



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
ODBOR OCHRANY PROSTŘEDÍ

PID

Váš dopis zn. SZn. Vyřizuje/linka Datum
S-MHMP-0893581/2009/OOP/VI/EIA/678-2/Žá Ing. Žáková/4425 15.04.2010

ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ

podle § 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v platném znění (dále jen zákon)

Název: Změna využití 3. podzemního podlaží v budově Kulturního a obchodního centra Nový Smíchov, Praha 5

Zařazení záměru dle zákona:

Bod 10.6, kategorie II, příloha č. 1 - Skladové nebo obchodní komplexy včetně nákupních středisek o celkové výměře nad 3 000 m² zastavěné plochy; parkoviště nebo garáže s kapacitou nad 100 parkovacích stání v součtu pro celou stavbu.

Umístění:

kraj: Hlavní město Praha městská část: Praha 5
obec: hlavní město Praha katastrální území: Smíchov

Oznamovatel:

Klepiére CZ, s.r.o., Plzeňská 233/8, 150 00 Praha 5
IČ: 27407136

a

EDEN Development a.s.
Vršovická 1527/68b, 100 00 Praha 10
IČ: 25124306

Charakter a kapacita záměru:

Předmětem záměru je využití 3. podzemního podlaží (dále jen 3. PP) Kulturního a obchodního centra Nový Smíchov (dále jen KOC NS) pro vybudování parkovací plochy s 530 parkovacími stáními (dále jen PS) pro rezidenty Prahy 5. Na této ploše o výměře 13 100 m² se v současnosti nachází nevyužitá technická zázemí KOC NS. Úpravy spojené se záměrem se týkají pouze vnitřních částí stávajícího KOC NS, na povrchu se žádná úprava nenavrhuje. V podzemních garážích KOC NS je v současnosti provozováno 1987 PS, z toho 159 PS ve 3.PP.

Jako hlavní příjezdová i odjezdová trasa pro plánované garáže budou využívány ulice Plzeňská a Kartouzská.

Záměr se projeví přesunem vozidel z nadzemních parkovacích stání do podzemních garáží. Předpokládá se snížení počtu vozidel rezidentů, kteří projíždějí centrální obydlenu částí Smíchova při hledání místa k zaparkování.

Návrhu záměru předcházela rozsáhlý dopravní průzkum oblasti (M.O.Z. Consult, r. 2007), z kterého vyplynulo, že v území se vyskytuje značný deficit PS a bez jeho řešení nelze přistoupit k regulaci parkování.

Zjišťovací řízení:

Při zjišťovacím řízení se zjišťuje, zda a v jakém rozsahu může záměr vážně ovlivnit životní prostředí a veřejné zdraví. Používají se při tom kritéria, která jsou stanovena v příloze č. 2 k zákonu a která charakterizují na jedné straně vlastní záměr a příslušné zájmové území, na druhé straně z toho vyplývající významné potenciální vlivy na veřejné zdraví a životní prostředí. Při určování, zda záměr má významné vlivy, dále příslušný úřad přihlíží k okolnosti, zda záměr svou kapacitou dosahuje limitních hodnot uvedených u záměrů příslušného druhu kategorie II v příloze č. 1 k zákonu a dále k obdrženým vyjádřením veřejnosti, dotčených správních úřadů a dotčených územních samosprávních celků.

Oznámení záměru (říjen 2009) podle přílohy č. 3 zákona bylo zpracováno Ing. Václavem Píšou, CSc., držitelem autorizace dle zákona, s týmem spolupracovníků.

V předloženém Oznámení byly vyhodnoceny vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví ve fázi výstavby a především při provozu záměru. Jako nejzávažnější vlivy stavby byly identifikovány vlivy na obyvatelstvo, ovzduší a hluk, které byly hodnoceny na základě podkladových studií – analýzy dopravy v klidu, rozptylové studie, akustické studie a vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví. Na základě provedeného posouzení byla navržena řada opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí.

Z předloženého Oznámení vyplývá, že území je možno z hlediska kvality ovzduší hodnotit jako silně zatížené, kde lze očekávat překročení imisních limitů pro NO₂ (roční limit) i PM₁₀ (roční i denní limit). Vlastní vliv zdrojové a cílové dopravy záměru bude způsobovat v okolí velmi malé změny imisních koncentrací znečišťujících látek. V modelových výpočtech bylo též zohledněno snížení počtu pojezdů vozidel, hledajících místo k zaparkování v ulicích centrální oblasti Smíchova. Pokles emisí z vozidel, hledajících místo k zaparkování tak zcela převyšuje emise z garáží v 3. PP KOC NS. V oblasti obytné zástavby lze pak předpokládat převážně snížení koncentrací znečišťujících látek za podmínky, že parkovací stání v obytné zóně nebudou obsazována návštěvními vozidly a budou sloužit pouze rezidentům. Vzhledem k současnému deficitu parkovacích stání i pro samotné rezidenty je vymezení rezidentního stání možné pouze po navýšení nabídky parkování v území nad 100% potřeby.

V rámci akustické studie byl vyhodnocen vliv výstavby provozu nových PS na akustickou situaci v jeho okolí. Posuzované území podél odjezdových a příjezdových tras k záměru lze v současné situaci považovat za hlukově středně až silně zatížené. Vlivem zprovoznění záměru nedojde v žádném referenčním bodě k překročení limitních hodnot. Stávající stacionární zdroje na objektu se nezmění a tak nezpůsobí překračování limitních hodnot hlukové zátěže.

Z výsledků hodnocení zdravotních rizik vyplývá, že v zájmovém území je nutno očekávat zvýšené zdravotní riziko z expozice obyvatel suspendovanými částicemi PM₁₀ i NO₂. Hodnoty stávající hlukové zátěže jsou v pásmu zvýšeného zdravotního rizika.

Vliv zdrojové a cílové dopravy záměru je možné považovat z hlediska zdravotních rizik z expozice obyvatel znečišťujícími látkami v ovzduší za málo významný. Rovněž tak velmi mírný nárůst hlukové zátěže se reálně neprojeví v prostoru obytné zástavby.

Podle příslušného orgánu ochrany přírody předložený záměr nemůže mít významný vliv na evropsky významné lokality ani na ptačí oblasti.

Nebyly identifikovány významné negativní vlivy na povrchové vody, faunu, flóru, geologickou a hydrogeologickou situaci, krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek nebo kulturní památky. Ze závěru oznámení vyplývá, že dle provedeného hodnocení nebude umístění záměru v řešeném území představovat zhoršení životního prostředí pro obyvatele přilehlých obytných domů, pro obyvatele centrálního Smíchova bude záměr dle předpokladů představovat zlepšení imisní situace.

K předloženému Oznámení se v průběhu zjišťovacího řízení vyjádřily následující subjekty:

- hlavní město Praha
(vyjádření č.j. MHMP 1050699/2009 ze dne 16. 12. 2009),
- městská část Praha 5
(vyjádření č.j. MČ056/60553/2009/ODŽ/beshp ze dne 9. 12. 2009),
- Hygienická stanice hlavního města Prahy, pobočka Praha - západ
(vyjádření č.j. Z.HK/6048/56048/09 ze dne 2. 12. 2009),
- Česká inspekce životního prostředí
(vyjádření zn. ČIŽP/41/IPP/0920349.001/09/PKJ ze dne 30. 11. 2009),
- odbor dopravy Magistrátu hlavního města Prahy
(vyjádření č.j. MHMP-964113/2009/DOP-O4/Jv ze dne 25. 11. 2009),
- odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu Magistrátu hlavního města Prahy
(vyjádření S-MHMP-931348/2009/Pok ze dne 1. 12. 2009),
- odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy
(vyjádření SZn. S-MHMP-0893581/2009/1/OOP/VI ze dne 2. 4. 2010),
- Sdružení Za krajinu kolem nás
(vyjádření ze dne 30. 11. 2009).

Podstata jednotlivých vyjádření je shrnuta v následujícím textu.

Hlavní město Praha (dále jen HMP) žádá, aby vznesené připomínky byly zařazeny do závěrů zjišťovacího řízení a chybějící údaje byly doplněny v další fázi projektové přípravy záměru.

Z hlediska urbanistické koncepce a funkčních systémů HMP uvádí, že předmětný záměr se nalézá ve funkční ploše SMJ – smíšené městského jádra.

Umístění parkovacích ploch ve smíšeném území městského jádra je v souladu s Územním plánem sídelního útvaru hlavního města Prahy (dále jen ÚPn). Pokud by se podařilo snížit tlak na využívání veřejných prostranství pro parkování vozidel, bylo by to přínosné pro centrální část Smíchova.

Z akustického hlediska HMP uvádí připomínku k autorizaci zpracovatele hlukového posouzení pro měření hluku.

Z hlediska ochrany ovzduší HMP sděluje, že navrhovaný záměr se nachází v oblasti častých dopravních kongescí, které se vlivem vyvolané dopravy dále zvýší. Již v současnosti celková imisní situace překračuje stanovené limity. Z hlediska ochrany kvality ovzduší HMP doporučuje v případě realizace předmětného záměru přijmout taková opatření, která povedou ke snížení stávající kapacity povrchových stání v této oblasti.

Z hlediska městské zeleně se předložený záměr nedotýká problematiky zeleně. K záměru není připomínek.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny bez připomínek.

Z hlediska ochrany ZPF je uvedený záměr v souladu s platným ÚPn a neznamená žádný negativní vliv.

Z geologického hlediska a z hlediska hospodaření s odpady nejsou připomínky.

Z dopravního hlediska HMP uvádí:

V kapitole B.II.7 oznámení je uveden odhad odjezdových tras v poměru 25% vozidel po Plzeňské ve směru na Motol, 50% vozidel po trase Městského okruhu (dále jen MO) přes tunel Mrázovka, 25% přes po trase MO přes Strahovský tunel. HMP předpokládá, že z uvedeného počtu vozidel budou některá rovněž směřovat k cílům v pravobřežní centrální části města. Je proto třeba upřesnit, do jaké míry jsou tyto jízdy ve výše uvedených odjezdových trasách uvažovány. Dále je třeba upřesnit, jakým postupem (výpočtem) byly údaje v kartogramu intenzit dopravy (zpracovatel ATEM s.r.o.) zpracovány.

Z hlediska zásobování vodou, teplem, zemním plynem, elektrickou energií a z hlediska nadřazených komunikačních sítí bez připomínek.

Z hlediska odkanalizování a vodních toků nejsou připomínky.

Městská část Praha 5 (dále jen MČ Praha 5) bere na vědomí vyjádření odboru dopravy a ochrany životního prostředí Úřadu městské části Praha 5 (dále jen ODŽ ÚMČ Praha 5) a nemá jiné připomínky.

Ve vyjádření ODŽ ÚMČ Praha 5 se upozorňuje na respektování právních předpisů v oblasti odpadového a vodního hospodářství. Z hlediska ochrany přírody a krajiny a z hlediska ochrany ovzduší nejsou připomínky.

Hygienická stanice hlavního města Prahy (dále jen HS HMP) konstatuje, že předložená rozptylová a akustická studie nepředpokládá zvýšení zdravotního rizika pro obyvatele v okolí, stávající auta se pouze přemístí z komunikací do podzemního parkingu. Orgán ochrany veřejného zdraví nepovažuje za nutné posuzovat uvedený záměr dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění.

Česká inspekce životního prostředí (dále jen ČIŽP) nemá k předloženému oznámení připomínky a nepožaduje další posuzování záměru dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění.

Odbor dopravy Magistrátu hlavního města Prahy (dále jen OD MHMP) nemá připomínky.

Odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu Magistrátu hlavního města Prahy (dále jen OKP MHMP) upozorňuje, že záměr se nachází na pozemcích, které jsou součástí památkové zóny Smíchov. Z hlediska zájmů, chráněných zákonem č.20/1987 Sb.,o státní památkové péči, v platném znění, požaduje OKP MHMP předložit projektovou dokumentaci k posouzení.

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (dále jen OOP MHMP) jako dotčený správní úřad má k záměru následující připomínky:

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu, z hlediska lesů a lesního hospodářství, z hlediska myslivosti a z hlediska nakládání s odpady bez připomínek.

Z hlediska ochrany ovzduší OOP MHMP uvádí, že z hlediska stavebního se nejedná o zásadní úpravy objektu. Na doposud volné ploše 3. PP má být nově vybudována betonová podlaha a zčásti odvezena rozprostřená vrstva šterku. Stávající vjezdy a výjezdy do ulic Plzeňské a Kartouzské nemají být měněny.

V roce 2007 byla pro území Smíchova zpracována podrobná analýza dopravy v klidu a pasport parkovacích stání na místních komunikacích. Mimo jiné dopravní údaje bylo zjištěno, že na území Smíchova je výrazný deficit parkovacích stání. V současné době údajně průměrná doba při hledání parkovacího stání činí 30 minut. Studie ve svém závěru zdůraznila nutnost celoplošné regulace dopravy v klidu s řešením parkovacích deficitů, ochránění míst pro rezidentní uživatele, uvolnění veřejných prostor a realizace nových parkovacích objektů (např. v oblasti železničního nádraží). Výsledkem studie je základní návrh budoucí organizace dopravy v klidu (dále jen DvK) s vytýčením regulovaného území, neobsahuje však bilanci nároků parkovacích kapacit pro jednotlivé uživatelské kategorie a konečnou organizaci parkování na území městské části. Na vypracovanou analýzu by mělo, dle jejího závěru, navázat zpracování projektu regulace parkování tak, aby mohl být projednán s městskou částí a městem.

Součástí předloženého Oznámení je Memorandum, uzavřené mezi vlastníky objektu KOC NS a MČ Praha 5, vypracované za účelem vymezení podmínek pro využití 3. PP v objektu KOC při řešení deficitu parkování rezidentů v centrální části Smíchova. V memorandu se uvádí, že MČ Praha 5 podporuje zřízení nových parkovacích stání ve 3. PP objektu KOC NS. V navrhované kapacitě rozšíření o 530 stání bude 400 míst určeno pro rezidenty Prahy 5 a 130 míst pro podnikatelské subjekty se sídlem na území Prahy 5. Součástí Memoranda jsou navržené tarify pro parkování automobilů.

V rámci oznámení byl modelovými výpočty rozptylové studie firmy ATEM zjišťován vliv navrhovaného záměru na kvalitu ovzduší.

Pro rok 2009 je dle modelových výpočtů imisní pozadí uvedené lokality tvořeno průměrnými ročními koncentracemi oxidu dusičitého (NO_2) ve výši 44 – 48 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, maximálními krátkodobými koncentracemi NO_2 ve výši 200 – 260 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, průměrnými ročními koncentracemi benzenu v rozpětí 1,5 – 2,0 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ a průměrnými ročními koncentracemi polévatého prachu PM_{10} ve výši 36 – 45 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Od provozu nových parkovacích stání by měl příspěvek průměrných ročních koncentrací NO_2 v uvedené lokalitě dosahovat 0,06 – 0,12 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, naopak pokles těchto imisních koncentrací v uliční síti Smíchova při odbourání pojezdů automobilů činí 0,1 – 0,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Příspěvek maximálních hodinových koncentrací NO_2 provozem nových parkovacích míst bude v blízkosti KOC NS činit maximálně 3,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Příspěvek průměrných ročních koncentrací benzenu bude dosahovat několika setin mikrogramu na metr kubický. Pokles těchto imisních koncentrací v uliční síti Smíchova se rovněž bude pohybovat v setinách mikrogramu.

Příspěvek průměrných ročních koncentrací polévatého prachu PM_{10} lze očekávat v rozpětí 0,04 – 0,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, pokles v přilehlé uliční síti v hodnotách 0,1 – 0,4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

V období úpravy 3. PP bude prováděn odvoz přebytečného šterku přibližně 30 nákladními automobily během jednoho dne. V blízkosti odjezdové trasy bude možno zaznamenat nárůst maximálních hodinových koncentrací oxidu dusičitého (NO_2) ve výši 0,65 – 1,10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ a nárůst průměrných denních koncentrací PM_{10} ve výši 0,36 – 0,59 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

V závěru provedeného vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví je konstatováno, že vzhledem k nadlimitnímu imisnímu pozadí NO_2 a PM_{10} je nutno očekávat zvýšené zdravotní riziko chronické i akutní expozice těmito sledovanými škodlivinami.

Orgán státní správy ochrany ovzduší musí konstatovat, že již během povoloovacího procesu objektu KOC byla navrhovaná parkovací místa v počtu 1990 stání shledána jako nadměrná vzhledem k celkovému počtu stanovených míst pro dotčenou oblast Smíchova v tehdy platné urbanistické studii Smíchov – střed. I přes výsledky urbanistické studie a nadměrné imisní

zatížení území byl v územním rozhodnutí pro objekt KOC NS stanoven počet parkovacích stání ve výši 1990 míst, umístěných pouze v 1. a 2. podzemním podlaží. Pro uvedený počet parkovacích stání bylo mezi investorem a MČ Praha 5 dne 28.9.1999 uzavřeno Memorandum, kterým se stanovily podmínky k řešení parkování na povrchu ve spádovém území objektu KOC NS. Podle tohoto Memoranda mělo být 190 míst vyčleněno pro parkování rezidentů, přičemž měla být smluvními stranami provedena opatření ke snížení nadměrného množství parkovacích příležitostí v přilehlých ulicích a jejich částečné převedení do vyhrazených prostor objektu KOC NS. S tímto řešením souhlasil orgán ochrany ovzduší, tehdejší OŽP MHMP ve svém stanovisku čj. OŽP-VI-61230/99 ze dne 13.10.1999. Stanovený počet 1990 PS byl v rámci procesu EIA vyhodnocen jako maximálně možný a nepřekročitelný.

V současné době, po deseti letech od projednávání stavby KOC NS, je ovzduší v centrální část Smíchova stále nadlimitně zatíženo sledovanými škodlivinami, jak to ostatně hodnotí i samotné oznámení záměru. Situace se v posledních letech relativně ještě zhoršila a nelze očekávat, že by po dostavbě Městského okruhu a jeho zprovoznění došlo ke snížení těchto koncentrací. Pravděpodobný je naopak pokračující nárůst koncentrací, který nastává již nyní a bude s vysokou pravděpodobností dále progradovat po zprovoznění Městského okruhu v úseku Malovanka – Pelc-Tyrolka. Například mezi lety 2007 a 2008 došlo téměř v celé Praze ke zlepšení kvality ovzduší, což dokazují naměřené výsledky ze sítě monitorovacích stanic. Avšak z patnácti stávajících měřících stanic došlo pouze u jedné, a tou je právě stanice Smíchov (která má velmi dobrou vypovídací hodnotu právě ve vztahu k předmětné lokalitě), ke zhoršení u obou nejdůležitějších znečišťujících látek, tedy u prachových částic a u oxidu dusičitého, přičemž nárůst u oxidu dusičitého (o více než $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$) lze označit za velmi podstatný.

Podklady předložené v rámci oznámení vyhodnocují úbytek koncentrací znečišťujících látek v důsledku snížení doby pojezdů při hledání parkovacích možností. Je nutno konstatovat, že se jedná o hypotetický efekt, který by se mohl projevit nanejvýš v prvních týdnech po zprovoznění parkovacích míst, avšak v dlouhodobější perspektivě je nereálný. Velmi záhy totiž nastane stejný vývoj, který je možno pozorovat v mnoha jiných lokalitách a městech, kde jsou posíleny parkovací možnosti. Navýšené kapacity se brzy opět saturují a problém s hledáním parkovacích míst je tentýž jako byl před rozšířením kapacity. Pouze přibude znečištění způsobené dalšími příjezdy a odjezdy vyvolanými zvýšenou nabídkou, v tomto případě o 530 parkovacích stání.

Je nutno zdůraznit, že předmětné území patří svými parametry kvality ovzduší mezi nejhůře znečištěné lokality v Praze. Přitom je zde obrovská koncentrace nejrůznějších aktivit, obchodních, administrativních, dopravních, volnočasových atd., vyvolávajících vysokou koncentraci obyvatel. V takto navštěvovaných místech by měl být brán zřetel na kvalitu ovzduší ve zvýšené míře, navrhovaný záměr však kvalitu ovzduší do značné míry opomíjí. Přitom se jedná o oblast, která je velmi kvalitně obsloužena hromadnou dopravou a tedy nijak zásadně závislá na individuální automobilové dopravě.

Pokud má být řešen deficit parkovacích míst, zjištěný výše citovanou studií, daleko lepší lokalizací je např. prostor nádraží Smíchov, který je ve studii zmiňován. Prostor Anděla je z hlediska zájmů ochrany kvality ovzduší a zásad, které jsou pro tuto ochranu stanoveny legislativními předpisy, nevhodný. Pokud se zde v budoucnosti podaří, například snížením emisí u vozového parku i u stacionárních zdrojů, zlepšit kvalitu ovzduší natolik, že již nebude docházet k překračování imisních limitů, nebude z hlediska pravidel ochrany ovzduší nic bránit následnému rozšiřování parkovacích kapacit ani v této nyní velmi zatížené lokalitě.

Pokud budou v Praze vyhlášovány nízkoemisní oblasti, které jsou jedním z nástrojů současné evropské politiky ochrany ovzduší, pak oblast Anděla by nepochybně svými parametry a jejich předpokládaným vývojem v nejbližších letech patřila k nejpřednějším kandidátům pro aplikaci takového opatření.

Navrhované rozšíření parkovacích míst by z hlediska ochrany ovzduší mohlo být přijatelné pouze v případě, že bude provedena redukce adekvátního počtu parkovacích míst v uliční síti oblastí Anděla. Za přijatelnou variantu považujeme přípravu návrhu na redukcii

konkrétních parkovacích stání v uliční síti s doložením její skutečné proveditelnosti. V opačném případě se jedná o další navyšování parkovacích kapacit, které v uvedené oblasti z hlediska zásad a kritérií ochrany kvality ovzduší dále prohlubuje dlouhodobě se vyskytující problémy.

Orgán ochrany ovzduší s připravovaným záměrem o parametrech, jak jsou uvedeny v předloženém oznámení, nesouhlasí.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny bez připomínek. Záměr se týká části 3. podzemního podlaží Kulturního a obchodního centra Nový Smíchov, úpravy se týkají pouze vnitřních částí stávajícího objektu.

Z hlediska ochrany vod OOP MHMP sděluje, že podlahy objektu pro parkování musí být odolné proti působení ropných látek a nesmí být odkanalizovány.

Čištění parkovacích ploch musí být prováděno strojně s následnou likvidací vzniklého odpadu dle zákona o odpadech odbornou firmou. Vedena bude evidence o likvidaci tohoto odpadu min. 3 roky zpětně.

Z pohledu vodního zákona vodoprávní úřad nepožaduje pokračovat v procesu EIA.

Sdružení Za krajinu kolem nás (dále je SZK) v úvodu vyjádření konstatuje, že v obecné rovině vítá taková řešení dopravy v klidu, která nezatěžují veřejná prostranství, a za takové řešení je možno v principu považovat i předložený záměr. Nicméně v tomto konkrétním případě není zřejmé, zda předložené řešení bude skutečně sloužit potřebám rezidentů z oblasti Smíchova a povede k uvolnění okolních komunikací. Stejně dobře se může jednat o rozsáhlé nové parkoviště v atraktivní poloze, které do centra města přivede další zbytnou dopravu. Otázka možného využití nových parkovacích stání a návaznost záměru na další dopravní opatření v oblasti Smíchova je v oznámení řešena nedostatečně a SZK má proto k němu následující výhrady:

1. V oznámení nejsou vyhodnoceny zkušenosti s provozem stávajících 159 PS ve 3. PP KOC NS.

Možnost parkování pro rezidenty v prostoru 3. PP KOC NS se objevila na přelomu let 2006/2007. Podle informací z měsíčníku Pražská pětka mělo být pro potřeby MČ a jejich obyvatel vyhrazeno v KOC NS 190 PS (z toho 100 PS pro rezidenty, 70 pro podnikatelské subjekty a 20 pro MČ). Tento údaj sice nekoresponduje se skutečným počtem PS ve 3. PP, ale zřejmě dává alespoň rámcovou představu, jak by 3. PP mělo být využito. Návštěvou tohoto prostoru se nicméně lze přesvědčit, že počet skutečně obsazovaných PS je malý a uvedeným počtům se ani nepřibližuje. Podle dalších informací SZK přítomnost PS narůstá jen zvolna a po velmi dlouhou dobu od zavedení možnosti rezidentského stání zde parkovaly pouze jednotky vozidel.

Informace, které má SZK k dispozici, se tak rozcházejí s tvrzením oznamovatele. SZK proto navrhuje, aby oznamovatel byl vyzván k doložení skutečných údajů o využití stávajících PS ve 3. PP v rozčlenění na rezidenty, nerezidenty a městskou část, a to nejlépe včetně vývoje těchto ukazatelů od roku 2006. Tyto údaje totiž mohou naznačit, do jaké míry může vytvoření 530 nových PS splnit svůj účel, tj. nakolik je o ně mezi rezidenty vůbec zájem.

2. Předložený záměr může mít svůj smysl, pokud bude součástí komplexního řešení dopravy v klidu v centrální části Smíchova. Pokud bude realizován samostatně, pak se lze důvodně domnívat, že jeho realizace povede k navýšení zbytné dopravy, nová parkovací stání nebudou v předloženém rozsahu využívána pro rezidenty, a neprojeví se ani předpokládaný pokles objemu dopravy v místech stávajícího parkování a s tím související případný pozitivní vliv na životní prostředí.

Záměr se nachází v oblasti celoměstského centra a je atraktivní pro návštěvníky. Lze proto předpokládat, že jakákoliv nově vytvořená PS postupně vygenerují i odpovídající dopravu, která povede k jejich zaplnění. To odpovídá i zkušenostem s provozem stávajících PS v 1. a 2. PP KOC NS. Uvedená PS byla zpočátku provozována bezplatně. Nicméně postupně začala být využívána jako záchytné parkoviště pro návštěvníky centra města a také pro

celodenní parkování vozidel v rozporu s účelem, pro která byla vybudována. Situace nakonec dospěla tak daleko, že přes den bylo velmi obtížné najít v KOC NS volné místo. Parkovalo se v podstatě kdekoli a to i mimo vymezená stání. V konečném důsledku proto byla v roce 2006 zavedena restriktivní opatření v podobě částečného zpoplatnění parkování. Popsaný negativní efekt, související s vytvořením nových PS, si nakonec uvědomuje i oznamovatel, když např. v kap. D.I.4 uvádí, že je nutno přijmout opatření k zamezení nasávacího efektu. V Oznámení se některá taková opatření uvádějí, nicméně realizace záměru na tato opatření není nijak vázána. Takový stav považuje SZK za problematický.

V Oznámení se dále obecně tvrdí, že nová PS budou určena pro rezidenty. V kap. B.I.4 Oznámení je nicméně uvedeno, že „*Případné varianty se mohou týkat pohyblivého poměru mezi počtem pro dlouhodobé předplatitelské parkování a počtem pro dlouhodobé předplatitelské noční parkování. Poměr bude nastaven podle aktuální poptávky....*“

Pojem dlouhodobé předplatitelské (nikoliv noční) parkování je třeba chápat jako parkování pro pravidelné denní návštěvníky, případně jako vyhrazená PS, která budou platit podnikatelské subjekty sídlící v okolí pro svoje návštěvníky. Oznamovatel si tak nechává otevřenou možnost využít nová PS v podstatě libovolným z výše uvedených způsobů, přičemž ale v hodnocení vlivů na životní prostředí vychází (pro něj) z té příznivější varianty. Případné využití nových PS pro denní parkování považuje SZK za nežádoucí. V tomto směru by v centru města měla spíše nastoupit restriktivní opatření, protože se jedná o území velmi dobře obslužené hromadnou dopravou.

Zároveň lze předpokládat, že o PS zřízená v rámci záměru nebude mezi rezidenty tak velký zájem, jak oznamovatel předpokládá, a to z následujících důvodů:

- V rámci studie dopravy v klidu byl v širším okolí záměru identifikován lokální deficit parkovací kapacity v noci v počtu 344 PS. To je méně než činí kapacita záměru, i když lze připustit určitou možnost nárůstu tohoto deficitu za poslední dva roky.
- Realizovaná PS budou placená. Roční poplatek za využití některého ze stávajících stání pro rezidenty KOC NS činí 25 000 Kč ročně, což pro převážnou většinu rezidentů není zanedbatelná částka, a bez další motivace ji nebudou ochotni platit.
- Deficit navíc nevzniká v bezprostředním okolí záměru a do úvahy je zahrnuta oblast do vzdálenosti až cca 800 m. Podle názoru SZK nebude pro rezidenty z takto vzdálených míst záměr atraktivní (velká časová ztráta). SZK se domnívá, že tito rezidenti budou nadále preferovat obtížnější parkování blízko svého bydliště, které je nicméně zdarma.

Deklarovaný zájem rezidentů o nově vytvořená PS není v oznámení přinejmenším ničím podložen, což SZK považuje za vadu.

V závěru SZK uvádí, že záměr je navržen do oblasti s velmi špatnou kvalitou některých složek životního prostředí (ovzduší, hluk). Na tomto stavu se zásadním způsobem podílí automobilová doprava. Jakékoliv stavby pro dopravu v této oblasti by měly být realizovány s cílem zlepšení stávajícího stavu. Předložený záměr bez realizace návazných opatření velmi pravděpodobně přivede do oblasti novou cílovou dopravu, což povede pouze k dalšímu zhoršení situace. Přitom není podstatné, že se tak stane v omezené míře. SZK proto navrhuje, aby proces posuzování pokračoval. V dalších krocích by měly být vyjasněny výše nastíněné sporné otázky a zároveň by měla být identifikována taková opatření, která v optimálním případě povedou ke zlepšení stavu životního prostředí v okolí záměru, a jejichž realizace nebo dodržení bude podmínkou případného provedení záměru.

Příslušný úřad na podkladě Oznámení, vyjádření k němu obdržených, doplňujících informací od oznamovatele záměru a MČ Praha 5 podle hledisek a měřítek uvedených v příloze č. 2 k zákonu došel k následujícím závěrům, přičemž je věnována pozornost pouze těm připomínkám, které se dotýkají hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví nebo které mohou zpochybnit závěry oznámení. Ve vyjádřeních jsou však další připomínky,

kteří nejsou předmětem posuzování vlivů na životní prostředí a které lze považovat za požadavky či doporučení pro následná správní řízení o povolení záměru.

Příslušný úřad zhodnotil, že stěžejní připomínka z vyjádření k Oznámení záměru se týká především vazby mezi vybudováním podzemních parkovacích stání v 3. PP KOC NS a příslušnou redukcí parkovacích stání v uliční síti centrální části Smíchova tak, aby bylo zabráněno tzv. „nasávacímu“ efektu a nedocházelo k dalšímu zhoršování kvality ovzduší.

K vypořádání této připomínky poskytla MČ Praha 5 příslušnému úřadu „Studii návrhu řešení dopravy v klidu v centrální části Smíchova, Praha 5“, kterou na základě objednávky MČ Praha 5 zhotovila projektová a inženýrská kancelář PIKAZ s.r.o., Oldřichova 51, Praha 2 v březnu 2010.

Z této studie vyplývá, že na většině území Smíchova dochází prakticky k úplné a průběžné saturaci území parkujícími osobními automobily. Od analýzy dopravy v klidu, provedené v roce 1996, se situace nadále zhoršuje v řadě sledovaných parametrů, což prokazuje studie „Analýza dopravy v klidu a pasport parkovacích stání na místních komunikacích na vybraném území MČ Praha 5 (M.O.Z. consult, leden – červen 2007). Dochází k rozsáhlé dopravní nekázní, kdy vozidla parkují na chodnících, v křižovatkách, v druhé řadě na komunikacích, zasahují do jízdnic pruhů, parkují na zatravněných plochách, v blízkosti vodotečí. Současně s přeplněním ulic parkujícími vozidly je velmi obtížné provádět úklid a čištění, následně pak dochází k nárůstu prašnosti.

Základním prvkem návrhu studie je kromě redukce parkovacích stání na povrchu:

- a) obnovení výsadby vzrostlých stromů do ulic Smíchova,
- b) návrh pěšího propojení centrální části Smíchova s nábřežím Vltavy,
- c) návrh stezky pro cyklisty,
- d) vymístění parkujících automobilů z prostoru vodoteče.

Ad a)

Obnovení výsadby vzrostlých stromů je navrženo v ulicích, kde jsou vhodné prostorové podmínky pro výsadbu stromů a je zde předpoklad pro vymezení ploch pro parkovací stání. Jedná se o ul. Vrázova, Pecháčkova, Lesnická, Kořenského, Pavla Švandy ze Semčič, Malátova, Vodní, Kroftova, Zubatého, Victora Huga. Výsadbou stromů dojde ke snížení kapacity parkovacích míst o cca 140 stání.

Ad b)

Propojení pěší zóny u Zlatého Anděla ulicí Na Bělidle k nábřeží Vltavy je navrženo změnou organizace parkování osobních automobilů a to parkováním jednostranným. Uvedené řešení má za cíl zklidnění dopravy v klidu, umožnit čištění a úklid komunikace a chodníků. Propojení si vyžádá snížení kapacity parkovacích míst o cca 95 stání.

Ad c)

Stezka pro cyklisty je navržena v ulici Jindřicha Plachty a v ul. Bozděchově. Návrh umístění trasy do uvedených ulic umožní propojení centrální části Smíchova s cyklostezkou podél Vltavy. Navrhovanou úpravou se sníží kapacita parkování o cca 90 stání.

Ad d)

Z důvodů možné kontaminace vody Vltavy je navrženo vymístění cca 160 osobních automobilů z ploch každoročně zaplavované náplavky u Palackého mostu s výjimkou vyhrazeného parkování pro hotel Albatros.

Ze závěru výše uvedené studie vyplývá, že umístění vzrostlých stromů do ulic Smíchova a tím vymístění osobních automobilů z ulic centrální části Smíchova je možné za předpokladu vybudování potřebných kapacit pro parkování v hromadných podzemních garážích.

Zástupce MČ Praha 5 dopisem ze dne 8. 4. 2010 příslušnému úřadu sdělil, že dle programu schváleného radou MČ Praha 5 je zájmem MČ Praha 5 realizace výsadby stromů v ulicích centrální části Smíchova. Předložený program výsadby stromů je ale nerealizovatelný bez zajištění náhradního parkování pro místní občany. Dále je zájmem MČ prosadit využívání náplavky na Smíchovské straně Vltavy pro účely rekreace, tj. zrušení stávající parkovací plochy. Z výše uvedených důvodů MČ Praha 5 jednoznačně podporuje předložený záměr, kterým bude umožněno vybudování podzemních parkovacích stání v 3. PP KOC NS. MČ Praha 5 s investorem akce úzce spolupracuje a záměr koordinuje, o čemž svědčí i uzavřené Memorandum mezi vlastníky budovy KOC NS a MČ Praha 5 ze dne 9. 10. 2009 (dále jen Memorandum). Z tohoto Memoranda mimo jiné vyplývá, že 400 PS ve 3. PP KOC NS bude určeno pro rezidenty MČ Praha 5 a 130 PS pro podnikatelské subjekty se sídlem na území MČ Praha 5. Nová parkovací místa budou mít provoz nepřetržitý.

Příslušný úřad konstatuje, že vybudování podzemních parkovacích stání a následná redukce parkovacích stání na povrchu, umožňující výsadbu stromů v ulicích centrální části Smíchova je přínosným řešením jak z hlediska dopravy, ochrany ovzduší, zeleně i pohody obyvatel. Příslušný úřad v této souvislosti zdůrazňuje, že vzhledem ke stávající kvalitě životního prostředí v centrální části Smíchova je následná redukce parkovacích stání na povrchu, spojená s výsadbou a obnovou uličních stromořadí nutnou podmínkou realizace posuzovaného záměru.

Údaje o redukcí parkovacích stání na povrchu, uvedené ve výše uvedené studii akceptoval i orgán ochrany ovzduší jako vstřícný krok, směřující k nenavyšování parkovacích kapacit v území a nezhoršování kvality ovzduší v centrální části Smíchova.

K vyhodnocení zkušeností s provozem stávajících PS ve 3. PP KOC NS zástupce oznamovatele uvedl, že v podzemním parkovišti KOC NS je určeno 190 PS pro rezidenty z Prahy 5, z toho 159 stání ve 3. PP. V současné době provozovatel eviduje 119 platných smluv na 187 PS rezidentů a podnikatelských subjektů se sídlem v Praze 5. Smlouvy jsou uzavřeny za podmínky, respektování stávajícího provozu parkoviště obchodního centra, což znamená, že parkoviště není v provozu 24 hodin denně.

Stávající parkoviště v KOC NS není technicky vybaveno na nepřetržitý provoz pro parkování rezidentů a z tohoto důvodu vedení centra netrvá na parkování 159 rezidentů ve 3. PP. Rezidenti, kteří vlastní číslovanou plastovou kartu mají možnost (nikoliv nutnost) využít parkoviště ve 3. PP, jak vyplývá z předloženého „Dokladu o počtu parkujících rezidentů v podzemním parkovišti KOC NS“. Pro běžné denní návštěvníky obchodního centra, kteří si odebírají papírovou parkovací kartu ze stojanů na vjezd do podzemního parkoviště, vjezd do parkoviště ve 3. PP není možný.

Aby 3. PP mohlo řádně sloužit jako rezidentní, musí být přístupné 24 hodin denně. Toto nelze v současné době zajistit – budova na to není technicky ani personálně vybavena.

U předloženého záměru je provoz parkoviště pro rezidenty ve 3. PP technicky řešen jako provoz nepřetržitý, tj. 24 hod denně. K tomu účelu je navrženo osadit vjezdy do podzemního parkoviště čtecími zařízeními, elektrickým otevíráním a uzavíráním, instalací speciálního kamerového systému, který je schopen zaregistrovat příjezd, místo parkování a výjezd vozidla rezidentů a to vše s napojením na pult ostražky a EPS. Parkovací místa pro rezidenty budou očíslována.

V záměru je navržena instalace vjezdových závor do 3. PP, které umožní vjezd jen na plastovou kartu rezidentů. Dále je navržena úprava výjezdových závor z 2. PP a 1. PP, která

se otevřou rezidentům, jen pokud budou parkovat ve 3. PP a tato skutečnost bude potvrzena na výjezdu ze 3. PP.

Rezident při použití své plastové karty bude mít možnost opustit budovu bez toho, aby vešel do obchodní galerie a procházel schodišti do jiných podlaží. Pro přístup rezidentů do 3. PP z ulice Plzeňská a výstup z 3. PP do ul. Plzeňská je v záměru navrženo instalovat 2 výtahy do připravené výtahové šachty – pro vozíčkáře, pro špatně chodící a kočárky.

K upozornění, že nabízená kapacita parkování je vyšší oproti lokálnímu deficitu parkovacích míst zástupce oznamovatele uvedl, že deficit parkovacích stání v centrální části Smíchova v roce 2007 činil ve výši 334 stání a předpoklad deficitu v roce 2020 vzrostl na 2150 stání (viz. str. 25 - 26 Analýzy dopravy v klidu (M.O. Z . consult, leden – červen 2007)), která je přílohou č. 4 Oznámení.

K výši ročního poplatku za parkování a variantním možnostem parkování bylo uvedeno, že návrh cen je uveden v části H Oznámení. Roční poplatek za využití parkoviště činí 15 – 22 800 Kč v případě uzavření smlouvy na 12 nebo 6 měsíců. Za tuto cenu rezident získá možnost parkovat v krytém podzemním parkovišti na zakoupeném místě, chráněném proti odcizení, proti poškození vandaly, dopravním provozem (cokoliv by se přihodilo, bude dohledatelné na záznamech z bezpečnostních kamer), větrnými bouřemi, sněhovými kalamitami apod.

Oznamovatel záměru deklaruje, že nová parkovací stání ve 3. PP jsou určena pro rezidenty Prahy 5, nikoliv pro návštěvníky KOC NS. Oznamovatel potvrzuje, že v záměru se jedná o dlouhodobé nepřetržité, 24 hodin provozované parkování rezidentů s určeným parkovacím místem a navíc noční parkování pro rezidenty Prahy 5, kteří na Praze 5 bydlí, ale denně vyjíždějí mimo Smíchov s určeným parkovacím místem od 19,00 hod. do 9,00 hod. za výhodnější tarif.

Návrh na noční parkování rezidentů vychází z Analýzy dopravy v klidu (M.O.Z. consult, leden - červen 2007), která mimo jiné popisuje problematiku rozsahu odstavení osobních automobilů bydlících (viz str. 25 –26). Návrh na nepřetržité 24 hodin provozované parkování obsahuje možnost parkování jak po dobu 24 hod. denně, tak i noční parkování bydlících.

K směřování dopravy na pravobřežní cíle bylo zpracovatelem oznámení uvedeno, že směřování na pravobřežní cíle bylo uvažováno jak po trase Radlická – Ostrovského – Hořejší nábřeží – Jiráskův most, tak po projetí vozidel tunely Mrázovka a Strahovským tunelem.

Údaje o rozpadu dopravy byly zpracovány na základě odborného odhadu generelních směrů dopravy a reálných dopravních poměrů v území (dodáno zadavatelem Oznámení).

Shrnutí

Příslušný úřad na podkladě Oznámení, vyjádření k němu obdržených, doplňujících informací od oznamovatele záměru, MČ Praha 5, zpracovatele Oznámení a podle hledisek a měřítek uvedených v příloze č. 2 k zákonu došel k závěru, že záměr nemůže významně ovlivnit životní prostředí a veřejné zdraví a že uplatněné připomínky nezakládají důvod k tomu, aby bylo nutné přistoupit ke zpracování dokumentace ve smyslu § 8 zákona.

Příslušný úřad při svém hodnocení vychází ze závěru zpracovatele Oznámení Ing. Václava Píši, CSc, držitele autorizace pro posuzování vlivů na životní prostředí, které uděluje Ministerstvo životního prostředí, a doplňujících informací, které obdržel před závěrem zjišťovacího řízení. Rozbor očekávaných vlivů spolu s opatřeními k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů jsou součástí Oznámení a byly doplněny v průběhu zjišťovacího řízení a jsou citovány v závěru zjišťovacího řízení.

Podle příslušného úřadu byly v průběhu zjišťovacího řízení identifikovány potenciálně významné vlivy záměru, které byly zváženy ve vztahu k charakteru záměru a jeho umístění s ohledem na jejich rozsah, velikost a složitost, pravděpodobnost, dobu trvání, frekvenci a vratnost. Při aplikaci opatření k prevenci, vyloučení, snížení a kompenzaci nepříznivých vlivů, které jsou podrobně rozvedeny v Oznámení a které vyplývají z provedeného zjišťovacího řízení, záměr představuje z hlediska životního prostředí přijatelnou investici v dané oblasti.

Vznesené připomínky jsou řešitelné v návazných správních řízeních a měly by být posouzeny příslušnými dotčenými správními úřady. Z tohoto důvodu předává příslušný úřad s tímto závěrem zjišťovacího řízení kopie vyjádření oznamovateli záměru.

Závěr:

Záměr „Změna využití 3. podzemního podlaží v budově Kulturního a obchodního centra Nový Smíchov, Praha 5“ naplňuje dikci bodu 10.6, kategorie II, přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v platném znění. Proto bylo dle § 7 citovaného zákona provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjištění, zda záměr bude posuzován podle citovaného zákona.

Na základě provedeného zjišťovacího řízení dospěl příslušný úřad k závěru, že záměr

„Změna využití 3. podzemního podlaží v budově Kulturního a obchodního centra Nový Smíchov, Praha 5“

n e b u d e p o s u z o v á n

podle citovaného zákona. Přitom je nezbytné dodržet opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů navržených v Oznámení záměru (Ing. Václav Píša, CSc., říjen 2009) a doplněných v závěru zjišťovacího řízení. Dále je nutno provést postupnou redukci parkovacích stání na povrchu v souladu se „Studii návrhu řešení dopravy v klidu v centrální části Smíchova – Praha 5“ (PIKAZ s.r.o., březen 2010).

Rovněž je nutno zohlednit další relevantní připomínky z vyjádření k Oznámení záměru.

Závěr zjišťovacího řízení nenahrazuje vyjádření dotčených orgánů státní správy, ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.

v z. Ing. Josef Pavlík
Ing. arch. Jan **W i n k l e r**
ředitel odboru

