstnanců apod.). Není počítáno se shromažďovacím prostorem před touto významnou veřejnou budovou. Naznačená stavební čára u objektu na bloku B10 neodpovídá hmotové vizualizaci.

B11

Souhlasíme s umístěním objektu o 5NP v severní části bloku, podél ulice Opatovská. Doporučujeme hledat jinou náplň veřejné vybavenosti, než je radnice Prahy 11.

V grafické části je blok B11 značkou pro umístění správy, blok je vybaven plovoucí značkou pro veřejná parkoviště. Není však ani naznačeno, jak bude řešena dopravní obsluha. Není počítáno se shromažďovacím prostorem před touto významnou veřejnou budovou.

B12

Souhlasíme s umístěním objektu o 5NP v severní části bloku, podél ulice Opatovská. Pro zbytek bloku požadujeme, aby byl vymezen jako stabilizovaný, bez jakékoli nové stavební aktivity.

B13

Souhlasíme s umístěním objektu o 5NP v severní části bloku, podél ulice Opatovská.

Požadujeme, aby maximální výška objektů byla 12NP.

B14

Souhlasíme s umístěním objektu o 5NP v severní části bloku, podél ulice Opatovská. Požadujeme zajistit průchod územím v severojižním směru po celých 24 hodin.

Nesouhlasíme s umístěním objektu o 13NP podél ulice Steinerova. Došlo by k znehodnocení majetku a životního prostředí obyvatel bytových domů Steinerova 4 – 20.

Požadujeme prověřit možnost umístění terminálu pro příměstskou autobusovou dopravu do PP objektů, pokud se terminál nepodaří vymístit z území.

Požadujeme prověřit možnost umístění P+R do PP objektů, pokud se P+R nepodaří vymístit z území.

Požadujeme, aby blok byl upraven tak, aby část území byla vyhrazena pro nestavební blok, který by garantoval zeleň v území.

B15

Nesouhlasíme s výškou nově navrhovaných objektů – 13NP. V bloku může dojít pouze k rekonstrukci současných nízkopodlažních objektů. V každém jiném případě by došlo k znehodnocení majetku a životní prostředí obyvatel objektů Hlavatého 15 a 17.

B16

Požadujeme, aby blok byl vymezen jako stabilizovaný, bez jakékoli nové stavební aktivity.

B17

Doporučujeme zvážit možnost umístění parkovacích míst pro současné obyvatele lokality do PP navrhovaných objektů. Požadujeme, aby blok B17 či B18 byl upraven tak, aby část území byla vyhrazena pro nestavební blok, který by garantoval zeleň v území.

B18

Doporučujeme zvážit možnost umístění parkovacích míst pro současné obyvatele lokality do PP navrhovaných objektů. Požadujeme, aby blok B17 či B18 byl upraven tak, aby část území byla vyhrazena pro nestavební blok, který by garantoval zeleň v území.

B19

Požadujeme, aby blok byl vymezen jako stabilizovaný, bez jakékoli nové stavební aktivity.

B20

Požadujeme, aby blok byl vymezen jako stabilizovaný, bez jakékoli nové stavební aktivity.

B21

Požadujeme, aby blok byl vymezen jako stabilizovaný, bez jakékoli nové stavební aktivity.

B22

Nesouhlasíme s umístěním stavebního bloku. Jedná se o nezastavitelnou funkční plochu ZP. Požadujeme, aby celá plocha sloužila jako zeleň.

B23

Nesouhlasíme s umístěním stavebního bloku. Jedná se o nezastavitelnou funkční plochu ZP. Požadujeme, aby celá plocha sloužila jako zeleň. Akceptujeme výstup ze stanice metra.

Nestavební bloky

P01

Obsahuje plochu ZP a část současné zeleně v OB. Stavební blok v tomto území by byl nepřijatelný. Nejedná se o nový nestavební blok vůči současnému stavu.

P02

Na ploše ZMK a v celoměstském systému zeleně (CSZ). Stavební blok v tomto území by byl nepřijatelný. Nejedná se o nový nestavební blok vůči současnému stavu.

P03

Na ploše ZMK a v celoměstském systému zeleně (CSZ). Stavební blok v tomto území by byl nepřijatelný. Nejedná se o nový nestavební blok vůči současnému stavu.

P04

Jedná se o část současné zeleně v SV – náměstí před Galaxií. Stavební blok v tomto území by byl nepřijatelný. Nejedná se o nový nestavební blok vůči současnému stavu.

P05

Jedná se o část současné zeleně v SV – část vnitrobloku Kosmická – Horčíčkova. Stavební blok v tomto území by byl nepřijatelný. Nejedná se o nový nestavební blok vůči současnému stavu.

P06

Jedná se o část současné zeleně v SV – podél ulice Mendelova. Stavební blok v tomto území by byl nepřijatelný. Nejedná se o nový nestavební blok vůči současnému stavu.

P07

Nestavební blok v ploše VV, která je v současnosti nezastavěna. Je správné, že se studie pokouší rozdělit plochu na stavební a nestavební bloky. Méně pochopitelné však je popis tohoto nestavebního bloku ve studii: *Nestavební blok P07 navazuje na plánovanou stavbu radnice a bude tvořit veřejný prostor s parkovými úpravami, pod kterým mohou být umístěny podzemní garáže s celkovou kapacitou 600 parkovacích stání.* Tzn., že půjde pouze o zeleň na konstrukci a ne o zeleň na rostlém terénu, takže na tomto území nebude možné vsakování vod. Na mocnosti půdy na konstrukci pak bude záležet, jakou zeleň bude možné vysadit.

Jak už jsme uvedli výše, podzemní garáže pro současné rezidenty nelze do plochy VV umístit. Požadujeme tedy, aby nestavební blok P07 byl tvořen zelení na rostlém terénu.

Vzhledem k výše uvedenému, požadujeme, aby územní studie byla přepracována tak, aby skutečně mohla být podkladem pro rozhodování v území.

VLIV NAVRHOVANÉHO ROZVOJE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

V analytické části chybí informace o stávající a výhledové zátěži životního prostředí v území (tj. hluková mapa a imisní mapy). Návrhová část neobsahuje vyhodnocení vlivů dopadů navrženého řešení na životní prostředí, resp. na zdraví a socio-ekonomické podmínky obyvatel, a to s ohledem na současný a výhledový stav životního prostředí.

Za klíčové považujeme doplnění zhodnocení navrhovaného rozvoje z hlediska:

- hlukovou zátěž, vč. vibrační od metra (jakožto limitující faktor výstavby)
- imisní zátěž
- hydrologický a hydrogeologický režim (možnosti zasakování dešťových vod)
- tepelný ostrov a vztah ke klimatické změně
- socio-ekonomické vlivy

Připomínáme, že ÚS navrhuje rozsáhlé demoliční práce, které budou dlouhodobě a velmi intenzivně zatěžovat své okolí. Vzhledem k očekávanému negativnímu vlivu na okolí nesouhlasíme s tímto řešením a doporučujeme zvážit využití a rekonstrukci stávajících objektů. Rovněž se nedomníváme, že navrhovaná asanace objektů povede k vyřešení složitých majetkových vztahů v území.

Stávající kapitola „životní prostředí“ se věnuje pouze odpadům, resp. umístění a designu odpadkových košů!

Dle našeho názoru navržený rozvoj překračuje ve velkém rozsahu kapacitu možné výstavby vzhledem ke stávajícímu zatížení životního prostředí. Do lokality o rozsahu 12 ha navrhuje studie výstavbu pro 8703 obyvatel, 10489 návštěvníků a 6259 parkovacích míst. Vychází, že zde bude 725 obyvatel/ha. Praha má v průměru 26 obyvatel/ha a Honkong má 64 obyvatel/ha. Plocha Hájů zabírá 1.22% Prahy 11 ale má 11.3% obyvatel. Kolektiv Ing. Lasovského navrhoval, aby na Jižním Městě 1 bydlelo okolo 35 000 obyvatel a předpokládal, že na jeden automobil budou připadat 4 obyvatelé. Jižní Město by pak bylo příjemným sídlištěm v zeleni. Politickým rozhodnutím byl počet obyvatel zvýšen na 62 000, byl zvýšen počet panelových domů a jejich výška. Nyní má Praha 11 okolo 77 000 obyvatel. Územní plán předpokládá nárůst na 85 590 obyvatel a Metropolitní plán navrhuje růst na 114 843 obyvatel. Studie tedy není v souladu s územním plánem. Vzhledem k tomu, že se zde navrhuje velký rozsah nové výstavby (vč. residenční) a zároveň jsou v dotčeném území překračovány limity pro hluk (resp. limity pro znečištění ovzduší), měla by studie tento limitující faktor zohlednit. **Studie nenabízí žádný návrh opatření, které by vedlo ke snížení hlukové zátěže. Studie rovněž nenabízí žádný návrh opatření týkající se snížení negativních vlivů tepelného ostrovu, a to v kontextu oficiální Strategie adaptace na klimatickou změnu hl.m. Prahy.** To jsou zásadní nedostatky.

Jsou-li v místě studie překročeny limity hluku, musí s tím studie ve svém návrhu počítat a brát tuto situaci v úvahu. Následující rozhodnutí Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 7/2011 – 526 potvrzuje, že **limity území z hlediska životního prostředí je nutné zohledňovat již při tvorbě územně plánovací dokumentace.** V odstavci č. 112 uvedeného rozsudku je stanoveno: „*Soud tak na jednu stranu nemůže přijmout tezi, že by se zásady územního rozvoje mohly dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či s nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. Na druhou stranu provedeným výkladem nemínil aprobovat přístup, který by na základě zásad územního rozvoje bez dalšího umožňoval umísťovat do nadlimitně zatíženého území další stavby, nebo který by v rámci motto „kdo dřív přijde, ten dřív mele“ umožnil umísťovat bez uvážení jakékoliv stavby až do naplnění maximálního stanoveného limitu nebo hodnoty, s tím, že ostatní stavby budou nerealizovatelné. Zde právě vystupuje do popředí role zásad územního rozvoje coby koncepce, jež vyžaduje holistický pohled na věc. V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolitelné, nebo na projekty směřující k použití nezákonných praktik typu salami-slicing (salámová metoda). Na vymezování jednotlivých záměrů v zásadách územního rozvoje je tedy třeba nahlížet celostním způsobem, a to zvláště tehdy, je-li zamýšleno vícero záměrů v již dosti zatížené části území (imisemi, hlukem apod.). To jinými slovy znamená, že při stanovení požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování ve vztahu k určitému záměru musí být zohledněna jak současná zátěž území, tak i veškeré plánované záměry, kumulace, jejichž vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší a hlukovou situaci v dané oblasti.“*

Akustická situace v území

V současné době v Praze 11 jsou u bytových objektů nacházejících se poblíž hlavních komunikací již nyní překračovány limity hluku. V hlukových mapách v okolí Hájů je znázorněno nadlimitní ovlivnění obytné plochy. Dle akustické studie ke změně Z2798/00 (projekt tramvaje) leží jeden bod z této studie v místě záměru a jsou v něm **překročeny limity hluku ve dne o 4 dB a v noci o 6 dB.** Tramvajová trať má také procházet okolo Spořilovské spojky, kde se kvůli překročení limitů hluku předpokládá její zakrytí nákladem 4 600 000 000 Kč. Je poněkud paradoxní, že na jedné straně se novou výstavbou zvyšuje intenzita dopravy (okolí Hájů a Opatova) a na jiném místě se velkými náklady snižují její následky. Zvýšený hluk na pracovišti nebo v okolním prostředí 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 potřeba dodržovat limity hluku.

Rozsudek Městského soudu v Praze 11 A 27/2015 mimo jiné uvedl, že „**hlukové a imisní limity nejsou stanoveny pro zajímavost, musejí být dodržovány**“ a dále že „**rezidenti nesmějí být pokusnými subjekty, na nichž se bude bez ohledu na zákon testovat, kolik developerského zisku stojí zničené zdraví a předčasná úmrtí**“.

Ve svém rozhodnutí Nejvyšší správní soud č.j. 1 As 135/2011 - 246 ze dne 30.1.2012 a č.j. 9 As 28/2012 - 135 ze dne 1.2.2013 uvádí: „*Všecké navrhované zásahy v území musí být provázeny přesvědčivým důkazem toho, že jejich uskutečněním nedojde k překročení přípustné míry zatěžování a znečišťování prostředí, tedy k nadlimitní zátěži území. Pokud již objektivně v důsledku lidské činnosti existuje v daném území nadlimitní zátěž, tedy protiprávní stav, pak je nutno u navrhovaného zásahu přesvědčivě prokázat, že provedením záměru nedojde ani v minimální míře k přitížení nadlimitní zátěže nebo bude zajištěn pokles zátěže pod předepsané mezní hodnoty - limity. Bez takového důkazu je odsouhlasení, umístění nebo povolení záměru nezákonné, ba protiústavní a příslušné dotčené orgány i stavební úřady, jež mají hájit vymezené veřejné zájmy, závažným způsobem porušují zákon a jednají hrubě chybně.*“

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 umístěvaných v jeho blízkosti, stejně jako na pohodu bydlení v těchto budovách.

Kvalita ovzduší v území

V současné době se používá taková metodika hodnocení kvality ovzduší, podle které má místo v Praze 11, kterým prochází dálnice D1 zdravé životní prostředí, které vyhovuje limitům. Podle této metodiky okolí Hájků kvalitou ovzduší vyhovuje normám. Ale škodliviny obsažené v ovzduší ohrožují zdraví a životy obyvatel Prahy. 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.***“ Tyto počty jsou přímo alarmující vzhledem k počtu osob, které zahynou při dopravních nehodách v Praze, nyní 40 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.

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 z velké části nezastavěné. V důsledku vysoké zastavěnosti a nárůstu zpevněných ploch dojde ke změně odtokových poměrů území a ovlivnění vodního režimu krajiny.

Tepelný ostrov a klimatická změna

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 diskomfortní 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.

K nejméně postiženým oblastem patří historické centrum města (MČ Praha 1, MČ Praha 2) a přilehlé oblasti (MČ Praha 3, Holešovice, Karlín, Žižkov, Vinohrady, Dejvice). Podobné situaci jsou vystaveny Vysočany, Hloubětín a oblasti velkých panelových sídlišť, zejména Černý Most, **Jižní Město**, sídliště Bohnice, Kobylisy, Střížkov a Letňany. Vysoká expozice obecně koreluje s vysokým podílem zástavby, na níž je vázána také nepoměrně větší hustota zranitelné populace nad 65 let. Zastavěnost území je zde klíčovým faktorem. Naopak oblasti s vyšším zastoupením zelených ploch daleko lépe odolávají vlnám horka a s nástupem večerních hodin se i rychleji ochlazují. Dobrým příkladem je Karlovo náměstí, které má 8 ha a převahu zelených ploch.

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 Háje tuto situaci bude v Praze 11 dále zhoršovat.**

Demografický vývoj

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.

Vývoj počtu obyvatel v Praze

V roce 1950 bylo v Praze 1 058 000 obyvatel. V roce 2017 bylo 1 295 000 obyvatel, za 67 roků jich přibylo 137 000, průměrně za rok je to 2 044. Metropolitní plán počítá, že v roce 2050 bude v Praze 1 818 297 obyvatel, za 33 roků má být nárůst 528 789, průměrně za rok je to 16 000 osob. Nikde není zdůvodněn takový nárůst počtu obyvatel. V minulosti byl přirození přírůstek obyvatel, přesto byl přírůstek obyvatel Prahy nižší a Praha se přitom rozšiřovala. Předpokládá se, že přírůstek má být docílen migrací i když není definováno odkud tato migrace bude. Přírůstek migrace se velmi těžko odhaduje. **Tento plánovaný nárůst obyvatel neodpovídá udržitelnému rozvoji města a asi bude významně menší.** Navrhovaný růst povede k nárůstu dopravy, dalšímu přetížení komunikací, problémům s parkováním, nárůstu hluku, znečištění ovzduší, zhoršení tepelného ostrova apod. Povede tak k výraznému zhoršení pohody bydlení současných obyvatel Prahy. Města historicky rostou, ale je potřeba, aby jejich růst byl udržitelný.

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.

Závěr: Studie by měla brát v úvahu demografický vývoj a navrhnout takovou výstavbu, která by dodržovala zákonné limity hluku a zlepšovala životní podmínky pro současné a budoucí okolní obyvatele. Ne je zhoršovala. To znamená snížit rozsah výstavby, zpevněných ploch a naopak zvýšit rozsah zeleně a vodních ploch. Její současný návrh nebere v úvahu budoucí demografický vývoj a významně zhoršuje životní prostředí. **Proto ji požadujeme zásadně přepracovat a vyhodnotit její vliv na životní prostředí, lidské zdraví a socio-ekonomické poměry v lokalitě. Požadujeme, aby stav životního prostředí a jeho předpokládaný vývoj byl podmiňujícím pro návrhy rozvoje dotčeného území.**

Přepracovanou studii požadujeme znovu projednat.

V Praze dne 19.3.2019

Hnutí pro Prahu 11

Zastoupené ing. Jiřím Štylerem, předsedou hnutí