

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

Č. j.: MHMP 749580/2020
Spis. zn.: S-MHMP 797162/2019 OCP



Podatel: Spolek Cibulka, IČO: 72550121, ID: kwj4irj

Vyjádření k dokumentaci k záměru „SMÍCHOV CITY SOUTH“

Magistrát hlavního města Prahy, Odbor ochrany prostředí, zveřejnil dle §8 odst. 2 a § 16 odst. 1 a 2 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů („**zákon o posuzování vlivů**“), prostřednictvím informačního portálu CENIA dne 22. 5. 2020 dokumentaci záměru s názvem „SMÍCHOV CITY SOUTH“ („**Dokumentace**“ a „**Záměr**“) předloženou oznamovatelem AED project, a.s., se sídlem Pod Radnicí 1235/2a, 15000 Praha 5 („**Oznamovatel**“).

V souladu s ustanovením § 8 odst. 3 zákona o posuzování vlivů, podatel tímto zasílá k Dokumentaci následující vyjádření.

1. Jednota záměru Smíchovského nádraží

Na potřebu posuzovat jako celek celý záměr Smíchovského nádraží podatel upozorňoval již v rámci svého vyjádření k oznámení Záměru.

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

1. „**Smíchov City – sever – 1. etapa, Praha 5**“
2. „**SMÍCHOV CITY SOUTH**“ – aktuálně projednávaný záměr,
3. „**Terminál Smíchov**“
4. „**Smíchov City – Střed**“

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**“

Dle názoru podatele není žádný rozumný důvod posuzovat Záměr SN po částech, a to zvláště s ohledem na dílčí záměry 1-4. Jak naopak bude patrné z dalších bodů tohoto vyjádření, zpracovávání podkladů pro jednotlivé dílčí záměry a jejich vzájemná izolace vede k vadným závěrům a negativním způsobem se projevuje na řádnosti posouzení dopadů záměru na území.

Zákon o posuzování vlivů sice umožňuje v některých případech rozdělení posuzování záměru. Záměr SN pro to ovšem podmínky nesplňuje. Dle § 5 odst. 2 zákona o posuzování vlivů je možné posoudit samostatně jednotlivé etapy *dlouhodobého záměru, a to v kontextu vlivů záměru jako celku*. Podatel je ale 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 relevantní důvody, pro které by bylo vhodné a potřebné záměr SN rozdělit. Jeho tvrzení, že *„Posouzení záměru jako celku v rámci předkládané dokumentace není možné z důvodu různého stavu aktuální přípravy jednotlivých částí a různých investorů těchto záměrů. Jednotlivé záměry jsou však úzce koordinovány a v předkládané dokumentaci hodnoceny jejich možné kumulativní vlivy.“* (vypořádání vyjádření, str. 19) nepovažuje podatel za dostatečný důvod pro rozdělení záměru. V situaci, kdy je současné posouzení nezbytným předpokladem skutečného posouzení vlivů, je povinností oznamovatele potřebnou dokumentaci zajistit.

Podatel dále upozorňuje, 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.

Podatel rovněž 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 (A69 – architekti, s.r.o., duben 2010), která pracuje s celým Záměrem SN, je pro značný časový odstup a logickou proměnu území v jeho průběhu již nedostatečná, neboť podmínky v oblasti Smíchovského nádraží se od roku 2010 zásadním způsobem změnily. 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.

Z tohoto důvodu je vypořádání výše uvedené připomínky ze strany oznamovatele způsobem, že: „Pro revitalizaci celého území nádraží Smíchov byla zpracována změna Z 2710/00 ÚPn SÚ hl. m. Prahy celoměstsky významná změna I), která byla vydána opatřením obecné povahy č. 41/2014 usnesením č. 39/5 Zastupitelstva hl. m. Prahy. Pro změnu bylo provedeno hodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, jehož součástí bylo i hodnocení vlivů na životní prostředí (souhlasné Stanovisko o posuzování vlivů na životní prostředí vydal Odbor ochrany prostředí MHMP, Spis. zn. 86559/2012/1SEA/OOP/VIII dne 26. 3. 2012).“ zcela nedostatečné. Je zřejmé, že posouzení změny územního plánu v procesu SEA, nemůže nahradit plnohodnotný proces EIA, a to ať již s ohledem na rozdílnost předmětu posuzování či samotných procesů EIA a SEA. Nelze navíc odhlédnout i od značného časového odstupu.

Z těchto a řady jiných důvodů podatel považuje rozdělení Záměru SN na vícero dílčích záměrů, včetně předmětného Záměru, za nežádoucí a v rozporu s právními předpisy. Opakovaně proto žádá, aby byl Záměr SN posouzen jako celek.

2. Nedodržení požadavku na výraznou redukci počtu parkovacích stání

Podatel již v rámci svého vyjádření k oznámení Záměru upozorňoval na pravděpodobné negativní důsledky velkého počtu plánovaných parkovacích míst, který může vést, resp. s největší pravděpodobností povede, k nárůstu individuální automobilové dopravy (dále jen „IAD“) v již nyní neúměrně zatížené oblasti, do které má být Záměr umístěn.

Tento požadavek se odrazil i v závěru zjišťovacího řízení, č.j. MHMP 1407994/2019 ze dne 19.07.2019 (dále jen „Závěr ZŘ“), ve kterém Odbor ochrany prostředí MHMP (dále jen „OOP MHMP“) mimo jiné formuloval požadavek, že při zpracování dokumentace je potřeba „**výrazně redukovat počet parkovacích stání oproti oznámení**“ (požadavek č. 3). A to z důvodu „*zahušťování dopravy při vysoké nabídce volných parkovacích kapacit v místě s vysokou dostupností městské hromadné dopravy.*“ Odbor navíc doporučil „**zpracování 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.“ Odbor ochrany prostředí konstatoval, že „*je třeba motivovat řidiče k preferování jiného druhu dopravy na úkor individuální automobilové dopravy (IAD) a tedy snížení objemu dopravního výkonu IAD.*“**

OOP MHMP v Závěru ZŘ správně poukazuje na to, že nejvýznamnějšími vlivy předmětného Záměru jsou vlivy na dopravní situaci, ovzduší a hluk, přičemž otázka počtu parkovacích stání je v tomto ohledu stěžejní a **měla by jí a zejména dopadům velké nabídky parkovacích stání být věnována maximální pozornost.** Přesto se touto otázkou oznamovatel při zpracování dokumentace dostatečným způsobem nezabýval a požadavek OOP MHMP v rámci přípravy Dokumentace nezohlednil.

Zatímco v oznámení záměru bylo navrženo 1.353 stání. V Dokumentaci je uvedeno 1.352 stání. Ponižení parkovacích míst o pouhé jedno místo zjevně nelze považovat za „výraznou redukci počtu parkovacích stání“. **Nedošlo tak k naplnění požadavku 3, jak by stanoven v Závěru ZŘ.**

Nadto nebyla ani zpracována doporučená studie k prověření dopadů počtu stání na intenzitu IAD v oblasti. Naopak je zřejmé, že se podatel možností snížení počtu parkovacích stání reálně nezabýval

a požadavek Odboru ochrany prostředí „odbyl“ na základě obecných a nepřiléhavých tvrzení nezaložených na řádných studiích. V dokumentaci se uvádí, že byla „*zvážena varianta redukce počtu stání*“ (str. 12 a 83). Z přílohy Dokumentace č. 1 „Dopravně-inženýrské podklady“ (dále jen „DIP“) však vyplývá, že toto zvážení se odehrálo jen slovní úvahou v několika odstavcích DIP (str. 17 an. DIP). **Úvahy v DIP nejsou podpořeny žádným modelem nebo výpočtem, který by oznamovatelem tvrzenou „neškodnost“ vysokého počtu parkovacích stání podpořil.** Především pak **chybí jakékoliv exaktní srovnání, jak by se IAD chovala při snížení počtu parkovacích stání.** Z pohledu podatele proto Dokumentace není způsobilým podkladem pro posouzení dopadů záměru, když oznamovatel nepředložil náležitou studii, ve které by došlo k porovnání variant stávajícího počtu stání a počtu sníženého s ohledem na jejich dopady na okolí.

Navíc v celé dokumentaci a jejích přílohách není vysvětleno, proč je navržen v zásadě *maximální* možný počet stání dle Pražských stavebních předpisů („PSP“). Oznamovatel se v rámci odůvodnění postupu v rozporu s požadavkem OOP MHMP pouze omezuje na prohlášení, že „*navržený počet stání (1352) je v souladu s PSP*“ (bod 5.1.10, str. 18 DIP). Podatel ovšem připomíná, že dle požadavků PSP by stačilo v záměru vybudovat pouze 377 stání. Maximálně pak smí být vybudováno 1380 parkovacích stání. Záměr se tak pohybuje na samotné hranici přípustnosti. Tj. záměr využívá 98 % z maximálního počtu stání dle PSP. Jinak řečeno, v záměru je navrženo cca trojnásobně více parkovacích stání, než je nutné dle PSP. Podatel upozorňuje, že stejně tak „v souladu s PSP“ by bylo navrhnout pouze 377 stání. Oznamovatel k zdůvodnění svého postupu dále konstatuje, že záměr je v Zóně 02 dle PSP, pro kterou je již počet stání redukován na 15 % - 55 % ze základního počtu stání (str. 17). Zde je ovšem třeba zmínit, že Zóna 02 zahrnuje řadu různorodých území nejen v centru a širším centru, ale i na periferii Prahy (např. významná část k.ú. Hloubětín spadá do Zóny 02). Při posuzování jednotlivých záměrů je třeba zohlednit konkrétní místo, kde se záměr v rámci Zóny 02 nachází. Posuzovaný záměr je umístěn v samém centru Prahy, kde je třeba vznik nových parkovacích stání posuzovat mimořádně přísně, neboť (slovy PSP) „*zvyšují dopravní zátěž v území.*“ Nelze rovněž přehlédnout, že **záměr je umístěn přímo na hranici Zóny 01** (severní hranice záměru sousedí se Zónou 01), kde je maximální počet stání ještě více omezen (na 10 % až 35 % ze základního počtu stání), a **jen několik set metrů od Zóny 00** (Podskalí), kde lze zřizovat 0 % až 15 % ze základního počtu stání. To vše silně naznačuje, že počet stání v záměru by měl být spíše při dolní hranici rozmezí dle PSP, tj. kolem 15 % ze základního počtu stání, což je současně i maximum nedaleké Zóny 00 – tomu by odpovídalo cca 377 stání. Z výše uvedeného jasně vyplývá, že Oznamovatel se při stanovování počtu parkovacích stání neřídil skutečností situací v území a dopady navrženého počtu parkovacích stání na okolí, ale pouze tím, co je „právně možné“. Toto je v přímém rozporu se smyslem procesu EIA.

Absence posouzení dopadu navrhovaného počtu parkovacích stání se přitom promítá i do dalších částí Dokumentace a DIP. **Zásadní problém DIP je v použití nevhodných modelů.** Výpočet dopravy generované záměrem je totiž založen výlučně na rozsahu záměru (bod 5.1.16). DIP dokonce výslovně uvádí, že **dopravní model „je úplně očištěn od vlivu navrženého počtu stání“** (bod 5.1.16, str. 18). Tedy **zpracované modely v DIP nijak nezohledňují počet parkovacích stání v Záměru.** Poměrně zarážející pak je, že přes výslovné „*očistění od vlivu navrženého počtu stání*“ PID následně přesto dospívá k závěru, že „*efekt snížení počtu parkovacích stání by byl relativně nízký*“ (bod 5.1.25). Není ovšem zřejmé, jak oznamovatel k tomuto závěru dospěl, když není předložena žádná relevantní studie (viz výše). Takový závěr je tedy zjevně nepřezkoumatelný a nemá oporu v DIP. Místo zpracování přezkoumatelných modelů tak DIP a Dokumentace přímo a bez jakéhokoliv zdůvodnění počítá s

vysokým počtem parkovacích stání, aniž by byly jakkoliv řešeny jejich dopady, což je opět v rozporu s principy, na kterých je proces EIA založen.

Filozofie DIP vychází z premisy, že „*reálný počet cest je (...) přímo závislý zejména na počtu osob v areálu a plošné výměře nabízených služeb (obchody, služby)*“ (bod 5.1.13 DIP), což vede k závěru, že „*celková úroveň dopravy vyvolané daným provozem se (změnou počtu parkovacích stání) zásadně nemění. Nelze tak očekávat přímo úměrné snížení počtu cest vyvolaných záměrem ve vztahu k počtu parkovacích stání.*“ (tamtéž a bod 5.1.24). Jinak řečeno dle Dokumentace je rozhodující poptávka po ježdění autem, kterou nelze regulovat (např. snížením počtu parkovacích stání v centru měst). Pokud parkovací místa nepostavíme, pak podle této filozofie lidé autem stejně přijedou (jen zaparkují jinde). **Tento přístup, tedy přístup „zvýšování kapacity“ silnic a parkovišť v centrech měst** tak, aby odpovídala poptávce po jízdách autem ovšem již byl překonán, a to nejpozději v 80. letech minulého století kdy evropská velkoměsta začala naopak počty parkovacích míst regulovat, neboť se ukázalo, že poptávku po jízdách autem ve městě uspokojit nelze, a **hlavně, že výstavba nových kapacit vyvolává nové jízdy autem (dopravní indukce)**, což platí i v případě parkování. 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.** V souvislosti s tímto jevem se pak zhoršuje dopravní kongesce ve městě se všemi s tím spojenými negativy (hluk, kvalita ovzduší, bezpečnost atd.). Naopak limitovaný počet parkovacích stání nutí osoby přehodnotit tento způsob dopravy.

Pokud bychom přejali překonanou filozofii zpracovatelů Dokumentace, že auta stejně přijedou, i když nebudou mít kde zaparkovat, nemělo by například smysl v Praze budovat tzv. modré parkovací zóny nebo jakkoliv regulovat počty parkovacích stání v PSP. Z aktuálních studií ovšem vyplývá, že omezení nabídky parkovacích stání vede i k omezení četnosti využívání IAD. Proto i aktuální koncepční dokumenty Prahy vychází z potřeby limitace dostupných parkovacích míst a nevytváření „nabídky“. Záměr naopak bez jakéhokoli zdůvodnění navrhuje v zásadě maximální počty parkovacích míst, v čehož důsledku přitáhne do oblasti větší množství IAD, což je s ohledem na již tak značnou zátěž v území nepřipustné. Předložená dokumentace je tak zpracována nejenom v přímém rozporu s požadavky zakotvenými v Závěru ZŘ, ale i v přímém rozporu se zásadami aktuálních koncepčních dokumentů Prahy (včetně Plánu udržitelné mobility – podrobněji viz níže) a způsobem, který s největší pravděpodobností přitáhne další dopravu do již tak značně zatíženého území, a je tak zjevně vadná.

DIP dále argumentují, že navržený počet stání k poměru HPP „*je v porovnání s jinými srovnatelnými projekty na území širšího centra hl. m. Prahy jednoznačně zcela běžná hodnota*“ (bod 5.1.11). Cílem procesu EIA ovšem není povolování záměrů o „běžných hodnotách“, ale minimalizace negativních vlivů, a to s ohledem na konkrétní podmínky v území. Navrhované hodnoty tak nelze stavět na paušalizovaných a nijak nepodložených tvrzeních bez ohledu na konkrétní okolnosti záměru. Oznamovatel při uvedení výše uvedeného tvrzení zjevně nepřihlédl k tomu, že záměr je umístován do nyní již značně zatíženého území, ve kterém je potřeba věnovat zvláštní pozornost tomu, aby jednotlivé prvky záměrů situaci ještě nezhoršovaly, byť by tyto aspekty byly za jiných okolností běžné.

Tvrzení oznamovatele je nadto dokladem zásadního **nepochopení polohy záměru v rámci Prahy**. Záměr má vzniknout přímo u Terminálu Smíchov, což bude dle slov představitelů města **nejkvalitnější terminál pro hromadnou dopravu v Praze** (žádný jiný dopravní uzel v Praze nebude propojovat metro, vlaky, tramvaje, příměstské autobusy a městské bus linky – viz <https://zdopravy.cz/prehledne-terminal-pro-21-stoleti-a-11-druhu-dopravy-co-vse-se-ma-zmenit-na-smichove-37529/>). Je absurdní, aby na takto perfektně obslouženém místě veřejnou dopravou vznikalo parkoviště na maximech přípustných stání dle PSP.

Předložená Dokumentace a DIP také neberou ohled na současný stav podzemních parkovišť v okolí. Díky **přestavbě Smíchova od 90. let 20. století vzniklo v okolí záměru velké množství kapacitních podzemních parkovišť pro zaměstnance kanceláří a návštěvníky obchodů**. Řada z nich je veřejně přístupná - např. nákupní centrum Nový Smíchov (cca 2.000 míst pro návštěvníky), Anděl City, Zlatý Anděl atd. (v každém komplexu jsou vysoké stovky stání). Ještě více podzemních stání vzniklo v nových kancelářských budovách (podél Radlické ulice v úseku mezi Plzeňskou a Ženskými domovy atd.). Za povšimnutí stojí, že se stavbou podzemních garáží nebylo spojeno ani dílčí snížení počtu parkovacích stání na povrchu (např. za účelem výsadby stromů v ulicích). Jinak řečeno, **v porovnání s ostatními čtvrtěmi centrální Prahy je na Smíchově již dnes výrazně vyšší koncentrace parkovacích míst pro zaměstnance kanceláří a návštěvníky obchodů**. Neméně důležité je, že na Smíchově **bude vznikat řada dalších kapacitních parkovišť i v budoucnu**. Například v aktuálně předloženém záměru "Terminál Smíchovské nádraží" (kód záměru: PHA1104), který bezprostředně sousedí se záměrem, investor navrhuje umístit až 1.000 stání P+R, tj. opět jde o levná stání pro každodenně dojíždějící. **Jedná se přitom o jeden z příkladů, kdy rozdělení celého Záměru SN a jeho posuzování po jednotlivých dílčích záměrech vede k nedostatečnému posouzení tohoto záměru jako celku**. Masivní výstavbu podzemních parkovišť lze očekávat i v dalších fázích zástavby smíchovského nádraží (projekt Smíchov City střed) a okolí (Zlatý Lihovar atd.). Je zřejmé, že vysoce nadprůměrná **koncentrace parkovacích stání se na Smíchově bude v budoucnu ještě zvyšovat**. Můžeme shrnout, že **Smíchov se bez nadsázky stává automobilovým centrem Prahy**. Pro ilustraci opakovaně odposlechnutý hovor řidičů: *"Kde si dáme schůzku na oběd? Na Smíchově, tam se dobře parkuje."* Vysoká koncentrace parkovacích stání ovšem již dnes způsobuje kongesce v ulicích Smíchova a dokonce **kolapsy dopravy u výjezdů z podzemních garáží** (viz např. <https://www.blesk.cz/clanek/regiony-praha-praha-zpravy/514237/na-smichove-zkolabovala-doprava-ridici-cekali-na-vyjezd-z-obchodaku-desitky-minut.html>), tj. již dnes jsou místní komunikace na hranici (popř. za hranicí) své kapacity.

Lze tedy shrnout, že bytí by „maximalistický“ počet stání v záměru mohl být při izolovaném posuzování přijatelný, Dokumentace měla vzít v úvahu situaci v okolí záměru. Ukázalo by se totiž, že **kapacita krátkodobých levných parkovišť již byla v území vyčerpána předchozí výstavbou a další razantní nárůst parkovacích míst by způsobil kolaps dopravy a značné škody životnímu prostředí**.

Za situace, kdy existují důvodné obavy ohledně významných negativních vlivů vysokého počtu parkovacích míst, je zásadní vadou, že **nedošlo k zpracování řádné studie, která by se tomuto pravděpodobnému negativnímu jevu věnovala**. Opakujeme, že **namísto, aby Dokumentace tyto zásadní obavy roztýlila přesvědčivým modelem (např. mikrosimulace nejproblematictějších míst), Dokumentace své modely od vlivu počtu parkovacích míst „očistila“ (tj. nebere počty stání vůbec v úvahu) a místo tohoto nabízí zastaralé „filozofické“ úvahy o nemožnosti regulovat počty aut,**

která stejně přijedou i když nemají kde zaparkovat (přímý rozpor s konceptem modrých parkovacích zón nebo regulací počtů parkovacích stání v PSP).

Konečně pokud jde o argument v DIP, že pokud by se počet parkovacích stání snížil, auta budou cirkulovat v okolí záměru a hledat volné parkovací stání jinde (bod 5.1.18 a 5.1.19), lze jej snadno vyvrátit odkazem na PSP. PSP stanoví minimální počty parkovacích stání právě proto, aby se zabránilo parkování na úkor okolí stavby. Přímo v textu Pražských stavebních předpisů 2016 –s aktualizovaným odůvodněním, vydaný IPR hl. m. Prahy, je uvedeno: *„Smyslem regulace dopravy v klidu je předepsat přiměřenou míru rozsahu zřizování parkovacích stání dle typu lokality, stavebního typu a napojení na MHD, a to jak v minimálních požadovaných, tak v maximálních přípustných hodnotách. Neúměrné nároky na parkovací stání zvyšují dopravní zátěž v území a prodražují jednotlivé stavby (především problém s dostupností bydlení), oproti tomu nedostatečné minimální požadavky mohou vyvolávat řešení vlastního parkování jednotlivými stavebníky na úkor okolí, především veřejného prostranství.“* Můžeme shrnout, že **minimální požadavky dle PSP (v našem případě 377 stání) musí být z povahy věci dostatečné k ochraně okolí před novou poptávkou po parkování vygenerovanou záměrem.** Počet stání v záměru při dolní hranici rozmezí dle PSP pak poskytuje ochranu proti nadužívání IAD v situacích, kdy není nezbytná. Je logické, že pokud jsou osoby nuceny čelit omezenému počtu parkovacích míst, pročez by v případě užití osobního automobilu musely notný čas strávit vyhledáváním parkovacích stání, jak tvrdí oznamovatel, ovšem mají pohodlnou alternativu ve formě cesty dobře dostupnou veřejnou dopravou (která by v daném místě měla být nadstandardní), zvolí racionálně uvažující osoba tuto cestu.

S ohledem na výše uvedené podatel upozorňuje i 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 *„[p]ři 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: *„[c]ílem 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, a to nikoliv z důvodu nesprávnosti tohoto přístupu, 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 znovu žádá razantní snížení počtu parkovacích míst v záměru.

Lze shrnout, že nijak nezdůvodněné navržení maximálního počtu parkovacích stání, ač existuje vysoká pravděpodobnost, že toto povede k nárůstu IAD v oblasti, a aniž by byly řádně prověřeny

dopady tohoto, je v přímém rozporu s koncepčními dokumenty Prahy, požadavky obsaženými v Závěru ZŘ, jakož i samotnými principy procesu EIA a Dokumentaci je proto třeba oznamovateli vrátit k přepracování.

3. Křižovatka Radlická x Dobříšská x Křížová

Křižovatka Radlická x Dobříšská je klíčová křižovatka v sousedství záměru, která denně přenáší cca 46.800 vozidel (bod 9.1.7 DIP) a která je již dnes pohybuje kolem hranice své kapacity (bod 9.0.2 DIP). Posouzení dopadů Záměrů na vytížení této křižovatky a jeho realizovatelnosti s ohledem na kapacity této křižovatky je proto klíčové. Přesto se oznamovatel s touto otázkou dostatečně nevypořádal a hrozí tak, že realizace Záměru povede ke kolapsu dopravy, nejenom, v tomto místě.

Podatel namítá, že **kapacitní posouzení křižovatky je neprůkazné**, neboť dostatečně **nezohledňuje interakce projíždějících vozidel, pravděpodobný vznik kongescí** v okolí křižovatky a na pražské poměry **mimořádně vysoké intenzity dopravy ve špičkové hodině**. Kapacitní posouzení křižovatky (příloha 7.2 DIP) totiž posuzuje pouze izolovaně jednotlivé dopravní pohyby a vychází z průměrných intenzit provozu za 24 hodin.

Problém předložené Dokumentace lze dobře ilustrovat na následujícím příkladu. Součástí úprav křižovatky má být i **rozšíření ul. Radlická ve směru k západu na dva jízdní pruhy** (v délce cca 110 m) – viz bod 9.1.11 DIP. Nové dvoupruhové uspořádání je dobře vidět v příloze č. 2 DIP (jedná se o úpravu u čísla 4). Důležité je, že nové rozšíření na dva jízdní pruhy je po cca 110 metrech (v úrovni křižovatky Radlická x Ke Koulce) spojeno opět do jednoho jízdního pruhu. Jak se doprava chová při zúžení ze dvou do jednoho jízdního pruhu a vyšších intenzitách provozu, je všeobecně známo: vzniká kongesce. Ulice Radlická je v těchto místech vysoce dopravně zatížená (dle Podkladové studie TSK tam bude projíždět více než 30 tisíc vozidel za den). **Lze proto reálně očekávat, že navržené spojení jízdních pruhů v úrovni křižovatky Radlická x Ke Koulce povede ke vzniku dopravních kolon.** První problém spočívá v tom, že vzniklá kolona se může vzdout až do křižovatky Radlická x Dobříšská (tj. kolona zaplní celý nový dvoupruhový úsek v délce 110 metrů a bude zasahovat až do křižovatky). **Kolona sahající do křižovatky Radlická x Dobříšská by znemožnila ostatní křižovatkové pohyby a vedla by ke kolapsu dopravy v křižovatce. Předložená Dokumentace a DIP se problémem popsané kongesce (a potenciálního kolapsu dopravy v křižovatce) vůbec nezabývá.** Jedná se o zásadní nedostatek Dokumentace a Dokumentaci je třeba v tomto směru doplnit a navrhnout opatření k zabránění vzniku kongesce. Zatímco dnes doprava za křižovatkou plynule proudí na západ (je vedena jedním jízdním pruhem), **Záměr vytváří nové kolizní místo (spojení dvou pruhů do jednoho), avšak nijak nehodnotí jeho dopady a logicky pak ani nenavrhuje opatření, jak jeho negativní důsledky eliminovat.**

Posouzení kapacity křižovatky trpí ještě další významnou vadou. Podkladem jsou totiž počty křižovatkových pohybů **za 24 h** průměrného pracovního dne (str. 9 Podkladové studie TSK). Ve skutečnosti se však v Praze naprostá většina jízd uskuteční v období mezi 7 a 19 hodinou (viz údaje o variaci dopravy na str. 10 Podkladové studie TSK). Navíc parkování v záměru má sloužit pro zaměstnance kancelářů, kteří ráno autem přijedou a odpoledne odjíždějí, tj. **lze očekávat výraznou ranní a odpolední špičku** (jiná situace by byla u parkoviště pro obchody, kam zákazníci přijíždějí rovnoměrněji v průběhu dne). Stejně výrazné ranní a odpolední špičky lze očekávat i u dopravy vyvolané sousedním Terminálem Smíchovské nádraží – jednak příjezdy / odjezdy regionálních

autobusů kulminují ráno a odpoledne. V obdobném čase budou přijíždět i klienti parkoviště P+R v Terminálu. **Lze shrnout, že křižovatka Radlická x Dobříšská x Křížová bude po dokončení záměru (a sousedního Terminálu) velmi výrazně zatížena v čase ranní a odpolední špičky.** Lze odhadnout, že ve špičkové hodině křižovatkou projede 8 – 12 % celodenních intenzit dopravy (oproti pražskému průměru 7 – 8 %). Výrazné špičkové zatížení křižovatkou není v Dokumentaci zohledněno (a s ohledem na samostatné posuzování jednotlivých dílčích záměrů ani být nemůže – viz bod 1). Dokumentace naopak vychází z údajů, kdy je doprava „rozmělněna“ rovnoměrně po celý den, což zjevně nebude odpovídat realitě. Dokumentaci je třeba v tomto směru dopracovat, když vychází z neodpovídajících údajů a nemůže tak vést k správným závěrům. Připomeňme, že již dnes dochází ke kolapsům dopravy v případě masivnějších příjezdů / odjezdu zákazníků OC Smíchov v krátkém časovém období (<https://www.blesk.cz/clanek/regiony-praha-praha-zpravy/514237/na-smichove-zkolabovala-doprava-ridici-cekali-na-vyjezd-z-obchodaku-desitky-minut.html>). Vzhledem k tomu, že otázka dopravy a jejích vlivů na okolí byla identifikována jako kritická otázka daného Záměru, je naprosto stěžejní, aby byly řádně zhodnoceny nejvíce rizikové faktory, mezi které pravděpodobnost kolon v dopravní špičce bezpochyby patří. Je nepřipustné, aby Dokumentace v tomto kruciólním místě vycházela ze zavádějících údajů.

V navrženém řešení křižovatky Radlická x Dobříšská se objevují i další problematická místa. Situaci navíc komplikuje blízkost křižovatky Dobříšská x Křížová (bod 9.2 DIP) a tzv. jednosměrného mostu (viz též níže bod „Absence vyhodnocení důležité dopravní vazby“). S ohledem na předpokládané intenzity provozu (vyšší desítky tisíc vozidel denně), výraznou kulminaci dopravy ve špičce a vzájemnou podmíněnost jednotlivých dopravních pohybů v křižovatkách považuje podatel za nezbytné **provést komplexní posouzení celého dopravního uzlu Dobříšská x Radlická x Křížová x jednosměrný most. Předložená Dokumentace, která izolovaně posuzuje pouze jednotlivé dopravní pohyby v každé křižovatce samostatně, ignoruje dopady kongescí a vzájemnou interakci vozidel a vychází z průměrné intenzity dopravy za celých 24 hodin, je neprůkazná. Správným (a průkazným) řešením je zpracování mikrosimulačního modelu celého dopravního uzlu pro období špičkové hodiny.** Zpracování mikrosimulačních modelů se v Praze stalo dobrým zvykem při posouzení klíčových dopravních uzlů. Z poslední doby lze připomenout mikrosimulaci k problematice zahloubení ulice V Holešovičkách a Blanky 2, která potvrdila správnost současně projednávaného řešení (viz prezentace v CAMPu ze dne 14.4.2020 online dostupná zde: <https://www.youtube.com/watch?v=i7II8RHUfnY>). Z území Prahy 5 lze připomenout mikrosimulační model napojení Radlické radiály na Městský okruh zpracovaný ČVUT z přelomu let 2018/2019 (k dispozici zde: <https://radlickaradiala.info/download/studie-bmm-dobrisaska-201811.pdf>). Význam dopravního uzlu Dobříšská x Radlická x Křížová x jednosměrný most zdaleka převyšuje otázku napojení Záměru. **Přes tento uzel totiž bude napojen i Terminál Smíchovské nádraží a bude jím projíždět vysoké stovky autobusů městské a příměstské veřejné dopravy denně,** tj. na funkčnosti křižovatky budou závislé tisíce cestujících využívající hromadnou dopravu. Uzel také přenáší významnou část dopravy z Jihozápadního města (přes 65 tisíc obyvatel) a dálnice D5. Z tohoto důvodu **je třeba mít vysokou míru jistoty o funkčnosti navrženého dopravního řešení a Dokumentaci doplnit o mikrosimulační model.** Opět pak není možné kapacity křižovatky posuzovat jednotlivě po jednotlivých dílčích záměrech, když ve skutečnosti bude využívána všemi dílčími záměry společně.

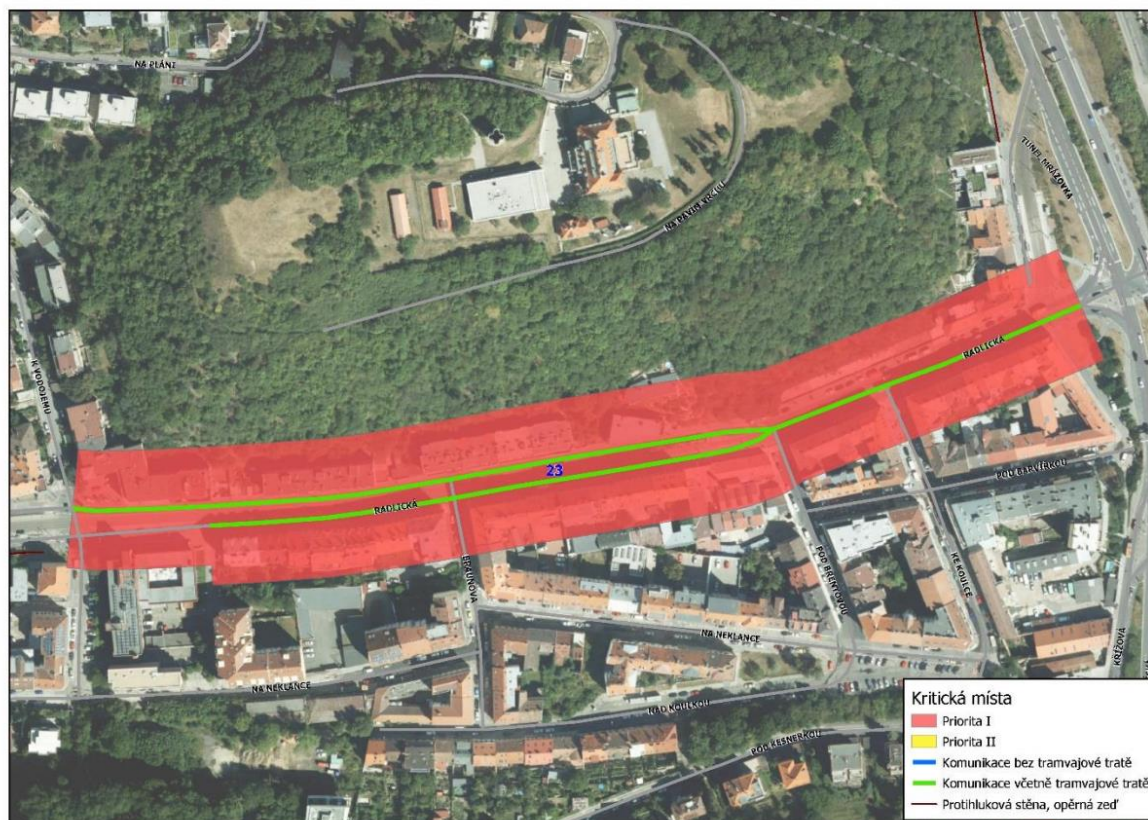
Pochybnosti o funkčnosti uzlu Dobříšská x Radlická x Křížová x jednosměrný most je třeba jednoznačně vyvrátit i z hlediska dopadů na životní prostředí. Všechny podkladové studie

(rozptylová, hluková atd.) vycházejí z toho, že vozidla budou daným uzlem projíždět plynule průměrnou rychlostí 30 – 37,5 km/h (dle Podkladové studie TSK, Příloha 4.1). Dopady na životní prostředí (zejména ovzduší a bezpečnost) by však byly zásadně jiné, pokud by v místě vznikala kongesce. Kolony opakovaně se rozjíždějících / zastavujících vozidel zatěžují životní prostředí podstatně více, než plynule jedoucí vozidla. Navíc ul. Radlická od centra směrem na západ stoupá do mírného kopce, a proto by opakovaně se rozjíždějící vozidla v těchto místech produkovala více zplodin, než na rovině (túrování motoru při rozjezdu do kopce).

Další důvody proč při posuzování dopadů fungování uzlu Dobříšská x Radlická x Křížová x jednosměrný most je potřeba postupovat mimořádně obezřetně je **Akční plán snižování hluku** aglomerace Praha 2019 (viz usnesení Rady HMP č. 2653 ze dne 2. 12. 2019). Z něj vyplývá, že **jedním z kritických míst „priority I“ je právě ulice Radlická** (ID kritického místa: 23) – poloha kritického místa je vyznačena červeně v tomto obrázku:

Akční plán snižování hluku aglomerace Praha 2019 - Příloha 1

ID	Název KÚ	Ulice	Popis úseku
23	Smíchov	Radlická	V ulici Radlická bylo lokalizováno kritické místo v úseku mezi křižovatkami s komunikacemi Křížová, Radlická a Na Laurové. V okolí řešeného úseku komunikace se nacházejí bytové domy o výšce 3 až 6 NP. V ulici Radlická je vedena tramvajová doprava po zrekonstruované tramvajové trati. Komunikace je dvoupruhová, obousměrná, zrekonstruovaná.



Je zřejmé, že se jedná o místo, kde by dle názoru podatele mohly vznikat kolony rozjíždějících se a zastavujících aut z důvodů zúžení do jednoho jízdního pruhu. **S ohledem na stoupání vozovky směrem na západ hrozí při kolonách zhoršení hlukové zátěže** (túrování motoru při rozjezdu do

kopce). **Hluková studie ani Dokumentace se s tímto fenoménem nevypořádávají, a nejsou proto způsobilým podkladem pro posouzení dopadů záměru na životní prostředí.**

S ohledem na význam a problematičnost uzlu Křižovatka Radlická x Dobříšská x Křížová x jednosměrný most **je třeba v Dokumentaci doložit jeho funkčnost v čase dopravních špiček s ohledem na napojení všech plánovaných dílčích záměrů a na interakce projíždějících vozidel ve všech dopravních proudech a pravděpodobný vznik kongescí v okolí křižovatky na základě mikrosimulačního modelu.** Dle výsledků mikrosimulace je třeba Dokumentaci případně doplnit (aktualizace navazujících studií – hluková, rozptylová atd.).

Bohužel předložená Dokumentace jednoznačně nevyvrací důvodnou obavu podatele, že ke kongescím bude docházet, neboť se klíčovými problémy křižovatky vůbec nezabývá. Z výše uvedeného je zřejmé, že Dokumentace je co do posouzení realizovatelnosti záměru s ohledem kapacity křižovatky Radlická x Dobříšská x Křížová zcela nedostatečná a nelze z ní proto vycházet.

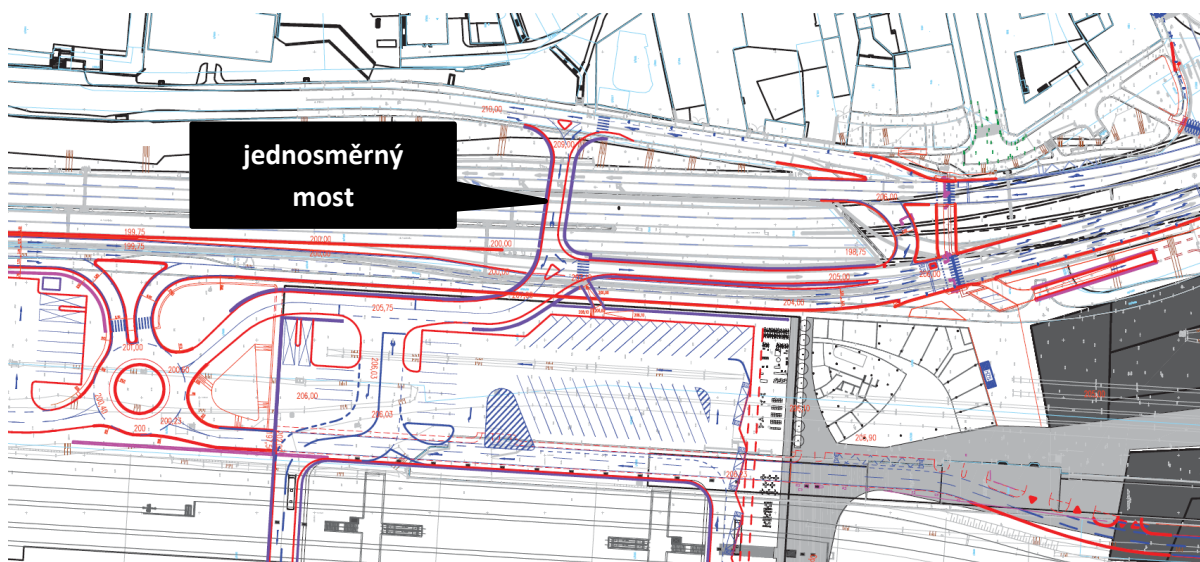
4. Absence vyhodnocení důležité dopravní vazby

Zpracované DIP vycházejí z předpokladu, že záměr bude napojen na komunikační síť na dvou místech (viz příloha 5 DIP „Podkladová studie TSK,“ str. 6), a to:

- **převážná část** areálu je napojená na **Dobříšskou**
- severovýchodní vjezd/výjezd je napojený na ulici **Nádražní**
(v Podkladové studii TSK ve výčtu chybí zmínka o napojení záměru před budovou CS-C)

Schéma napojení záměru má být zakresleno v přílohách 1.1. – 1.3 Podkladové studie TSK (viz str. 6 Podkladové studie). **Tyto jediné přílohy Podkladové studie TSK však nejsou v Dokumentaci obsaženy.** Jak bude vysvětleno níže, **jedná se o důležité informace pro posouzení správnosti Dokumentace. Dokumentace proto není kompletní a měla by být vrácena zpracovateli k doplnění.**

Proč je jednoznačné vysvětlení napojení záměru na komunikační síť důležité? První logickým důvodem je, že napojení záměru na související dopravní síť má zásadní dopad na vliv Záměru na okolí. Dokumentace a DIP navíc neobsahují hodnocení dopadu výstavby tzv. **jednosměrného mostu** přes Dobříšskou (městský okruh). Poloha jednosměrného mostu je naznačena na Obrázku 1 níže.



Obrázek 1

Dokumentace (a DIP) vychází z toho, že jednosměrný most není součástí Záměru (považují jej za součást sousedního záměru Terminál Smíchovské nádraží). V bodech 9.2.3 a 9.2.4 DIP (str. 34) se pak k mostu uvádí pouze, že „*ve finálním stavu, po dostavbě Terminálu Smíchovské nádraží, je pak navržen **jednosměrný most** přes městský okruh, čímž se propojí ulice Křížová ve směru Dobříšská centrum (...) tato úprava je podrobně popsána v rámci dokumentace záměru Terminálu Smíchovské nádraží, kde je doloženo i kapacitní posouzení (...). **Níže doložené kapacitní posouzení je tedy provedeno pouze pro první etapu, která souvisí se stavbou záměru SCS.***“ Jinak řečeno, dopady jednosměrného mostu nebyly zohledněny. Jednosměrný most je v dokumentaci zmiňován jako „koordinovaná stavba“ - viz nákres v příloze č. 2 DIP (str. 48) „Dopravní řešení a situace záměru,“ kde jsou koordinované stavby (včetně jednosměrného mostu) vyznačeny hnědě.

Zmiňovaná část dokumentace je ukázkovým případem nemožnosti posuzování jednotlivých dílčích záměrů Záměru SN zvlášť.

Existence nebo neexistence jednosměrného mostu má zásadní dopady na fungování dopravy v okolí Záměru a tedy i na vliv Záměru na okolí. Bez jednosměrného mostu totiž **není** možné, aby vozidla přijíždějící od západu Radlickou ulicí (od Rozvadovské spojky, letiště atd.) vjížděla do Záměru:

- „jižním napojením“ přes okružní křižovatku u ulice Dobříšská (což má být hlavní napojení záměru na okolní komunikace),
- ani napojením před budovou CS-C (což má být pomocné napojení) – viz bod 5.0.4 DIP.

Jinak řečeno, dokud nevznikne jednosměrný most, jsou vozidla přijíždějící od západu (Rozvadovská spojka, letiště atd.) skutečně motivována k tomu, aby k příjezdu k záměru volila kapacitní komunikace, jak DIP uvádí v bodě 5.0.4: „*souborem navržených opatření (je) docíleno směrování řidičů na nejvýhodnější cesty přes kapacitní Městský okruh a to tak, aby již ve větší vzdálenosti od cíle volili co nejrychlejší trasu do území.*“ Lze předpokládat, že dle úvah předkladatele budou vozidla od západu přijíždět ulicí K Barrandovu (posouzení dopadů na tuto ulici však v Dokumentaci chybí; není ani v Podkladové studii TSK).

Po zprovoznění jednosměrného mostu však budou moci i vozidla přijíždějící od západu Radlickou vyjždět do záměru jižním napojením (přes okružní křižovatku u Dobříšské). Vozidla přijíždějící z jednosměrného mostu **dokonce budou mít na okružní křižovatce přednost před vozidly přijíždějící po Dobříšské, což může ve špičkách zásadně zlepšit průjezdnost přístupové trasy přes jednosměrný most (a přes ulici Radlickou) a motivovat řidiče k jejímu využívání.**

Po zprovoznění jednosměrného mostu bude **pro vozidla z Radlické dobře přístupný i vjezd před budovou CS-C.** Pro vozidla z Radlické (a od západu obecně) se tento vjezd dokonce stane nejjednodušším (a nejkratším) způsobem, jak do záměru vjet.

Můžeme shrnout, že po zprovoznění jednosměrného mostu fakticky přestane platit základní premisa DIP (bod 5.0.4 str. 11) „*není navrženo přímé napojení z křižovatky ul. Radlická – Křížová – Dobříšská, v jejíž blízkosti je umístěn pouze pomocný vjezd/výjezd (omezený pouze na pravá odbočení), který navíc není integrován do křižovatky.*“ **Po zprovoznění jednosměrného mostu bude záměr snadno dosažitelný i z křižovatky Radlická – Křížová – Dobříšská.** To může mít zásadní dopady na chování dopravy v okolí záměru a **může vést k podstatnému přetížení křižovatky Radlická – Křížová – Dobříšská.**

Příjezd k areálu přes Dobříšskou (jeden jízdní pruh) i přes jednosměrný most (jeden jízdní pruh) má stejnou kapacitu. Vozidla z jednosměrného mostu mají dokonce před vozidly z Dobříšské na okružní křižovatce přednost. **Lze legitimně očekávat, že jednosměrný most bude atraktivním přístupovým bodem k záměru.**

Podatel považuje za zásadní vadu Dokumentace, že dopady zprovoznění jednosměrného mostu nejsou v Dokumentaci (a DIP) jednoznačně popsány a vyhodnoceny. Je totiž třeba jednoznačně potvrdit nebo vyvrátit, zda po zprovoznění jednosměrného mostu dojde k výraznému nárůstu dopravy v Radlické ulici a křižovatce Radlická x Křížová x Dobříšská. **Z hlukové a rozptylové studie v Dokumentaci vyplývá, že dopad záměru je kritický právě v okolí křižovatky Radlická x Křížová x Dobříšská.** Zvýšení intenzity dopravy v těchto místech **může znamenat podstatné překročení zákonných limitů hladiny hluku a kvality ovzduší.**

Podatel si je vědom toho, že v některých přílohách Podkladové studie TSK (např. příloha 2.4 nebo 2.5) je jisté šikmé propojení před Dobříšskou naznačeno. Jedná se však o propojení v jiných místech a jinak orientované než má být jednosměrný most dle Obrázku 1 výše. Není jasné, zda a v jakém režimu jednosměrný most do modelů vstupuje (viz chybějících přílohy 1.1. – 1.3 Podkladové studie TSK a absence jakéhokoli hodnocení dopadů jednosměrného mostu v Dokumentaci).

Podatel se pozastavuje i nad rozpadem dopravy v přílohách Podkladové studie TSK, konkrétně přílohách 3.1 – 3.3 „směrové rozdělení vyvolané dopravy ze záměru:“ ve všech směrech od záměru „vyjíždí“ cca 650+650 vozidel za 24h (do Nádražní, do Tunelu Mrazovka, do Dobříšské). Pouze do Radlické (směrem na západ) směřuje nápadně méně vozidel (cca 230+230 za 24h). Jak bylo vysvětleno výše, po zprovoznění jednosměrného mostu přitom bude Radlická atraktivní přístupovou trasou. Podatel si proto klade otázku, na základě jakých vstupních podkladů a premis ve vztahu k Radlické ulici byly dopravní modely zpracovány.

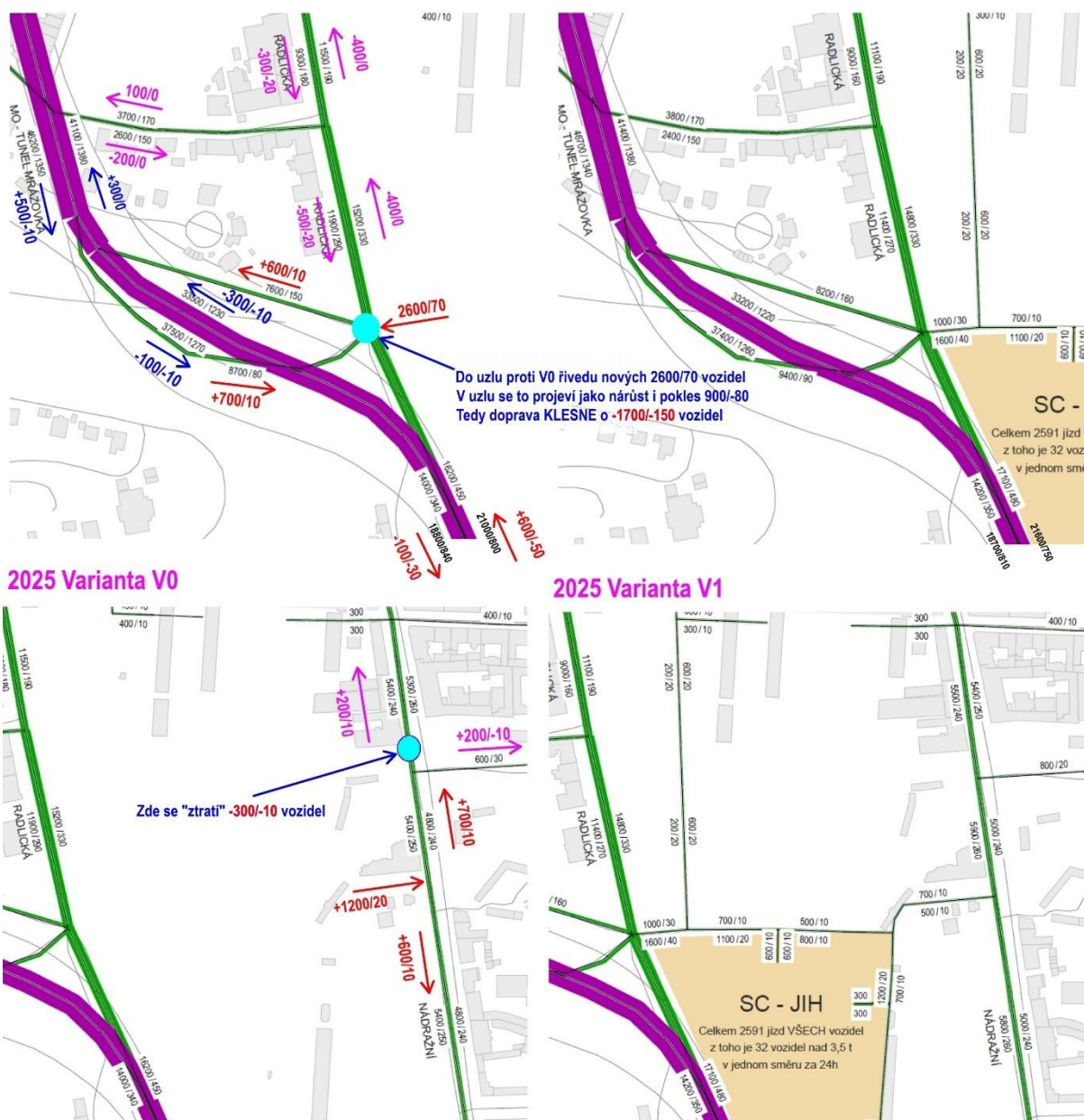
S ohledem na výše uvedené existují důvodné obavy, že modelace dopravy, ze které je při zpracování Dokumentace vycházeno a která má být předmětem posuzování vlivů, neodpovídá

dopravní situaci, která by po realizaci Záměru a dalších dílčích záměrů v území skutečně vznikla. Toto je, i s ohledem na již zmiňovaný zásadní dopad Záměru právě v oblasti dopravy, nezbytné hodnotit jako zásadní nedostatek Dokumentace, pro kterou není způsobilým podkladem procesu EIA. Za situace, kdy není zřejmé navrhované napojení Záměru či existuje předpoklad, že po realizaci souvisejícího záměru se podstatně promění, nelze přistoupit k řádnému posouzení vlivů Záměru.

5. Kumulace s jinými záměry (neprůkazná dopravní data)

Dalším významným nedostatkem je nedostatečné posouzení kumulace dopravy z jednotlivých dílčích Záměrů. Podatel považuje vyhodnocení kumulace záměru s dalšími záměry v okolí za zcela neprůkazné.

Například z porovnání kartogramů 2025 pro varianty V0 a V1 vyplývá, že **nový záměr, který do lokality přivede novou dopravu, ve skutečnosti sníží dopravní zátěž v okolí**. Podatel si nedokáže vysvětlit, jakým způsobem se k těmto výsledkům dospělo.



Kartogramy jednoznačně „zvýhodňují“ situaci se záměrem s dopadem tohoto zvýhodnění na širší okolí záměru. Podobné „nelogičnosti“ lze najít napříč kartogramy pro V1 až V3.

V Dokumentaci je vyčísleno, že samotný Záměr má vyvolat cca 5.200 jízd za den (Podkladová studie TSK, str. 11), konkrétně 2.591 jízd v jednom směru za 24 hodin. **Tato čísla sama o sobě jsou zřejmě podhodnocená a liší se navíc od jiných odhadů.** V DIP je uvažováno s 2559 jízdami vozidel do 3,5 t a 32 jízdami vozidel nad 3,5 t v jednom směru jízdy. Celkový součet pohybů na výjezdech z garážových stání je 5400 vozidel do 3,5 t a 70 vozidel nad 3,5 t. Dokumentace tak počítá s tím, že jedno parkovací stání bude v průběhu celého dne průměrně obměněno vozem 2x, což neodpovídá realitě u administrativních objektů s komerční funkcí. Obměna vozidel bývá podstatně vyšší.

Nadto ovšem chybí i jasné číselné vyjádření, jakou IAD vyvolají další projekty v okolí záměru, včetně dílčích projektů Záměru SN, a to zejména:

- Smíchov City – Sever 1. etapa,

- Smíchov City střed,
- Terminál Smíchovské nádraží a parkoviště P+R.

Může se jednat v součtu o další vyšší jednotky tisíc vozidel za den (je samotný Terminál Smíchovské nádraží má dle dokumentace (publikované zde https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_PHA1104) vyvolat 2.340 jízd osobních automobilů a 600 jízd autobusů regionální, příměstské a dálkové dopravy (plus další stovky jízd autobusů pražské MHD). **Konzervativně lze očekávat, že Záměr spolu s třemi výše uvedenými projekty vyvolá každý den hodně přes 10 tisíc nových jízd automobilem na Smíchově.**

Součástí předložené Dokumentace je pouze rozpad dopravy vyvolané samotným Záměrem (Podkladová studie TSK, přílohy č. 3.1 – 3.3). **Dokumentaci je proto třeba doplnit o údaj, jaké intenzity dopravy za 24 hodiny i v dopravních špičkách mají vyvolat ostatní projekty v okolí, tedy:**

- Smíchov City – Sever 1. etapa,
- Smíchov City střed,
- Terminál Smíchovské nádraží a parkoviště P+R,
- Polyfunkční dům na Smíchově (rozvojové území ČSAD),
- Zlatý lihovar,
- Polyfunkční areál Smíchov (Bydlení u Císařské louky + Office Center Strakonická),
- River Terrace Hotel,
- Smíchov Business Park,
- Základní škola Praha 5,

a to pro každý projekt samostatně.

Následně je třeba zpracovat směrové rozdělení vyvolané dopravy pro všechny tyto projekty dohromady spolu se Záměrem a posoudit jejich celkový dopad na území.

Předložená Dokumentace, která zmiňuje pouze dopravu vyvolanou samotným záměrem, není průkazným podkladem pro posouzení dopadů stavby dle judikatury českých soudů. Podatel v této souvislosti opakovaně připomíná příslušnou soudní judikaturu vztahující se k nepřipustnosti tzv. "salámové" metody, , kdy se kontroverzní nebo obtížné cíle a řešení, nejen ve stavebnictví při trasování silnic a dálnic, rozdělí na dílčí kroky a prosazují se postupně (např. rozsudek Nejvyšší správní soud ze dne 6. 8. 2009, č. j. 9 As 88/2008 – 301)

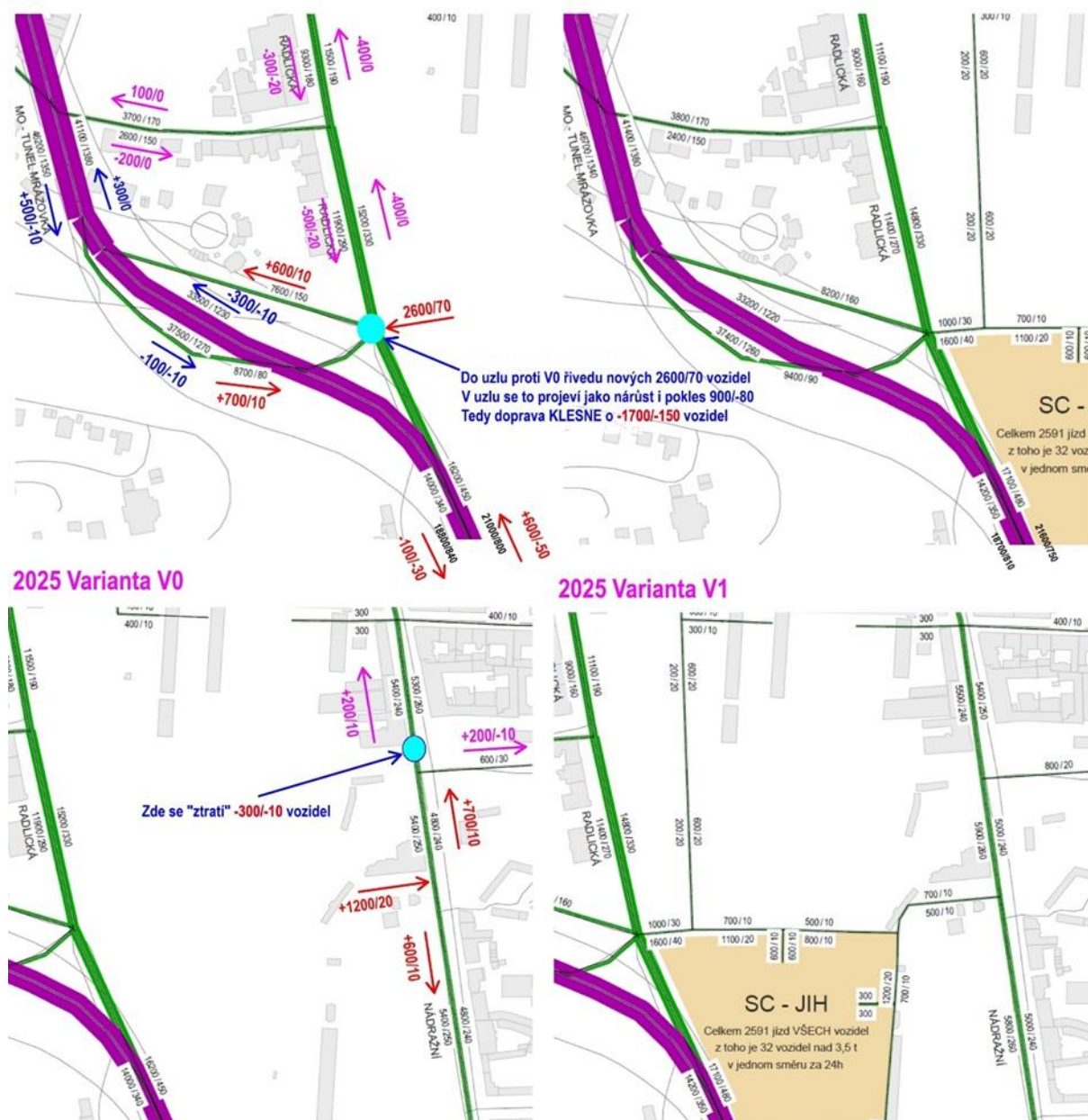
Podatel proto shrnuje, že posouzení vlivu dopravy je v rámci předložené Dokumentace zcela nedostatečné, když nepočítá s kumulací dopadů i s ohledem na další dílčí záměry.

6. Nedostatky akustické studie

Akustická studie zpracovaná Greif-akustika, s.r.o. ke dni 13. 12. 2019 vykazuje zásadní vady, pro které nemůže být podkladem posuzování vlivu Záměru. Ty nejzásadnější oznamovatel shrnuje níže.

6.1. Nesprávný předpoklad snížení hlukové zátěže

Na prvním místě je třeba uvést, že studie vychází ze zcela nesprávného předpokladu, že nový Záměr má dopravní zátěž v okolí snížit, což zjevně neodpovídá realitě (viz výše).



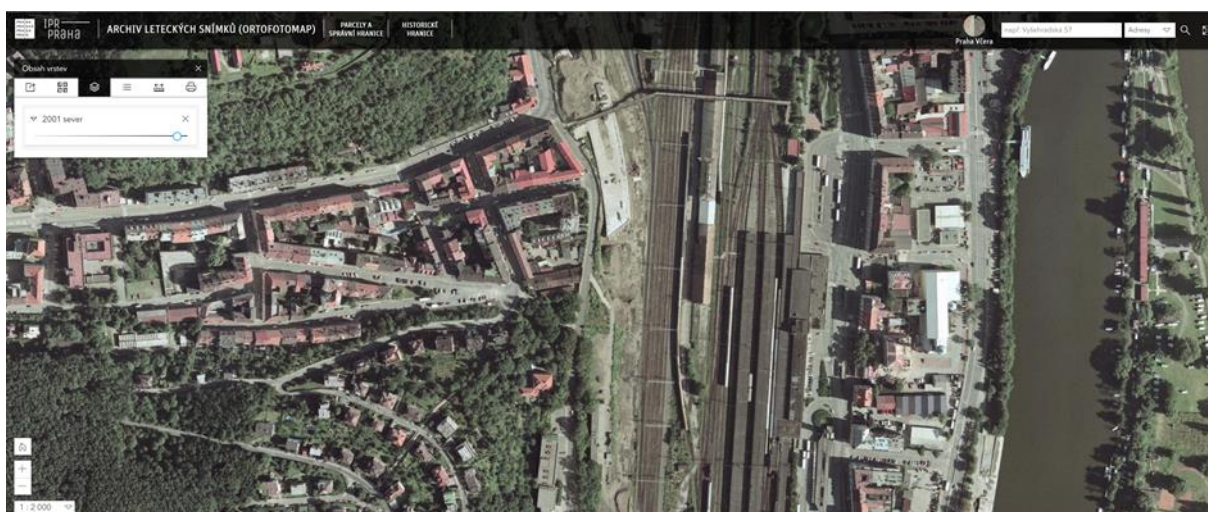
Kartogramy jednoznačně „zvýhodňují“ situaci se Záměrem s dopadem tohoto zvýhodnění na širší okolí záměru. Toto může být důvod, proč se při hodnocení hluku z dopravy výhledový stav (V1 až V3) při realizaci Záměru jeví jako neutrální či výhodnější než „Nulová varianta“ (V0), ač skutečný dopad Záměru bude zřejmě přesně opačný.

V rámci výše uvedených bodů bylo jasně ukázáno, že realizace Záměru povede k zvýšení dopravy v okolí Záměru, a to jak s ohledem na Záměr samotný, tak kumulací s ostatními Dílčími Záměry. Pokud s touto skutečností studie nepočítá, nemůže vést ke správným závěrům.

6.2. Stará hluková zátěž

Další zásadním problémem je způsob zohlednění staré hlukové zátěže. Vedle obecné nemožnosti ověřit data uvedené k roku 2000 podatel upozorňuje, že není zřejmé, proč je ve studii statut staré hlukové zátěže ověřován pro rok 2018, když hodnocení Záměru má probíhat ve výhledu let 2025 a 2027 (tedy v době kdy se očekává realizace záměrů). V roce 2025 až 2027 s vysokou pravděpodobností bude hluková situace i bez realizace Záměru jiná (vyšší) než v roce 2018. Údaje obsažené ve studii tak nemohou být dostatečným podkladem pro posouzení dopadu Záměru na okolí.

Podatel shledává nedostatky i co do ověření statutu „Staré hlukové zátěže“. Například profil u komunikace ulice Křížová byl v roce 2000 zatížen jediným sčítaným zdrojem dopravy. V roce 2000 ještě nebyla ulice Dobříšská ani ve výstavbě (viz ORTOFOTOMAPA roku 2001).



V současnosti je ve sledovaném profilu nově ulice Dobříšská se svými rampami a je zde sčítáno celkem pět úseků komunikace (ulice Křížová, Dobříšská a dvě rampy mezi Dobříšská a křižovatka Radlická). Dále je vhodné upozornit, že v roce 2000 projíždělo kolem dotčených objektů za 24 hodin průměrně u ulice Křížová celkem 12.200 vozidel. V roce 2018 projíždělo za 24 hodin průměrně kolem objektů u ulice Křížová celkem 110.430 vozidel. Tedy téměř 10x tolik, takže akustická energie emitovaná vozidly v lokalitě profilu stoupla o cca +9,5 dB (souhrnná akustická energie). Přesto studie tvrdí, že u domů Křížová 264/43 (KB18), Křížová 3332/39 (KB19) a Křížová 189/37 (KB20) došlo buď k mírnému navýšení (do +2 dB) nebo dokonce i poklesu (až -0,9 dB) úrovně hlukové zátěže mezi roky 2000 a 2018 (viz následující výběr z tabulky na straně 40 studie).

Kontrolní bod	Podlaží	L _{Aeq,T} [dB] – hluk z automobilové dopravy						Výsledný hyg. limit [dB]
		Rok 2000		Rok 2018		Nárůst hluku v letech 2000 až 2018		SHZ
		Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den / Noc
		L _{Aeq,16h}	L _{Aeq,8h}	L _{Aeq,16h}	L _{Aeq,8h}	ΔL _{Aeq,16h}	ΔL _{Aeq,8h}	
ulice Křížová								
KB18	1.NP	64,3	56,5	65,0	56,8	0,7	0,3	66,3/58,5
	2.NP	64,3	56,2	66,0	57,1	1,7	0,9	66,3/58,2
	3.NP	63,9	55,9	66,0	56,8	2,1	0,9	60/57,9
	4.NP	63,6	55,5	65,9	56,5	2,3	1,0	60/57,5
KB19	1.NP	65,9	58,0	65,0	57,9	-0,9	-0,1	67,9/60
	2.NP	65,6	57,6	66,4	58,2	0,8	0,6	67,6/60
	3.NP	65,0	57,1	66,2	57,2	1,2	0,1	67,0/60
	4.NP	64,5	56,6	66,1	56,7	1,6	0,1	66,5/60
KB20	1.NP	63,3	55,9	62,6	56,0	-0,7	0,1	65,3/60
	2.NP	63,5	55,8	63,9	57,1	0,4	1,3	65,5/60

Takovéto chování hlukové situace mezi roky 2000 a 2018 je ovšem jen málo pravděpodobné, protože z komunikace Dobříšská (která představuje celkem cca 73.500 průjezdů vozidel) je přímá viditelnost mimo jiné na objekt Křížová 189/37 (KB20) a tudíž není možné, aby se hluk z výrazně vyšší intenzity dopravy tlumil přirozenými překážkami v šíření hluku (viz následující obrázek).



S ohledem na výše uvedené má podatel důvodné obavy, že výpočty stanovující statut „Staré hlukové zátěže roku 2018“ nejsou přesné a že nedošlo k náležitému zohlednění výrazné proměny území a vzniku nových zdrojů hluku oproti roku 2000. Údaje, ze kterých je vycházeno při posuzování splnění podmínek pro užití korektivu staré hlukové zátěže, jsou naopak s vysokou pravděpodobností nesprávné. Tím by se následně staly nesprávnými i samotné výsledky studie.

6.3. Nedostatky metodiky výpočtu hluku ze železniční dopravy

Z hlukové studie, odstavce „6.2.2 Výpočtový program LimA-Predictor V9.11“, vyplývá, že pro výpočet hluku ze železniční dopravy byla použita francouzská metodika „LimA – XPS – Rail – tramvajová a železniční doprava“ tedy metodika NMPB: „Metoda a údaje hlukových emisí pro realizaci předběžných studií dopadu hluku z infrastruktur železniční dopravy na prostředí“. V rámci této metodiky jsou předdefinované emise hluku z průjezdu následujících francouzských železničních souprav: TGV-A-US; TGV-RES; TGV-D; TGV-TM; CORAIL-9; FRET; Z2N-US; VB2N; Z5300-US; Z640Q -US; 18100; X72500_Bi; Z2N-Z20500FF; Z2N-Z20500FC; MI2N-Z22500; Z2N-Z20500FC; MI2N-Z22500; X73500i; VU-VTU-FF; V2N; VB2N; WTREMIE_F76 a Fretdivers(G 19).

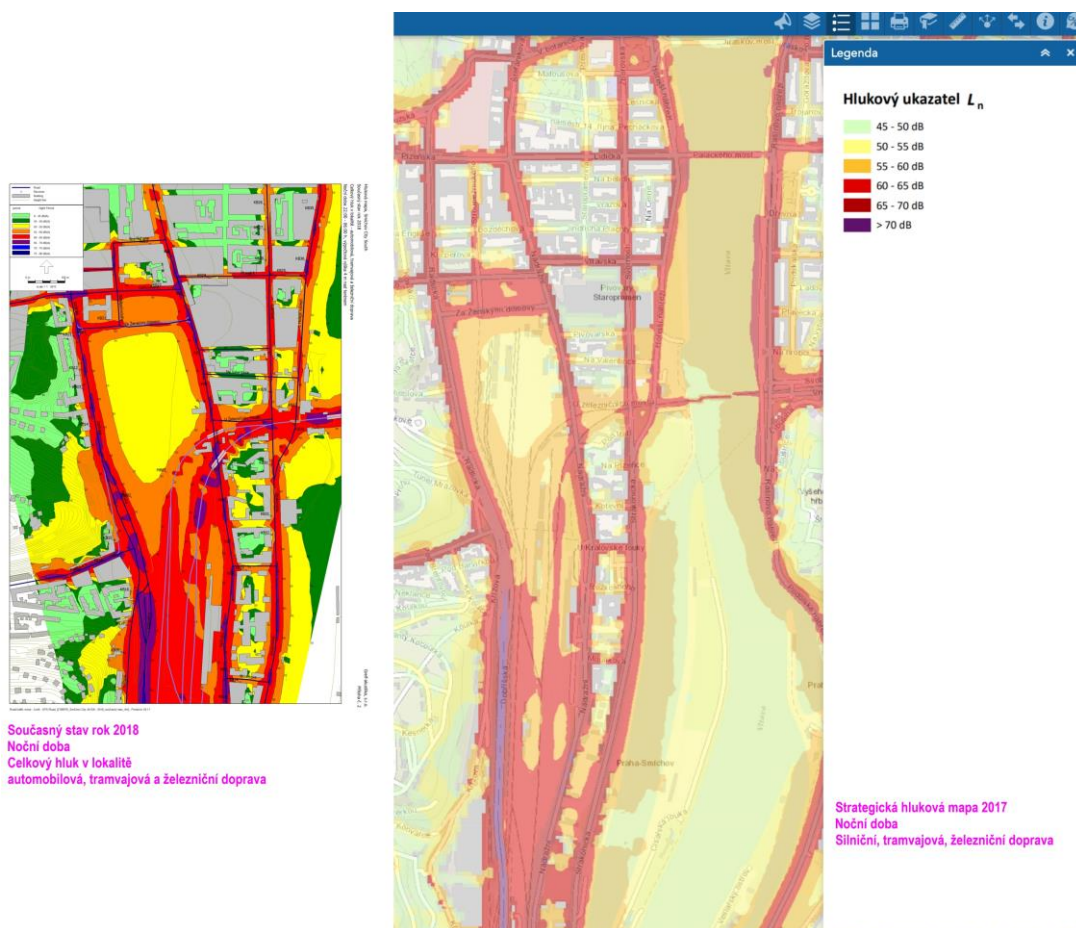
V hlukové studii není uvedeno, jaké z výše uvedených vlakových souprav byly přiřazeny k českým vlakovým soupravám, a případně jakým způsobem. Tedy jaké francouzské železniční soupravy byly ve výpočtech přiřazeny českým soupravám osobní dopravy „O – osobní vlaky“ (Os, Sv) a „R – rychlíky“ (EX, R, Sp) a vlakům nákladní dopravy „N – nákladní vlaky pravidelné“ (Nex, Pn, Mn, Vleč, Služ).

S ohledem na výše uvedené je otázkou, zda je studie co do hodnocení hluku z železniční dopravy vůbec aplikovatelná na české prostředí a na konkrétní okolnosti posuzovaného Záměru.

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) dne 4. 1. 2018 pod číslem jednací 50023/2017-SŽDC-GŘ-O15 vydala dokument „Metodický pokyn pro hodnocení a řízení hluku ze železniční dopravy“, který se

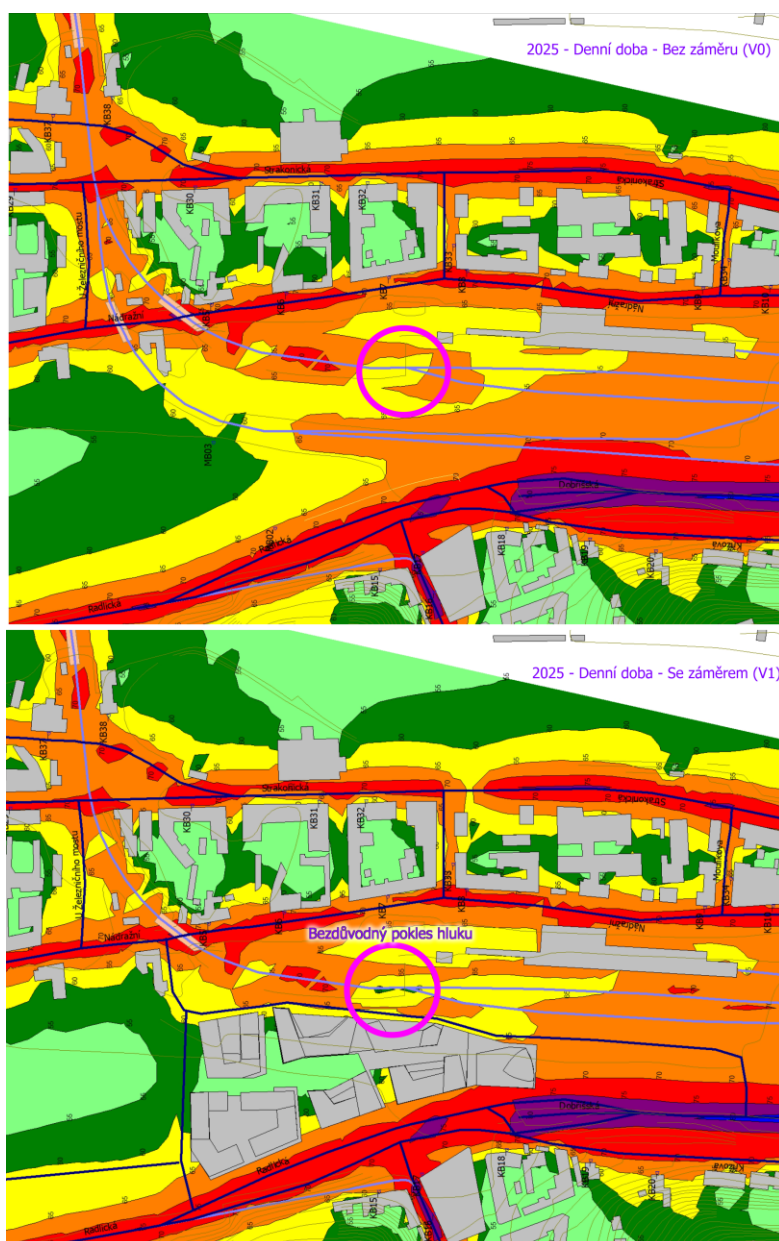
zabývá doporučenými metodikami pro výpočet šíření hluku a postupem přípravy vstupních dat pro výpočet šíření hluku ze železniční dopravy. Výpočtová metodika XPS – Rail (NMPB rail) není mezi doporučenými metodami uvedena. Preferovaná výpočtová metodika je RMR SRM II se zohledněnými korekcemi emisí hluku (podle této metodiky byla počítána i strategická hluková mapa 2017, dále SHM 2017)

Rozdíly mezi výstupy hluku ze železniční dopravy uvedenými v SHM 2017 a ve studii uvedeném současném stavu 2018 je vidět na následujícím obrázku.



S ohledem na nejasnost užití této metodiky „LimA – XPS – Rail – tramvajová a železniční doprava“ a způsobu její adaptace na poměry železniční dopravy v České republice lze důvodně očekávat, že hluk ze železniční dopravy nemusí být v hlukové studii hodnocen správně. A to bez ohledu na deklarace o validaci modelů měřením hluku, protože dochází k výpočtu hluku ze železniční dopravy i ve výhledovém stavu, kdy nelze validaci měřením použít.

Z textu studie dále není jasné, jak byly děleny intenzity železniční dopravy mezi tratěmi procházejícími nádražím Praha-Smíchov a ve výhledu rušenou částí tratí procházející nádražím Praha-Smíchov severní nástupiště. Koleje vedoucí na nádraží Praha-Smíchov severní nástupiště by totiž měly být zcela zrušeny. Veškerá doprava z nich by se měla přesunout na koleje vedoucí do nádraží Praha-Smíchov. Toto však není na mapách hlukových pásem vůbec zohledněno. Naopak. Na mapách hlukových pásem se nepochopitelně ve výhledu varianty V1 „ztrácí“ hluk ze železniční dopravy (například na zhlaví nádraží Praha-Smíchov), jak je patrné z přiloženého nákresu.



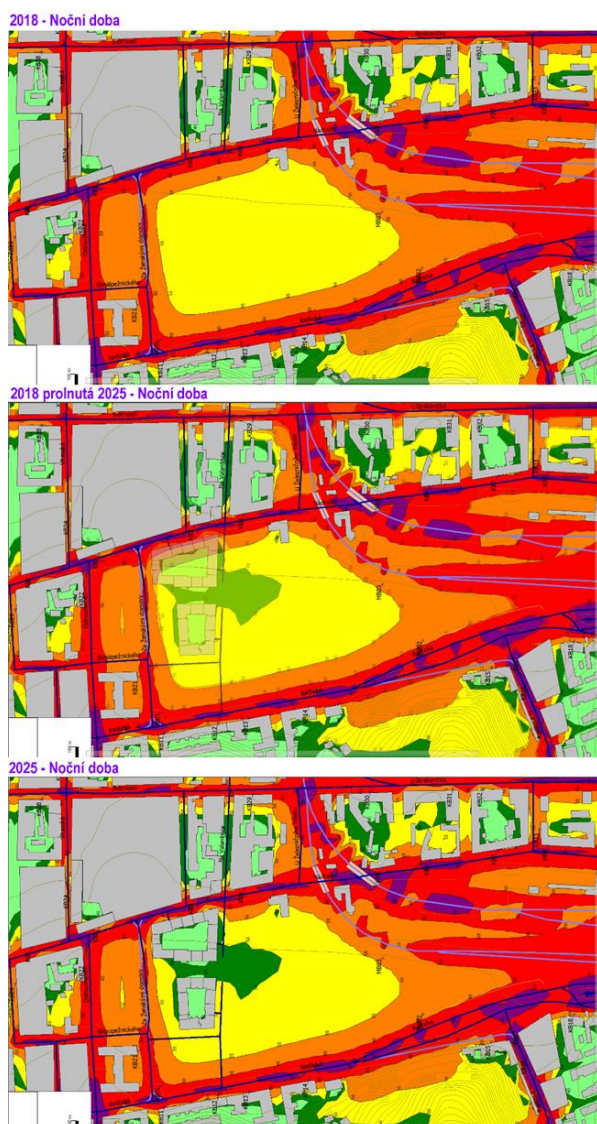
Lze přitom předpokládat, že tento hluk se přesune na druhou kolej a úroveň hluku by se tak měla na této koleji zvýšit. Studie tak i v tomto ohledu vykazuje zřejmé vady.

Obdobné nesrovnalosti lze očekávat i u hluku z tramvajové dopravy. Zde však v rámci ČR není žádný doporučující postup, jak predikovat tuto hlučnost.

6.4. Nepřiměřeně malá progresse hluku

Vypočítané mapy hlukových pásem vykazují nepřírozeně malou progresy vývoje hlukové situace (pro příklad je uváděn příklad noční doby 2018 a 2025 varianta V0). Posun hlukových pásem více vzdálených od zdrojů hluku je prakticky nulový. Rovněž vliv areálu CS – Sever na hlukovou situaci v lokalitě je dle studie prakticky nulový, a to ačkoliv dle kartogramů dopravy přináší vyšší intenzitu dopravy do lokality. Podobný neopodstatněný vývoj hlukové situace je prezentován i na ostatních mapách hlukových pásem.

Tyto rozpory očekávatelné hlukové situace a prezentované hlukové situace nemají opodstatnění a naopak dle podatele ukazují na vysokou pravděpodobnost nesprávnosti studie. Podatel proto považuje za nezbytné zpracovat revizní studie, ve které by byly výše uvedené rozpory objasněny.



Z výše uvedeného vyplývá, že hluková studie vykazuje zásadní vady, pro kterou z ní nelze vycházet a je tak nezbytné nechat zpracovat studii novou.

7. Nedostatečnost preventivních opatření

Ze všech výše uvedených bodů vyplývá, že v rámci Dokumentace dochází k nesprávnému stanovení, či podhodnocení, dopadů realizace Záměru na okolí. To se následně promítá i na navrhovaná preventivní opatření.

Dle § 5 odst. 4 zákona o posuzování vlivů „posuzování záměru zahrnuje i návrh opatření k předcházení možným významným negativním vlivům na životní prostředí provedením záměru, k vyloučení, snížení, zmírnění nebo minimalizaci těchto vlivů, popřípadě ke zvýšení příznivých vlivů na životní prostředí provedením záměru, a to včetně vyhodnocení předpokládaných účinků navrhovaných opatření, a dále

návrh opatření k monitorování možných významných negativních vlivů na životní prostředí, nevyplyvají-li z požadavků jiných právních předpisů.“ Pokud v rámci Dokumentace nejsou správně stanoveny dopady realizace Záměru, je zřejmé, že nemohou být ani řádně stanovena preventivní opatření.

Vyhodnocení předpokládaných účinků navrhovaných opatření pak v zásadě absentuje.

8. Záměr není v souladu s dopravní koncepcí Prahy a okolí

Koncepce dopravy je definována Plánem udržitelné mobility Prahy a okolí, který byl schválen usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 7/32 ze dne 24. 5. 2019. Tento rozsáhlý koncepční dokument obsahuje dopravní politiku města, která se promítá do sedmi strategických cílů. Záměr je v rozporu minimálně s následujícími základními principy plánu.

„A. Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy.“ Záměr naopak zjevně preferuje IAD a zřizuje pro automobily maximální možné množství bezplatných parkovacích stání (viz detailně výše v bodě „Nedodržení požadavku na výraznou redukci počtu parkovacích stání“). Jediná preference, či spíše deklarace preference, veřejné dopravy se v Dokumentaci objevuje ve formě „*osazení SSZ zařízením pro preferenci tramvají a autobusů*“ (str. 135 Dokumentace). To je ve vztahu k preferenci veřejné dopravy zjevně nedostatečné opatření. Primárním smyslem „preference veřejné dopravy“ v koncepčních dokumentech města je, aby veřejnou dopravu využívalo co nejvíce lidí. Tj. v rámci přípravy záměru by úsilí mělo směřovat k tomu, aby veřejnou dopravou přijíždělo co nejvíce zaměstnanců, kteří budou v záměru pracovat. Namísto toho je v záměru navrženo maximální možné množství parkovacích stání pro zaměstnance a tím dochází i k podpoře využívání IAD k dopravě do Záměru.

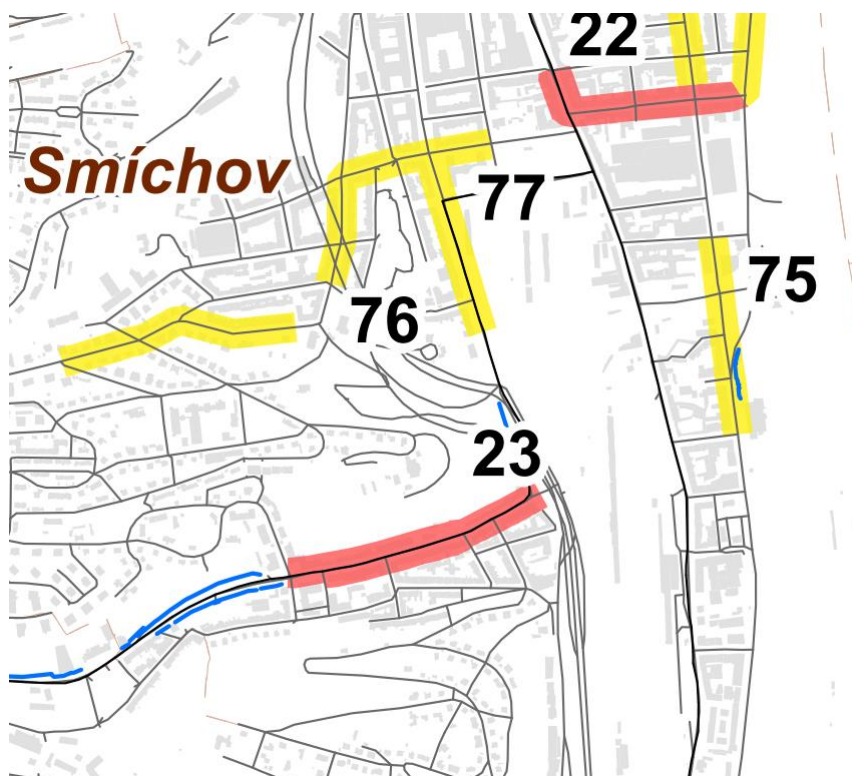
„C. Snížení citlivosti a zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti.“ Existuje reálné riziko, že záměr zhorší fungování dopravního uzlu Dobříšská x Radlická x Křížová x jednosměrný most (viz detailně výše v bodě „Křížovatka Radlická x Dobříšská x Křížová“). Tj. záměr může zhoršit kapacitní problémy v klíčovém dopravním uzlu, na jehož funkčnosti je závislý i sousední Terminál Smíchovské nádraží.

„J. Snížení prostorových nároků dopravy.“ Záměr počítá s přidáváním jízdních pruhů v okolí záměru, někdy i na úkor parkovacích stání pro současné rezidenty (viz odstranění parkovacích stání v Radlické ulici mezi ulicí Ke Koulce a Dobříšskou) - tato vozidla budou muset parkovat jinde. Tj. záměr zvyšuje prostorové nároky IAD.

9. Akční plán snižování hluku aglomerace Praha 2019

Předložená Dokumentace nebyla zpracována s ohledem na Akční plán snižování hluku aglomerace Praha 2019 (viz usnesení Rady HMP č. 2653 ze dne 2. 12. 2019). Jakýkoliv odkaz na tento akční plán v Dokumentaci chybí.

V bezprostředním okolí záměru je přitom několik kritických míst dle akčního plánu, a to dokonce dvě místa „priority I“ (označeny červeně) a jedno místo „priority II“ (označeny žlutě) – viz výřez z Přílohy 6 akčního plánu:



Kritickým místem „priority I“ je pod číslem 23 ulice Radlická (podrobně rozebrána výše) a pod číslem 22 ulice Vltavská a Nádražní. Mezi „priority II“ pak pod číslem 77 patří ulice Radlická u Ženských domovů. **Ve všech těchto místech záměr zvyšuje intenzity provozu IAD** (viz Podkladová studie TSK, která je přílohou DIP).

Dokumentace by se měla naplněním požadavků vyplývajících z Akčního plánu zabývat a doložit, zda je záměr v souladu s akčním plánem a opatřeními navrženými pro jednotlivá kritická místa.

10. Program zlepšování kvality ovzduší (PZKO)

Vyhodnocení vztahu záměru k Programu zlepšování kvality ovzduší – Aglomerace Praha – CZ01 provedené v Dokumentaci je nepřesné až zavádějící. Klíčové problémy jsou uvedeny v následujícím přehledu.

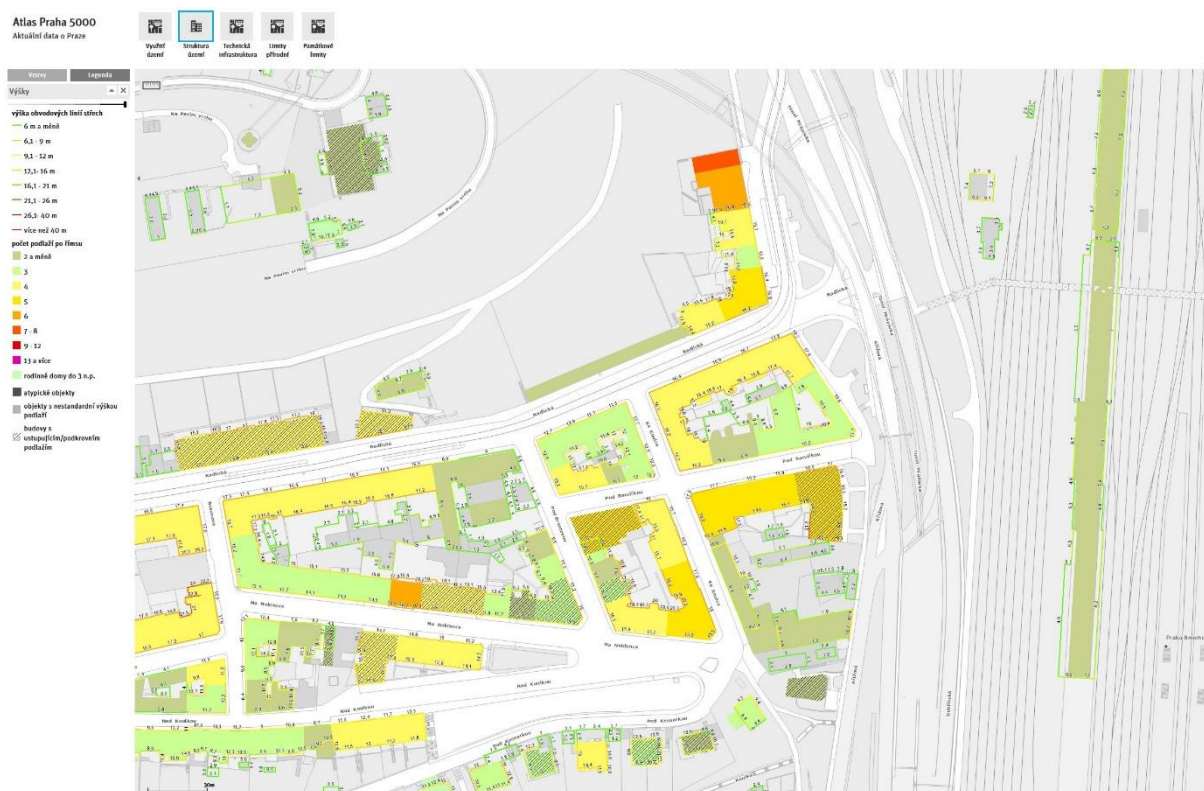
AA1 - Parkovací politika (omezení a zpoplatnění parkování v centrech měst). Záměr je v zjevném rozporu s opatřením omezování a zpoplatňování parkování ve městech, když naopak vytváří maximálně příznivé podmínky pro IAD a parkovací stání navrhuje v maximálním množství. Cílem opatření PZKO z pohledu ochrany ovzduší je motivování řidičů k preferování jiného druhu dopravy na úkor IAD. Záměr zřizuje pro automobily maximální možné množství *bezplatných* parkovacích stání (viz detailně výše v bodě „Výrazná redukce počtu parkovacích stání“), což vyvolá nové jízdy autem („dopravní indukce“) a je tak v přímém kontrastu s opatřením dle PZKO.

AB3 - Odstraňování bodových problémů na komunikační síti, AB6 - Odstavná parkoviště, systémy Park&Ride a Kiss&Ride, AB15 - Zvýšení plynulosti dopravy v intravilánu. AB10 - Zvyšování kvality v systému veřejné hromadné dopravy Záměr je potenciálně v rozporu

s dosažením všech čtyř opatření. Existuje reálné riziko, že záměr zhorší fungování dopravního uzlu Dobříšská x Radlická x Křížová x jednosměrný most (viz detailně výše v bodě „Křižovatka Radlická x Dobříšská x Křížová“). Tj. záměr může zhoršit kapacitní problémy v klíčovém dopravním uzlu, na jehož funkčnosti je závislý i sousední Terminál Smíchovské nádraží pro veřejnou hromadnou dopravu a příjezd do připravovaného parkoviště P+R a který je stěžejní i pro celkové fungování dopravy v oblasti.

11. Výšková hladina nové zástavby

Navržená zástavba dramaticky převyšuje stávající okolní zástavbu. K největšímu rozdílu dochází na křižovatce ulic Radlické a Křížové. Stávající budovy převažující blokové zástavby dosahují výškové hladiny do 20 m (Územně analytické podklady - Atlas Praha 5000 – Struktura území – Výšky).



Nově navržené budovy tuto hladinu nevhodně několikanásobně převyšují. Budova CS-C s 10 nadzemními podlažími dosahuje výšky až 40 m (atika). Její technické patro je ještě o 6 m vyšší, čímž tento objekt nabývá parametru výškové stavby (Pražské stavební předpisy – výšková hladina VIII – nad 40 m).

Budova CS-A dosahuje výšek 38 m (atika), resp. 44 m (technické patro), budova CS-B 35 m (atika), resp. 41 m (technické patro).

Navržená zástavba tak neodpovídá charakteru okolní zástavby a nerespektuje výškovou hladinu okolních domů. To je v přímém rozporu s deklarovanými parametry projektu ve Zprávě ze zapojení veřejnosti do plánování – PROJEKT SMÍCHOV CITY: „Na charakter okolní zástavby Smíchova (projekt) naváže formou blokové zástavby respektující výšku okolních domů.“

(https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/participace/smichov_participace_ipr.pdf_str.8-9)

Podatel požaduje respektování charakteru okolní zástavby zejména z hlediska výšky. Adekvátním řešením je v tomto kontextu snížení některých navržených hmot (zejména objekty CS-C, CS-A a CS-B) alespoň o dvě nadzemní podlaží.

12. Stavba nevyhovuje nárokům na cyklodopravu

Cyklodoprava je v současné době celosvětově podporovaný moderní fenomén, jehož rozvoj na Praze 5 dosud značně zaostává. Přitom v mixu typů dopravy jde o složku nejvíce ekologickou a městotvornou, zároveň nejméně náročnou na prostor. Městská část Praha 5 se zavázala k rozvoji cyklistické dopravy Akčním plánem rozvoje cyklistické infrastruktury na území MČ Praha 5, který vychází z dokumentů národní a celoměstské úrovně, tj. Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050; Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013–2020; Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020; Koncepce státní politiky cestovního ruchu v ČR na období 2014–2020; Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR; Politika územního rozvoje ČR, Aktualizace č. 1. Hlavní město Praha v rozvoji cyklistiky vychází mj. z dokumentů: Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy z roku 2014; Koncepce cyklistické infrastruktury do roku 2020; Systém cyklistických tras na území Prahy; Koncepce rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky v hl. městě Praze do roku 2020 aj.

Podatel proto považuje za nepřijatelné, že součástí záměru (ani sousedního záměru Terminál Smíchovské nádraží) není navrženo funkční cyklistické propojení východozápadním směrem a to údajně "z prostorových důvodů". Přitom právě tento směr v celém prostoru Prahy 5 zoufale chybí a prakticky znemožňuje velké části obyvatel západního břehu Vltavy využívat k dopravě jízdní kolo. **Odsouvat nalezení vhodného cyklopropojení Radlická – Dvorecký most/nábřeží do budoucnosti, jak doslovně zmiňuje dokumentace, znamená ve skutečnosti na tuto trasu zcela rezignovat**, protože v té době budou již všechny současné projekty schváleny a dokončeny. Podle dokumentace chybí také bezbariérové cyklopropojení hlavního bulváru Smíchov City s ulicí Nádražní před terminálem, kudy dál na jih pokračuje cyklostezka A1. Uvedený postup zásadním způsobem degraduje celou filosofii nově budovaného terminálu, který má moderně integrovat všechny druhy dopravy a především má – mj. vzhledem k velmi špatné emisní a hlukové situaci na Smíchově, které přímo ohrožují zdraví občanů (dosažení imisních limitů v území) – preferovat ty ekologické, tj. cyklodopravu. Obdobně není jasné, zda budou přístupy ke všem třem stanovištím B+R pro cyklisty bez bariér. Největší plánované B+R v budově parkoviště (až 1000 kol) se, vzhledem k neexistenci propojení východozápadním směrem, nachází daleko mimo logický pohyb cyklistů a jeho využitelnost je značně problematická. Nabízí se zde jen bezbariérový vstup do ulice Dobříšské, tedy zcela mimo cyklostezku A1. Není také jasné, jakým způsobem bude v B+R řešeno jednoduché zabezpečení kol (biketower, kolárna se vstupem na kartu apod.).

Dokumentace neřeší bike sharing (P+B), který dnes v Praze získává na oblibě, ani turistické uschování kol po příjezdu do Prahy.

S uvedenými problémy a cyklo-návazností na terminál souvisí další řešení cyklostezky A1 od Lihovaru severním směrem, jejíž vedení se stane problematické, když bude po rekonstrukci ulice Nádražní zúžena. Uvažuje se zde s jinými cykloopatřeními? Jak bude řešeno napojení a využití železničního mostu pro cyklisty?

Žádáme, aby výše uvedené připomínky byly vyřešeny a cyklodoprava se stala skutečně integrální součástí záměru. Realizace projektu bez uvedených opatření by paralyzovala cyklistické využití Smíchova na mnoho let do budoucnosti.

Závěr

S ohledem na výše uvedené podatel shrnuje, že Dokumentace vykazuje zásadní vady, pro které je nezbytné ji přepracovat.

Společným jmenovatelem většiny těchto vad je vadné vyčlenění Záměru, jakož i jiných dílčích Záměrů SN, k samostatnému posouzení, ač se zjevně jedná o jeden záměr a jeho dopady je tak nutné hodnotit dohromady. Mezi vady samotného Záměru pak patří zejména

- nedůvodné vymezení maximálního počtu parkovacích stání a nedodržení požadavku na výraznou redukci počtu parkovacích stání, které zjevně povede k zátěži území, které by bylo možné se při vymezení nižšího počtu parkovacích stání vyhnout;
- nedostatečné posouzení realizovatelnosti Záměru s ohledem kapacity křižovatky Radlická x Dobříšská x Křížová;
- absence vyhodnocení důležité dopravní vazby a nejasný plánovaný způsob napojení na dopravní síť, včetně vysoké pravděpodobnosti proměny dopravy při realizaci souvisejících záměrů, a s tím spojená vysoká pravděpodobnost, že modelace dopravy, ze které je při zpracování Dokumentace vycházeno a která má být předmětem posuzování vlivů, neodpovídají dopravní situaci, která by po realizaci Záměru a dalších dílčích záměrů v území skutečně vznikla;
- nedostatečné posouzení kumulace dopravy z jednotlivých dílčích Záměrů;
- nedostatky akustické studie;
- rozpor s plány a koncepčními dokumenty Prahy.

V Praze dne 21. června 2020

Ing. Pavel Peterka, Ph.D.

předseda spolku Cibulka

datová schránka předsedy spolku: kwj4irj

email: pavel.peterka@centrum.cz