

Úřadu městské části Praha 6
Odboru výstavby
Čs. armády 601/23
160 00 Praha 6 – Bubeneč

K č. j. : MCP6 227818/2019
Ke spis. zn. : SZ MCP6 185284/2019/OV/Kot
Zn. : P-826/2/Vokovice

V Praze dne 1. srpna 2019

Věc : námítky účastníků územního řízení k žádosti o vydání rozhodnutí k umístění stavby „Obytný soubor Šárka Valley“

Dne 2. 7. 2019 oznámil vyvěšením „oznámení“ ze dne 1. 7. 2019, č. j. : MCP6 227818/2019, v řízení vedeném pod spis. zn. :SZ MCP6 185284/2019/OV/Kot odbor výstavby ÚMČ Praha 6 zahájení územního řízení, pozvání k nahlédnutí do spisu a lhůtu k podání případných námitek v tomto územním řízení, vedeném odborem výstavby ÚMČ Praha 6 k žádosti Společnosti Sarka Valley s.r.o., IČO 06095623, o vydání rozhodnutí o umístění stavby „Obytný soubor Šárka Valley“ na pozemcích taxativně vyjmenovaných v tomto výše označeném oznámení.

V takto zahájeném územním řízení uplatňuje Spolek Pro Hanspaulku jako zmocněnec na základě plné moci níže označených vlastníků nemovitostí (zmocnitelů) dotčených navrhovanou stavbou tyto, níže specifikované

námítky

v zahájeném územním řízení vedeném pod spis. zn.: SZ MCP6 185284/2019/OV/Kot.

1. Rovněž tak Spolek Pro Hanspaulku v rámci zmocnění žádá stavební úřad o přiznání postavení účastníka v tomto výše označeném územním řízení všech níže označených vlastníků nemovitostí.

Podle obsahu § 85 odst.1 zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, jsou účastníky územního řízení „a)žadatel, b) obec, na jejímž území má být požadovaný záměr uskutečněn“ a dále podle

odst.2 „a) vlastník pozemku nebo stavby, na kterých má být požadovaný záměr uskutečněn, není-li sám žadatelem, nebo ten, kdo má jiné věcné právo k tomuto pozemku nebo stavbě, b) osoby, jejichž vlastnické nebo jiné věcné právo k sousedním stavbám anebo sousedním pozemkům nebo stavbám na nich může být územním rozhodnutím přímo dotčeno.“

Účastníci územního řízení (resp. parcelní čísla vlastníků nemovitostí dle úvahy stavebního úřadu přímo dotčených navrhovanou stavbou) podle § 85 odst.2 písm. b) stavebního zákona, tj. osoby, jejichž vlastnické právo nebo jiné věcné právo k sousedním pozemkům anebo stavbám na nichž může být územním rozhodnutím přímo dotčeno, jsou uvedeni v části II. „oznámení o zahájení územního řízení a pozvání k nahlížení do spisu ze dne 1. 7. 2019 (vyvěšeno na úřední desce dne 2. 7. 2019).

Níže podepsaní vlastníci nemovitostí (zmocnitelé a zastupovaní Spolkem Pro Hanspaulku) jsou vlastníky v zápatí přesně označených nemovitostí a všichni se považují za účastníka předmětného a výše označeného územního řízení, což odůvodňují takto :

Území, do něhož má být navrhovaná stavba umístěna, je uzavřenou enklávou z 90% rodinných, dvojpodlažních domků, zahradní vilové čtvrti Staré Vokovice, obklopeného na SV, S a SZ okraji Přírodním parkem Šárka – Lysolaje s PP Divoká Šárka. Vlastníci níže označených nemovitostí jsou přesvědčeni, že budou jejich vlastnická práva navrhovanou stavbou přímo dotčena, a to zejména zvýšenou, obsahově již pro území neúnosnou intenzitou dopravy a z ní plynoucí zvýšenou hlukovou hladinou, imisním znečištěním, či nepříjemnými vibracemi z nárůstu dopravy i na komunikacích, kde již dnes dochází k pravidelným kongescím.

Dalším důvodem proč jsou níže podepsaní vlastníci nemovitostí přesvědčeni, že může být umístěním navrhované stavby dotčeno jejich vlastnické či jiné věcné právo, je skutečnost, že vedení městské části, které má m.j. pro zastupování oprávněných zájmů a práv vlastníků a rezidentů městské části v podobných správních řízeních zřízen odbor Kanceláře architekta MČ Praha 6, tyto oprávněné zájmy a práva občanů Vokovic, ale i dalších lokalit tímto návrhem nepochybně dotčených (zejména dopravou), řádně nezastupují (viz k tomu obsah stanoviska KA z 20. 7. 2017, č. j. KA 497/17), a to samé může vyplývat i z uzavřeného memoranda mezi investorem stavby výše označené stavby a vedením městské části, protože do dnešního dne nebyly zveřejněny všechny smlouvy o nichž se v memorandu hovoří, jako o podmiňujících pro platnost memorand.

Jak vyplývá z ustálené judikatury soudů a nálezů ÚS ČR, za sousední pozemek nelze považovat jen pozemek, který má společnou hranici s pozemkem, na kterém má být příslušná stavba realizována. Sousedství je třeba chápat širěji, neboť účinky příslušné stavby se nemusí projevovat jen bezprostředně za hranicemi stavebního pozemku.

Přímým dotčením vlastníka nemovitosti na jeho vlastnickém (či jiném právu) se kromě dotčení stíněním, hlukem, prachem, pachem, zápachem, kouřem, vibracemi, světlem, apod. rozumí i dotčení vlastníka zvýšenou hlukovou hladinou, zvýšenou intenzitou dopravy nebo imisním znečištěním z automobilové dopravy.

Jak tedy výše uvedeno, vzhledem k tomu, že vlastnická práva níže podepsaných vlastníků nemovitostí a rezidentů lokality Vokovice budou případným územním rozhodnutím k umístění výše označené stavby přímo dotčena a městská část tyto občany před dopady navrhované stavby ochránit zjevně nehodlá, žádá v jejich zastoupení Spolek Pro Hanspaulku stavební úřad UMČ Praha 6 o přiznání postavení účastníka ve výše označeném územním řízení všem v zápatí označeným vlastníkům nemovitostí a spolku samotnému, neboť v řízení půjde mimo jiné i o kácení více jak 80 ks dřevin a

zapojených porostů nad 40m², a to i na pozemích, jež jsou součástí Přírodního parku Šárka-Lysolaje.

2. Spolek Pro Hanspaulku (dále jen „zmocněnec“ nebo také „spolek“) v zastoupení níže označených vlastníků nemovitostí nepochybně dotčených navrhovanou stavbou, odůvodňuje podané námítky v jejich zastoupení takto :

A. Podle obsahu stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů je stavební úřad v územním řízení povinen posoudit zejména, zda je navrhovaná stavba v souladu s cíly a zásadami územního rozvoje dané oblasti s charakterem území a vyhovuje-li požadavkům na ochranu jeho přírodních, architektonických, památkových a krajinných hodnot.

Podle § 20 odst.1 nařízení hl. m. Prahy č. 10/2016, musí být při umístění staveb přihlédnuto k charakteru území, zejména k souladu navrhované stavby s okolní a tradiční zástavbou a veřejným prostranstvím, půdorysným rozměrům okolních staveb a jejich výšce a zejména také ke krajinnému rázu.

Podle § 20 odst.1 vyhlášky č. 50/2006 Sb. je v souladu s cíli a úkoly územního plánování a s ohledem na souvislosti a charakterem území obecným požadavkem takové umístění staveb, které neohrožuje kvalitu prostředí a hodnotu území.

Nejen tato ustanovení právních předpisů nejsou při umístění dané stavby respektována a splněna, a proto nelze stavbu tak, jak je navržena žadatelem umístit.

Žádost založená ve spise v této správní věci neposkytuje dostatečný podklad pro kvalifikované a správné posouzení záměru posuzujícím správním orgánem. Chybí zejména ověření splnění limitů zastavitelnosti daných ÚPP. Tyto limity (celková HPP) je nutné srozumitelně a ověřitelně doložit ve vztahu ke stávající, nikoliv upravené morfologii terénu.

Výkresová dokumentace jednotlivých podlaží má v DUR zmatečně různá měřítka a plochy HPP vůbec nespecifikuje – nelze je tedy srozumitelně odečíst. V DUR jsou uvedeny pouze plochy vnitřní čisté, které jsou pro ÚR, na rozdíl od HPP naprosto nepodstatné. Zavádějíci jsou pak označení některých bytů jako např. 3 + 1 XL nebo L, M apod, což je spíše úsměvné, než prokazující, jestli takto byty zůstanou nebo budou po kolaudaci přeměněny na menší. Když tímto způsobem se investor účelově a hanebně vyhýbá posouzení vlivu v rámci řízení EIA, protože by se tak pro ÚŘ zvýšil počet parkovacích stání nad limit 500 parkovacích stání na pozemku investora.

K tomu jen drobná otázka na posuzující stavební úřad, kterou by bylo patrně možné jednoduše odstranit na veřejném projednání návrhu : Proč jsou u navrhovaných šesti rodinných domů projektována 4 parkovací místa, když PSP stanoví pro RD jen dvě? Bude to asi tím, že po kolaudaci anebo v průběhu stavby se na základě žádosti investora o vydání souhlasu se změnou stavby (resp. návrhem na změnu stavby před dokončením) změní tyto rodinné domy na dva?

K tomu namítající ještě uvádějí, že jediným textem, který se zmiňuje o případném splnění základního limitu zastavitelnosti, je Souhrnná technická zpráva na str. 7 – „Detailní rozbor ploch viz Příloha Průvodní zprávy“ – ale tato „Příloha Průvodní zprávy“ chybí!! Tuto skutečnost a neexistenci některých podkladů, na které sám žadatel odkazuje, nelze nijak posuzujícím orgánem státní správy obejít a je nutné, aby žadatel takto DUR doplnil, což musí

být účastníkům řízení opět oznámeno a musí jim být dána lhůta k prostudování takto doplněných materiálů, resp. k doplnění námitek.

Z tohoto důvodu a z dalších důvodů, které namítající uvádějí níže, nemůže u takto komplikované stavby **stavební úřad upustit i od návrhu namítajících (viz níž) na stanovení termínu řádného místního šetření a veřejného projednání.**

Namítající také důrazně upozorňují na možné budoucí zneužití pozemku označeném v ÚPP „NL“ při severním okraji území stavby, kdy bývalý vlastník u něj (u nich) již dříve neúspěšně žádal o povolení změny ÚPP. Tady si namítající dovolují upozornit i na skutečnost, že se patrně přes vedení městské části podařilo vlastníku zahrnout v návrhu MPP tento pozemek, dnes označený funkčním využitím NL, jako součást pozemků nynějšího brownfieldu, s funkčním využitím OB-D, tedy jako zastavitelný, avšak s podlažností 4, resp. 3 pro celé území (viz k tomu zakres pozemku z návrhu MPP na přiloženém listě dole vlevo). Pak je nabíledni, proč je tento návrh projednáván tak narychlo, s uzavřeným memorandem s vedením městské části o součinnosti a předložená DUR, je více než nedostatečná a zmatečná a tedy i nepřezkoumatelná. To vše bude muset stavební úřad v řízení odstranit, chce-li o tak rozsáhlém projektu rozhodovat na základě nedostatečných a mnohdy zmatečných a zavádějících podkladů.

Namítající v závěru této části A námitek uvádějí, že navrhovanému projektu nelze upřít objektivní klady a to : vítanou transformaci brownfieldu v území s bytovou rodinnou výstavbou, odstranění starých ekologických zátěží, generovaných z průmyslového areálu, dekontaminaci všech (snad/??/) pozemků stavby, využití stávající infrastruktury /snad?"/, využití stávajících kapacit parkovišť i když z hlediska očekávaných pohybů vozidel jde o zásah, který přinese více záporů než kladů, zachování objektu civilní obrany/??/, tedy, že nové využití odpovídá lépe kontextu území, než průmyslový areál, ale to je bohužel vše. Vše ostatní jsou zcela účelově sestavované výpočty a tabulky, k jejichž serióznosti se namítající vyjadřují níž.

B. Území (lokalita) Starých Vokovic bylo urbanisticky navrženo a následně zrealizováno podle přísně stanoveného urbanistického plánu jako rezidenční zahradní vilová čtvrť, převážně dvojpodlažních rodinných domků. Před rokem 1989 a následně i těsně po revoluci v roce listopadu 1989 došlo v důsledku nesprávných správních rozhodnutí k zásahům, které v žádném případě s tímto urbanistickým a regulačním plánem Vokovic vůbec nekorespondovaly a došlo tak k realizaci staveb (rozsáhlé, několikapodlažní podzemní, protiletectké bunkry, továrna s provozními objekty Aritmy, BD Lužná, BD Půlkruhová apod.). Tyto stavby by tedy neměly být v tomto řízení jakýmsi měřítkem jak pro nově navrhovanou výstavbu, tak pro změny krajinného rázu, protože tyto stavby nejsou pro posouzení charakteru okolní zástavby Starých Vokovic určující a dominantní.

Namítající v této souvislosti připomínají, že navrhovaný záměr je dosud nejobjemnějším a nejrozsáhlejším stavebním zásahem do předmětného území a nic na tom nemění skutečnost, že investor na 100% využívá možností, které mu jsou dány provedenou měnou ÚPP v roce 2008. Zahraniční investor by neměl považovat území a lokalitu, do které hodlá investovat, jen jako komerčně úspěšný projekt, ale jako projekt, který by mohl být v této rezidenční čtvrti ozdobou a ukázkou skutečné soudobé, moderní architektury přímo sousedící s chráněným územím a lesem. Navrhovaný projekt je však veden jen a jen komerčním zájem investora a nic víc. Navrhované objekty lze bez nadsázky označit za „paneláky“ moderní doby, bez

většího architektonického nápadu, pokory k území a předpolí přírodního parku (chráněného území) a z hlediska patriotního vidění, jakéhosi pražského „rodinného zlata“.

Navrhovaný obytný soubor sice odpovídá téměř ve všech ohledech platnému ÚPP, ale neodpovídá charakteru určující okolní zástavby pro jeho umístění a chápání z hlediska urbanismu, změny krajinného rázu a tradiční architektury místa, a proto jej nelze tak, jak je navržený umístit.

Namítající také důrazně upozorňují na skutečnost, že stanoviska odborů územního plánu a rozvoje uvádí k záměru jiné kapacitní údaje, což je sice metodicky správné, ale těžko se pak jejich plnění kontroluje. Avšak již nyní namítající zjišťují neoprávněné odchylky. Závazné stanovisko OUZR je zjevně chybné, protože obsahuje regulativy pro plochy s funkčním využitím „SV“ a nikoliv pro plochy „OB“, kterými pozemky investora určené pro tento projekt v ÚPP takto označeny jsou!! Závazné stanovisko OUZR je tedy chybné a jako podklad DOSS pro toto řízení nepřezkoumatelné!! Chybně je totiž uváděn způsob využití území a není přezkoumatelně odůvodněn soulad s „Cíli a úkoly územního plánování, PÚR a ZÚR (byť důvodů pro nesoulad je násobně méně než důvodů pro soulad). Přesto je nutné toto řádně přezkoumat a s touto námitkou se řádně vypořádat, resp. vyzvat žadatele, aby si opatřil stanovisko řádné, bezchybné, protože i závěr tohoto stanoviska je naprosto nedostatečný, neodůvodněný a nepřezkoumatelný z hlediska zásad „Cílů a úkolů územního plánování a Politiky územního rozvoje“. Tvrzení OUZR v závěru stanoviska, že : „..... Výše uvedené výpočty dokládají, že regulativy územního plánu jsou splněny. Záměr též není v rozporu s cíli a úkoly územního plánování ani s nadřazenou územně plánovací dokumentací, kterou představuje aktuální znění ZÚR (zásady územního rozvoje) a PÚR (politika územního rozvoje). Takové tvrzení je nutné odůvodnit, a to zejména z hlediska právě oněch cílů a úkolů územního plánování (viz k tomu zejména § 18 odst.4), což není v tomto stanovisku OUZR splněno!! Obdobně je nutné odůvodnit proklamovaný soulad s PÚR, a to zejména z hlediska republikových priorit územního plánování (viz k tomu odst.14 až 32 části 2.2. PÚR).

Ve stanovisku pak také chybí přezkoumatelné odůvodnění souladu záměru se ZÚR, a to zejména v kapitole 2.2.2. Urbanistická koncepce.

Předkládaný záměr je, jak již výše uvedeno, sice téměř v souladu s platným ÚPP a použitými koeficienty, ale je obsahově jednoznačně nesourodý s určující okolní zástavbou a nelze jej považovat za obytný soubor, ale spíše za sídliště. Návrh nerespektuje vůbec skutečnost, že je navrhován do přímého sousedství a na skutečnou hranici přírodního parku – chráněného území, návrh neobsahuje jediné dětské hřiště či malé sportoviště pro obyvatele souboru tak, aby nájezdy dětí vlastníků bytů nezpůsobily sousedícímu okraji lesa trvalá a nenahraditelná poškození dřevin, ostatních lesních a keřových porostů, sídel zvláště chráněných druhů, květin apod. .

Předmětné území, které vznikne po dekontaminaci pozemků a asanací továrních a správních objektů bývalé Aritmy, by si více zasloužilo soubor dvougeneračních, rezidenčních vil s mnoha parkovými plochami a plochami okrasné či rekreační zeleně a nikoliv nápadu prostých, obytných krabic, bez odpovídajícího vizuálního luxusu a bez nejmodernějších technických a technologických prvků proti probíhající změně klimatu a očekávaným přijetím potřebných předpisů o ochraně lesa, vod a zeleně s tím souvisejících.

S ohledem na těsný kontakt areálu s přírodním parkem není v dokumentaci dostatečně definována výška jednotlivých objektů, a to konkrétně podzemních a nadzemních částí jednotlivých staveb vzhledem ke stávajícímu rostlému terénu. Umístění objektů jak bytových domů, tak rodinných vil, kterých je jen 6(některé dokumenty v DUR však hovoří o 10), do

terénu významně ovlivní jeho výškový poměr ke stávajícímu lesnímu porostu, jenž je součástí PP Šárka-Lysolaje a Přírodní památky Divoká Šárka.

Severní hrana zástavby by neměla svoji navrhovanou výškou přesáhnout výškový horizont lesa, což u navržené zástavby 3+U není z DUR zcela zřejmé a jasné.

S ohledem na těsný kontakt navrhované stavby a celého areálu s přírodním parkem by hmoty navrhovaných objektů měly být, z pohledu platných PSP, v ustupujících nejvyšších podlažích ustoupeny po celém obvodě!! Což v návrhu zajištěno není.

Podle platných předpisů, nemohou být objekty umístěny cca blíže lesu, jenž je navíc součástí chráněného území, než 50 m od hranice PP (v jiných případech od hranice lesa). V tomto posuzovaném případě jsou objekty při SZ hranici umístěny cca 6 m a při západní cca 12 m od hranice přírodního parku.

Na řešeném území je oválné ochranné pásmo telekomunikačního zařízení ve vlastnictví jiného subjektu, než je vlastník parcel navrhované stavby, avšak v rámci projektu není uvedeno, zda bude zrušeno nebo ponecháno a jaký to bude mít dopad na navrhovanou výstavbu v případě, že bude ponecháno. DUR také neobsahuje žádnou nájemní či jinou smlouvu s případným vlastníkem tohoto zařízení nebo jeho souhlas. Namítající se domnívají, že tato skutečnost je pro posouzení umístění záměru žadatele velmi důležitá a to i s ohledem na případné nebezpečí pro zdraví budoucích vlastníků bytů (vil).

V souhrnné zprávě je uvedeno, že v suterénu stávajícího areálu jsou protiletectké kryty. Pokud budou ponechány, nebo jen částečně asanovány, tak nejsou zakresleny do řešení dvou úrovní navrhovaných suterénů!!

Velice zarážející je složité řešení podzemních garáží pod bytovými domy. Velice dlouhé příjezdové komunikace k jednotlivým stáním, zvláště u střední garáže a garáže na východní straně bude vyžadovat velice kapacitní VZT. Při kapacitě deklarovaných 384 stání, zplodiny z těchto prostorů mohou mít negativní vliv na kvalitu ovzduší v okolí stavby!!

Otázkou je také umístění vjezdů do garáží z hlediska zákonného bezkolizního provozu, které jsou ve dvou případech přímo proti sobě v návaznosti na povrchovou komunikaci, což může v budoucnu způsobit spolu se skutečností, že má být celý areál průchozí i pro nerezidenty, zejména pro chodce, představovat velké riziko a bude velmi nebezpečné!!

Ve výkresech suterénů nejsou vůbec patrné velké retenční a akumulární nádrže pro dešťovou vodu o kapacitě 480 m³, což může namítající vést i k domněnce, že jsou tyto nádrže součástí souhrnné technické zprávy, ale nakonec nebudou vůbec vybudovány(?) a dešťová voda bude opět jen v čistě komerčním zájmu investora, komplet vypouštěna do kanalizace(?!), což považují namítající za naprosto nepřijatelné!!.

Vstupní brána do areálu, jakési novodobé propyleje, je tvořena dvěma shodnými objekty, avšak se zcela rozdílnými funkcemi. Na východě je komerční objekt a na západě mateřská škola. Jedná se o čistě formální řešení. Architektonické pojetí by mělo odpovídat jejich zcela odlišné funkci. Otázkou je vysoký řád pergoly, zvláště u objektu mateřské školy, který je velice strohý a připomíná spíš vjezd do nemocnice než do obytného areálu, což může být v konečné fázi pro dojíždějící děti po ránu dost stresující. Oba objekty jsou umístěny na shodně malých pozemcích a mateřská škola přitom potřebuje mít na dítě vyhlázkovou plochu 35 m², s daleko větší venkovní plochu pro hřiště a pobytovou zeleň. Z návrhu žadatele vyplývá, že zákonná, minimální plocha na dítě v MŠ není splněna a nedosahuje ani poloviny vyhlázkové plochy v mateřských školách. I zde lze tedy sledovat netečnost vedení městské části, která by měla, jako budoucí vlastník této MŠ a dle obsahu uzavřeného memoranda,

takto nekvalitně vybudovanou školku nepřevzít do vlastnictví. Navíc je tato brána reminiscencí stávající vrátnice do komerčního areálu Aritmy, což je zcela nepochopitelné v kontextu navrhovaného architektonického řešení bytových objektů.

Obytný soubor s 901 obyvateli by měl být obslužen MHD. Z návrhu a DUR však není vůbec zřejmé umístění zastávek autobusů kolem souboru. Stávající umístění zastávky umožňuje otočení autobusu. V daném návrhu tato smyčka navržena není. Znamená to tedy, že autobus bude odjíždět dál ulicí Lužná a kam? Toto by se mělo vyjasnit na veřejném projednání, které stavební úřad při takto objemném a rozsáhlém návrhu jaksi opomnělo zorganizovat a stanovit!!!!

Návrh veřejného projednání návrhu : Namítající proto tímto navrhují, aby nejen tato otázka, ale i další nejasnosti, které občany lokality zajímají, byly vyjasněny na nově zorganizovaném veřejném projednání k tomuto záměru a žádají o sdělení termínu tohoto veřejného projednání. Namítající nejsou odborníky v obou stavebnictví a dalších souvisejících oborů, aby mohly za tak krátkou dobu po vyvěšení oznámení seznat všechny nevýhody projektu a mít vyjasněny někdy vysoce odborné nejasnosti sami, také by se rádi seznámili se záměry městské části a její zapojení ro procesu schvalování tohoto záměru.

Architektonické pojetí obytných objektů je velice strohé a je poplatné současnému, čistě komerčnímu trendu, minimalistickému použití skla, betonu a kamenných obkladů.

Takto obsáhlý obytný areál umístěvaný, jak již výše uvedeno do přímého sousedství přírodního parku, by měl více respektovat genius loci místa (viz k tomu příslušná ustanovení ÚPP a PSP). Objekty svým pojetím spíš připomínají komerční zástavbu, která může být kdekoliv, než obytné domy pro rodinné bydlení v takto hodnotném území s přímým sousedstvím lesa. Vzhledem k místu umístění záměru namítající rozhodně připomínají nutnost použití valbových střech, když žadatel ploché střechy nepochopitelně nenavrhuje jako tzv. „zelené“ a klasických omítek s menším procentem prosklení fasád. V případě rovných střech by mělo již být podmínkou a požadavkem stání správy využití plochých střech jako zatravněných ploch.

Samotným velkým problémem je dopravní obslužení této obytné zástavby se skoro 1. tisícem obyvatel a kapacitou 453 parkovacích stání. Dopravní grafy možného dopravního zatížení stávajících příjezdových komunikací, založené ve spise vůbec neodpovídají skutečnosti.

Proto by před umístěním stavby tohoto souboru měla být vyřešena kapacitní dopravní obslužnost, protože vzhledem k současné dopravní situaci v celém území, nebude možné tuto stavbu umístit a povolit.

Předmětné území nebude výhledově výrazně zatíženo jenom osobní obslužnou dopravou, ale během výstavby, která může trvat i více jak dva roky i těžkou nákladní a staveništní dopravou. V případě asanace objektů to bude 11 827 891 tun sutí k odvozu. 6 820 000 tun ze stávajících asanovaných objektů a dalších 6 000 000 tun odpadového materiálu při výstavbě. Do tohoto výčtu není pak ještě započítán objem stavebního materiálu a betonové mixy. Jenom odpadů lze z dokumentace seznat 19 247 891 tun, to znamená 3 849 pojezdů nákladních vozidel. O dopravní obslužnosti více níž.

Namítající také upozorňují posuzující stavební úřad, že projekt nepochopitelně neobsahuje žádné hřiště s herními prvky pro děti od 0 do 10/12 let. Mají se snad namítající

obávat toho, že investorovi stačí pro hry dětí sousedství lesa, a že díky těmto, někdy až neurvalým hrám vůči přírodě, tak jednoduše zajistí devastaci pozemku NL při severní hranici zastavitelného území, a až dojde k případnému přijetí MPP, bude možné takto devastovaný pozemek konečně využít ke stavbě? I tuto skutečnost a nedostatek odpovídajících herních ploch v intravilánu projektu vedení městské části nerozporuje??

Jak již bylo výše uvedeno, není splněn původní požadavek (jenž je i obsahem uzavřeného memoranda s vedením městské části Praha 6) velikosti areálu mateřské školy vycházející z běžných vyhláskových požadavků MŠMT a nakonec i z usnesení ZMČ Praha 6, tj. velikosti areálu při deklarovaných 48 míst 35m² na dítě, což v tomto konkrétním případě činí 1680m² zastavěné plochy. Výkres v DUR není v tomto směru jasně konkretizován co do velikosti a ohraničení. I tak lze z DUR seznat, že velikost areálu MŠ nedosahuje ani 700m² (přesně jen 658m²), a tedy není splněn požadavek usnesení ZMČ Praha 6, že každá nová školka musí splňovat podmínku 35m² plochy na žáka. V tomto případě jde o pouhých 14,2m²!!

Běžným požadavkům na realizace stavby MŠ neodpovídá ani dispoziční návrh areálu MŠ, protože neobsahuje kuchyň, varnu, jen přípravnu, podstatně jsou poddimenzována i hygienická zařízení a jak již bylo řečeno, nedostatečná je i plocha pro hry a relaxaci na zeleni.

C. Navrhovaná stavba vykazuje i nedostatky z hlediska hospodaření s vodou.

Ze situačních výkresů, které jsou součástí předložené DUR, nevyplývá umístění podzemní retenční a akumulární nádrže dokládané v souhrnné technické zprávě a umístěných na pozemcích žadatele. Ta je uvedena i v žádosti o vydání územního rozhodnutí, jde tedy o rozpor s obsahem § 38 odst.3 Pražských stavebních předpisů.

Ve výkresu celkové koordinační situace (C3) je uvedeno napojení dešťové kanalizace do stávající retence, která se nachází na pozemku parc. č. 822/2 ve vlastnictví České republiky, s právem hospodaření Lesů ČR s.p., tedy mimo pozemky ve vlastnictví žadatele o vydání ÚR. V dokladové části není její součástí jakýkoliv souhlas vlastníka tohoto pozemku nebo nájemní smlouva, smlouva o výpůjčce s právem využívat stavbu na tomto pozemku apod.

Stavbu, která nemá centrální retenční a akumulární nádrž pro svod dešťové vody z celého areálu a napojení dešťové kanalizace do této retenční nádrže a k DUR není připojen doklad o možném využití stávající nádrže nelze umístit.

Z předložených půdorysů a příčných řezů vyplývá, že minimálně u části dešťových vod na plochách zeleně nedojde k plnému vsaku, ale voda bude odtékat přes odvodňované plochy mimo pozemky. Výpočet množství odváděných dešťových vod uvedený v souhrnné technické zprávě tak není správný a je nutné jej přepočítat.

Bez prověření a jasného závěru k této námitce a bez důkladného a hlavně správného přepočítání, nelze stavbu tak, jak je v DUR navržena, umístit.

Do výpočtu množství odváděných dešťových vod nejsou zahrnuty nekryté části vjezdových ramp podzemních garáží. Výpočet množství odváděných dešťových vod uvedený v souhrnné technické zprávě tak není správný a tedy není ani přezkoumatelný. I z tohoto důvodu není předložená DUR přezkoumatelná a nelze na jejím základě stavbu tak, jak je navržena, umístit.

Výpočet množství odvodňovaných ploch není kontrolovatelný. Kontrolou na základě podkladů dostupných v jiné části DUR, průkazu ploch zeleně, je celková odvodňovaná a

neodvodňovaná plocha o cca 3500m² menší, než je plocha pozemků řešené části. Logicky by přitom tato plocha měla být minimálně stejná nebo dokonce vyšší, vzhledem k architektuře objektů s množstvím překrývajících se teras a přilehajících fasád. Bez vyjasnění této skutečnosti a opravě v DUR nelze stavbu tak, jak je navržena umístit.

Nelze připustit ani fakt, že je navrhováno, aby nějaká dešťová voda byla vůbec odvodňovaná do kanalizace, a není využita pro potřeby správy areálu. Nelze vůbec v dnešní době a vzhledem ke změnám klimatu připustit, aby ploché střechy nebyly zatravněny? Není možné již více zatěžovat kapacitu dešťové kanalizace v území, která je naprosto nedostatečná, což se projevuje po každém silnějším dešti haváriemi na vedení kanalizace, umístěné na svazích Červeného vrchu a zatékáním nejen dešťové vody, ale neakumulovaných odpadů, přetékajících z odlučovače při Evropské třídě, do kanalizační stoky, vyvěrající pak do chráněného Šáreckého potoka!! K tomu namítající příkládají přílohu č. 1 včetně CD se záznamy důsledků havárií v Šárecké údolí a na vodoteči Šáreckého potoka.

Je naopak jednoznačně nutné prostřednictvím DOSS a posuzujícího stavebního úřadu, aby žadatelé nařídil zajistit zadržování veškeré dešťové vody na pozemcích budoucího areálu.

Bez změn v navrhovaném projektu, které reagují na klimatické změny na našem území, nelze stavbu tak, jak je navržena umístit.

D. V rámci hydrogeologického průzkumu v nynějším areálu byl zjištěn značný rozsah starých ekologických zátěží (SEZ). Vzhledem k takto zjištěnému rozsahu a závažnosti znečištění SEZ namítající navrhuji projednání „likvidace těchto zátěží v samostatném správním řízení. Žadatel totiž ani nedoložil, jak mu uložil OOP MHMP analýzu rizik včetně vyhodnocení vlivu zjištěných SEZ na životní prostředí v lokalitě s přímou návazností na sousedící les, jež je součástí Přírodního parku Šárka-Lysolaje a případný vliv na zdraví vlastníků a rezidentů nejen sousedních a okolních nemovitostí, ani neprovedl průzkum pod výrobní halou, kde lze předpokládat další a možná daleko víc nebezpečnější ložiska.

Vzhledem k tomu, že průzkumy přítomnosti SEZ nebyly provedeny důkladně a žadatel nepředložil v DUR analýzu rizik a vyhodnocení vlivu zjištěných SEZ, nelze stavbu umístit a je nutné, aby žadatel analýzu a vyhodnocení do DUR doplnil.

E. Předmětný stavební záměr je navrhován do území přímo sousedícím s hranicí Přírodního parku Šárka-Lysolaje a PP Divoká Šárka, tedy jiným, než stavebním zákonem chráněného území. Realizace záměru je podmíněna rozsáhlým kácením dřevina a zapojených porostů nad 40m² mimo jiné i na pozemcích, které jsou součástí přírodního parku a ve vlastnictví jiné právnické osoby, než je investor či realizátor případně umístěné stavby. Přesto není v DUR založen jediný doklad o tom, že vlastník takového pozemku označeného v ÚPP jako nelesní zeleň, resp. lesní zeleň, s umístěním altánu/?, budované komunikace, využití a realizace nových sítí a retenční nádrže souhlasí a stejně tak není v DUR založena žádná nájemní či jiná smlouva opravující žadatele, žádat o umístění staveb a další stavební zásahy a kácení dřevin a porostů na pozemku ve vlastnictví jiné právnické osoby.

Bez předložení takové smlouvy nelze stavbu umístit.

Jak již výše uvedeno, realizace záměru předpokládá a je podmíněna rozsáhlým kácením dřevin a keřových porostů. V kolizi s navrhovanou stavbou i na pozemcích lesní zeleně je dle

žadatele 82 ks dřevin rostoucích mimo i na pozemcích lesa různého druhového složení a 3.445 m² zapojených keřových porostů. Namítající si dovoluují připomenout, že ODŽP ÚMČ Praha 6 v koordinovaném stanovisku uvádí, že dřeviny jsou v kolizi se stavebním záměrem. Opak je však pravdou. Dřeviny kácené z důvodů rekonstrukce starých a výstavby nových sítí, „parkové“ komunikace a altánu jsou takto v kolizi se stavebním záměrem a navíc mají být káceny na pozemcích nelesní, resp. lesní zeleně, tedy na pozemcích, které jsou ať již jakkoliv, již součástí lesa a ten součástí Přírodního parku Šárka-Lysolaje vyhlášeného vyhláškou Hlavního města Prahy a ODŽP, jako příslušný orgán státní správy, se ve svém stanovisku vyslovil souhlasně pro kácení i takových dřevin. Jen pro zajímavost namítající uvádějí, že např. správce radioreléového vedení, telekomunikačních sítí a zařízení, stejně jako PRE, kácení v blízkosti svých zařízení nepovolili.

Z výše uvedeného vyplývá, že dřeviny rostoucí na pozemcích lesa, nejsou v kolizi se stavbou, jak ve svém stanovisku mylně uvádí ODŽP ÚMČ Praha 6 a není tedy nutné je kácet.

Z uvedeného též vyplývá, že Spolky, jejichž hlavním směrem činností vyplývající ze Stanov je ochrana přírody a krajiny, měly být o zahájení územního řízení vyrozuměny písemně, k čemuž nedošlo, a proto by se mělo oznámení o zahájení územního řízení opakovat s tím, že spolky, jejichž hlavní činností dle jejich stanov je ochrana přírody a krajiny, budou o takto zahájeném správním řízení řádně písemně vyrozuměny, aby mohly svá práva na ochranu přírody a krajiny v tomto řízení, řádně uplatňovat.

F. Navrhovaný stavební záměr je nutné považovat za záměr odpovídající příloze č. 1 bod 108 zákona č. 100/2001 Sb., a proto i vzhledem k objeveným kontaminacím pozemků a objevům starých ekologických zátěží, měl být nepochybně posouzen v řízení EIA, - posouzení případného vlivu stavby na životní prostředí.

I proto podávají namítající prostřednictvím zmocněnce podnět k MŽP ČR, aby ministerstvo věc a celý záměr prozkoumalo z hlediska možného a účelového obcházení zákona o ochraně životního prostředí a krajiny.

G. Stavbu nelze umístit, neboť většina podkladů k organizaci dopravy založených ve spise je nepřezkoumatelných, zavádějících, vycházejících z nepřesných nebo účelově manipulovaných výpočtů shromážděných dat a tím pádem s nesprávným závěrem i ve stanoviscích DOSS, které z takových podkladů vycházely.

Namítající uvádí, že obsah dopravní studie zpracované společností s.r.o. ETC., se neshoduje se skutečným stavem daného území (k tomu např. bod 1.0.4. na straně 1). **Navrhovaná dopravní obsluha by totiž po případném dokončení záměru nemohla uspokojivě fungovat, dopravně (zejména ve špičkách) by zcela zablokovala celé území Starých Vokovic a jeho nejbližšího okolí, ale stejně tak i Velešlavína (ulici Velešlavínskou či Kladenskou).** Avšak nejen v tomto bodě lze spatřovat chybný úsudek či úmysl účelově data „ohýbat“ zpracovatelem studie.

Podle dokumentů založených v DUR je v nich komunikace Vokovická zařazena jako místní komunikace III. třídy. Na této komunikaci je však, dle dostupných informací, překročen hlukový limit již pro komunikace II. třídy!!! (viz k tomu závěry hlukové studie zpracované pro stejného objednatele, jakým je Loxia a.s., zpracovateli Ing. Pavlem Beranem a PhD. a Ing. Jiřím Králíčkem, založené ve spise pro toto územní řízení a studie pro DUR pro ÚŘ vedené pod spis. zn. : SZ MCP6 168348/2017/OV/Kot k žádosti o umístění projektu

„Residence Vokovice II“ (dále jen „RV II.“), také nyní projednávané stavby k umístění ve stejné lokalitě, tedy ve Vokovicích a projednávané od 05/2018). Toto začlenění a překročení limitů na komunikacích jsou tedy stavebnímu úřadu a odboru dopravy a životního prostředí téhož úřadu známé již z tohoto správního řízení, zahájeného v roce 2018. Namítající jen pro úplnost připomínají, že rozhodnutí k umístění stavby „RV II.“ je napadeno odvoláním občanů, kteří proti umístění nového obytného souboru protestují ze stejného důvodu, jako je tomu u nyní projednávaného projektu, tedy z důvodů nadlimitní obslužné dopravy, kterou by oba projekty do lokality Vokovice/Veleslavin přivedly, a kterou tyto čtvrti, stav komunikací v nich a totálně zhoršené životní podmínky rezidentů, již nejsou schopny z kapacitních a negativních dopadů na životní prostředí, unést.

Odvolatelé v řízení k umístění projektu „RV II.“ tak namítající v nyní projednávaném projektu shodně uvádějí, že v lokalitě Vokovice chodníky nespĺňují ČSN 736110, a to především v ulici Vokovická (mezi ulicemi K Červenému vrchu a V středu), zejména pak na jejím západním okraji, a dále v ulici Na Krutci (mezi ulicemi Na křídle a Nad Jenerálkou).

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem, není možné do území umístit další, navíc tak objemný stavební soubor objektů, jež nejen navýší dopravního zatížení, ale povede k výraznému znehodnocení již nyní zhoršeného životního prostředí, pohody bydlení a zhoršení bezpečnosti jak řidičů, tak především chodců.

Namítající pak důrazně připomínají, že přes výše uvedené se mají, dle návrhu žadatele, jmenované komunikace stát hlavními – páteřními komunikačními tahy, na které by měl být navrhovaný projekt, „Šarka Valley“, dopravně napojen, což již neumožňuje provoz na nich nyní.

Namítající dále uvádí, že dopravní studie založená ve spise v tomto správním – územním řízení, neobsahuje (na rozdíl od studie založené v DUR na projekt „RV II.“ v téže lokalitě) žádná data společnosti CDV, které byly použity v řízení na umístění projektu „RV II.“ jako podklad pro výpočet dopravy v klidu a pohybu. Vzhledem k tomu, že navrhovaný záměr má být umístěn na území o rozloze 5ha, navíc v těsném sousedství přírodního parku Šarka-Lysolaje a přírodní památky (chráněného území) Divoké Šárky, lze jen spekulovat, proč žadatel dopravní data, resp. dopravní průzkum k dopravní studii pro DUR, nedoložil. Namítající předpokládají, že tomu tak je z toho důvodu, že dopravní data, podklady a tabulky shrnující dopravní zatížení nyní, prognóza zatížení v průběhu stavby a po dokončení projektu, jsou v absolutním rozporu s oficiálními daty zveřejňovanými v ročenkách TSK HMP (jako např. v ročence 2017), daty z pevně umístěného radaru Gemos v ulici Na Krutci a s daty, které na obhajobu svých požadavků předkládají samosprávě i státní správě MČ Praha 6 místní občané, a které, na rozdíl od „odborníků“ přizvaných zástupcem investora, získávají pravidelným dlouhodobým osobním pozorováním a prověřováním stavu dopravy na místních komunikacích.

Namítající v této souvislosti připomínají zejména kontrolní dopravní měření provedené spol. ETC s.r.o. dne 22. 11. 2017, které bylo provedeno v době, kdy ve Vokovicích skončilo více než 30 dní trvající (21. 11. 2017 ve 24:00h) výrazné, celodenní dopravní omezení zjednosměrněním ulice Na Krutci, z důvodu budování zvýšeného prahu na křižovatce K červenému vrchu a ulice Vokovická, kdy data z tohoto měření jsou v rozporu s tím, co uvádí zpracovatel studie v bodě 3.2.3, 3.2.4. a 3.2.8, ale také v rozporu s údajem, „.....že v době měření nebyla v daném území žádná významná dopravní omezení“. Data uváděná ve studii společností ETC s.r.o. vůbec neodpovídají skutečné současné dopravní situaci ve Vokovicích, neboť další kontrolní měření bylo provedeno dne 20. 6. 2017 (tedy v období, kdy byl již ukončen školní rok mezinárodních škol v Nebušicích, Ruzyni a na

Jenerálce), kdy komunikace ve Vokovicích jsou intenzivně využívány vozidly, která přivázejí do těchto škol studenty prakticky z celé Prahy i z mnoha obcí Stř. kraje na okraji Prahy. Takovým účelovým měřením došlo opět k výraznému zkreslení údajů oproti skutečnosti, ale i oproti tomu, co uvádí studie stejných zpracovatelů společnosti ETC s.r.o., pro Loxia a.s. a pro potřeby DUR v územním řízení k umístění projektu „RV II.“, ale také projektu „Šárecký dvůr“ (!!) vše ve Vokovicích!! Oba další projekty jsou napojeny na tutéž dopravní síť, jaká je navrhována jako obslužná i u tohoto, nyní projednávaného projektu. Pokud tedy došlo v nedávné době k měření i na těchto komunikacích, pak namítající uvádějí, že je takové měření opět nehodnovitelné, neboť domy v projektu „Šárecký dvůr“ jsou doposud obsazeny jen z cca 10%. K tomu namítající připomínají údaj z DUR pro projekt „Šárecký dvůr“, kdy žadatel tehdy tvrdil, že počítá s cca 280 pojezdy denně, ale skutečnost po té, co byly po kolaudaci některé byty rozděleny na dva, lze předpokládat, že půjde o daleko více pojezdů. Dopravní zatížení jak z nedávno dokončeného a kolaudovaného projektu „Šárecký dvůr“, komerčního centra AFI Vokovice tak dalších realizovaných či připravovaných projektů v okolí nyní navrhovaného souboru objektů pro bydlení a **prognóza dopravního zatížení z nich na území Vokovic, není ve studii společnosti ETC s.r.o. vůbec zahrnuta.** V tomto směru namítající upozorňují na skutečnost, že posouzení vlivů záměru na životní prostředí není zpracováno v souladu s obsahem zákona č. 100/2001 Sb. ve znění zákona č. 39/2015 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, a to vzhledem k **negativním synergickým účinkům staveb**, které byly realizovány, či jsou k realizaci připraveny a proponovány v blízkém okolí nyní navrhované stavby (jako např. prodloužená trasa metra A, obratiště městských a příměstských autobusů Praha - Veleslavín, projekt AFI Vokovice, výstavba a očekávané dobudování projektu Bořislavka Centrum, plánovaná revitalizace rychlodráhy Dejvice – Veleslavín – Ruzyně, projekt bydlení pod Veleslavínským zámkem s pracovním názvem „Teplárna Veleslavín“, rekonstrukce a dostavby KC dříve „Cube“, obytný soubor Evropská a KC při západním okraji Evropské třídy, jenž je také nyní projednávám apod.). Navíc, když v ukončeném zjišťovacím řízení pro tvorbu podkladů pro tento nyní projednávaný návrh je u soustavy tunelů Blanka stanovena podmínka dokončení silničního okruhu v SZ segmentu HMP před uvedením tunelu do provozu. Tato podmínka, ale v žádném případě nebude splněna v době, kdy by měl být kolaudován takto nedostatečně dopravně napojený projekt.

Namítající uvádí, že autor studie ETC s.r.o. v bodě 3.2.11 studie chybně uvádí, že oproti roku 2015, nedošlo k nárůstu dopravy v ulici Na Krutci. Toto tvrzení je v rozporu s dopravní studií zpracovanou stejnou společností při výstavbě areálu „Šárecký dvůr“ ve Vokovicích, stejného investora, tedy Crestyl a.s..

Namítající důrazně upozorňují na naprosto zavádějící údaj uvedený v bodě 3. 2. 15 studie, kde se chybně konstatuje, že „...se jedná o stabilizované území s malou příležitostí k další výstavbě“!! Zde namítající opět konstatují, že byl právě dokončen projekt obytného souboru „Šárecký Dvůr“ stejného investora, dále je projednáváno umístění projektu „RV II.“, opět téhož investora, dále bude po umístění tohoto, nyní projednávaného projektu, nepochybně zahájeno řízení na umístění projektu v areálu zbytku brownfieldu Aritma, společností Shiran (investor Daramis Group s.r.o.), lze předpokládat v nejbližší době zahájení územního řízení na umístění obytného souboru s pracovním názvem „Teplárna Veleslavín“, výstavbu rekonstrukce či revitalizace Komerčního centra, dříve spol. Cube, již bylo zprovozněno Polyfunkční centrum AFI Vokovice a další stavby na pozemcích, kde nyní probíhá řízení o pořízení změn ÚPP. Je důležité také zmínit, že areál Aritmy byl společností rozdělen na areál Aritma a areál Shiran a došlo k převodu tohoto areálu ze společnosti Daramis na společnost Crestyl, a že společností Daramis zůstává cca třetina bývalých pozemků Aritmy k další obytné zástavbě. **Z uvedeného vyplývá, že území Vokovic již zdaleka nelze považovat za území stabilizované, ač by již skutečně mělo být!!**

V tomto území, na hranici přírodního parku Šárka – Lysolaje a PP Divoká Šárka, se nachází mnoho rozsáhlých pozemků např. kolem vodní nádrže Džbán, kolem Evropské třídy, již zmíněné pozemky bývalé výtopny Veleslavín, předpolí sídliště Červeného vrchu kolem bývalé točny tramvají atd., které jsou v hledáčku těch největších stavebních lobby a u nichž je nutné počítat s možnou další výstavbou. To vše je v hrubém rozporu s údaji, které v předložené DUR uvádí žadatel. Lze jen spekulovat, jaký byl skutečný důvod rozdělení pozemků areálu Aritmy o rozloze 8ha na dva(?).

Jedinou obslužnou komunikací pro všechny současně projednávané i budoucí projekty, jak ve Vokovicích, Veleslavíně, ale také v Horoměřicích a Nebušicích, jsou ulice Vokovická a ulice Na Krutci. Veškerá výše jmenovaná, započatá, dokončovaná či plánovaná výstavba může dosáhnout celkového počtu víc jak tisíc i více bytů v bytových či soukromých domech.

Proto z důvodů výše uvedených nelze navrhovanou stavbu umístit do té doby, do kdy nebude stanovena skutečně možná míra využití území novým MPP a vytvořena urbanistická studie Vokovic, Veleslavína a jejich nejbližšího okolí a navazujících lokalit a území.

Namítající dále připomínají, že jsou v dané lokalitě již dnes překročeny hygienické hlukové limity a investor nijak, tím více hodnověrně neprokázal, že by zprovozněním jím navrhovaného projektu (přičemž se o zprovozněných, plánovaných či již projednávaných projektech, které jednoznačně ovlivní životní prostředí ve Vokovicích, vůbec nezmiňuje!!) ke snížení hlukové zátěže došlo. Závěry a data uváděná v hlukové studii a dalších dokumentech vázících se k organizaci dopravy projektu, jež jsou součástí DUR, naopak prokazují, že lze očekávat navýšení hlukové zátěže až o 12 %. To vše, spolu s již dnes prokázaným nadlimitním hlukovým i imisním zatížením území, je jasným signálem stavebnímu úřadu, že dochází již dnes k porušování příslušných ustanovení zákona č. 258/2000 Sb., a dle §12 odstavce 3 nařízení vlády č.272/2011 Sb., tabulky č.1, části A, přílohy č.3 tohoto nařízení, a proto nelze stavbu tak, jak je navrhována, umístit.

Namítající dále uvádí, že se žadatel opírá o bod 3.3.2. a 3.3.3. Studie vytvořené společností ETC s.r.o., která tvrdí, že dopravní zatížení v roce 2017 je cca 1720 (nakonec jde také o bod 5.3.4.) na všech pojezdech. **Namítající upozorňují na skutečnost, že většina firem sídlících v areálu, dostala již dříve výpověď a tudíž je již nejméně rok, tedy v době, kdy docházelo k většině aktualizovaných měření, areál obsazen pouze z cca 30%.** To osobně potvrdil sám zástupce investora a žadatele o vydání ÚR v tomto řízení na veřejném projednání s občany, v srpnu 2018. Jak si lze tedy představit, že v roce 2013-2015 deklaruje stejný zpracovatel, pro stejného investora, že areál byl při měření plně obsazen, a že **tedy bylo sečteno 1580 pojezdů denně(??).** Tato fakta jsou opět v rozporu s tím, co investor uvádí v dokumentech založených v rámci DUR ve spise. **V bodě 3.3.4. studie je konstatováno, že současné zatížení je za 24h na vjezdu a výjezdu dohromady 810 pojezdy, což představuje jen 50% toho, co tvrdil v předchozím bodě.** Toto číslo, však daleko blíže odpovídá skutečnému stavu, ale jde prostě o údaj o 50% nižší, než použil zpracovatel pro své výpočty!

Zpracovatel studie účelově uvádí počet příjezdů a odjezdů (viz k tomu bod 5.2.6.), který by měl údajně činit celkem 856 pojezdů za 24h. To je však víc, než uvádí v bodě 3.3.3. a v porovnání se současným stavem, kdy uvádí 810 pojezdů/ 24h.

K tomu namítající důrazně připomínají, že **zpracovatel studie vůbec nepočítá s pojezdy vozidel (tedy i nákladní dopravy) dopravní obsluhy areálu (na rozdíl od údajů obsažených v dopravní studii pro DUR projektu “RV II”) jako např. svoz odpadu, již dnes běžný dovoz potravin a objednaného zboží, opravářská vozidla, revize, úklid bytů a**

garáží, montáže nábytku v bytech, poštovní vozy, zásobování komerčních prostor a školky, doprava dětí do školky, ale, a to je dle namítajících až trestuhodné, takto účelově manipuluje s daty!!! Tato manipulace samozřejmě velmi znatelně navýší rozdíl mezi současnou dopravní situací a dopravní situací po dokončení výstavby záměru.

Případná výstavba záměru jednoznačně zhorší životní podmínky a životní prostředí rezidentů a navýší výskyt imisí v ovzduší a hluk v celém území Vokovic, protože dojde i k navýšení obslužné dopravy (dopravní zátěže) u dalších projektů v celém rozsáhlém území ve Vokovicích, ale i v blízkém okolí. Lze tedy v případě umístění a výstavby nyní projednávaného projektu předpokládat situaci daleko horší, protože lze prokázat (a o tom ještě viz níže), že **použitá dopravní data jsou velmi výrazně zkreslená, účelově upravena a tedy chybná a zavádějící.** Hluková situace v oblasti se zhorší i přesto, že dojde ke snížení pojezdů LNV a TNV, ale dojde k výraznému navýšení IAD, a to především v ulicích, kde jsou již nyní překročeny hygienické zákonné limity hluku. Což někteří namítající již řeší formou předžalobní výzvy.

Navrhovaný projekt tedy nelze umístit, protože data použitá pro tvorbu dopravní, hlukové i rozptylové studie a tedy i mnoha závazných stanovisek DOSS, které z ní obsahově vycházejí, jsou záměrně zkreslená, zavádějící a nepřezkoumatelná.

Projekt však nelze umístit ani do té doby, než dojde k pravomocnému rozhodnutí soudu o tom, jsou-li v území překračovány limity hluku a imisí, neboť jinak by stavební úřad rozhodoval na základě jiného, než současného stavu ovzduší, na základě naprosto chybných a jak již bylo řečeno, na základě nepřezkoumatelných dokumentů a stanovisek, které svým obsahem vychází z podkladů dodaných zástupci investora.

Z výše uvedeného jasně vyplývá, že realizací záměru by došlo k neakceptovatelnému navýšení pojezdů počítaných za 24h. Namítající tedy znovu upřesňují, že zpracovatelé studie uvádí data, týkající se pouze nových obyvatel v rámci navrhovaného projektu, tedy že odjedou do práce a odpoledne přijedou. Nepočítá vůbec ale s tím, že někteří obyvatelé uskuteční několik pojezdů denně (školka nebo škola dopoledne a odpoledne, odpolední či večerní kroužky či jiné zájmové aktivity všech členů rodin, ale i pojezdy na nákupy, odjezdy a příjezdy od lékařů, apod.) a jak již bylo uvedeno výše, nezahrnuje pojezdy a výjezdy obslužné dopravy takového areálu (doručovací služby, dodávky zboží a služeb atd.) v záměru, kde má ve finále bydlet až **1000 obyvatel**, aniž by v daném území byla zajištěna jakákoliv infrastruktura. **Podle mínění prizvaných dopravních expertů namítajícími se bude jednat o minimálně 1000 až 1500 pojezdů denně.**

Při hodnocení dopravní intenzity areálu v současné době je tabulka 1 v bodu 5.3.1. velmi zavádějící. Areál je nyní 100% komerční a tudíž 193 pojezdů v noci je údaj chybný. **Namítající konstatují, že údaj uvedený ve studii u drobného zásobování (bod 5.3.3.), že v případě 224 bytů a 6 rodinných domů bude tvořit jen 4 pojezdy denně je CHYBNÝ a účelově podhodnocený.** Větší počet takových drobných pojezdů deklaruje v DUR investor jak u projektu „Residence Vokovice II“ (54 bytů), tak u projektu „Šarecký dvůr“ (60 bytů), kde dopravní studii zpracovala také společnost ETC s.r.o. V obou výše zmíněných případech společnost kalkuluje pouze s 54, resp. 60 byty, oproti navrhovanému projektu s minimálním počtem 230 bytových jednotek i když **je již nyní nutné připomenout, že údajů o konečném počtu bytů tohoto projektu lze v DUR objevit několik, a to v rozmezí od 230 do 350!!**

Namítající uvádí, že část dopravní obslužnosti brownfieldu zůstane stejná, protože komerční areál Shiranu bude i nadále v provozu. Tuto skutečnost předložená dopravní studie vůbec nezohledňuje!!

V dopravní tabulce nejsou odečteny počty automobilů (osobních a nákladních – TNV a LNV) obsluhující areál spol. Shiran (měření CDV / ETC - profil 6 – Vokovická). Sčítací bod je umístěn ještě před vjezdem do areálu z ulice Vokovická. Proto tento sčítací bod pro celkové hodnocení dopravy v území použít nelze, protože obsahuje jak staveništní dopravu, tak obsluhu areálu, který zůstane v provozu. Pokles dopravy v tomto uzlu bude tedy úplně jiný, než jaký uvádí zpracovatel studie. Namítající k tomu konstatují, že pokles v navazujících ulicích nebude o 100% menší současných pojezdů, jak uvádí zpracovatel studie, ale lze uvažovat pouze maximálně o 50%. Data zpracovatele studie jsou i v tomto ohledu opět chybná a zavádějící.

Namítající upozorňují posuzující správní orgán na další chybnou informaci uvedenou v dopravní studii, a to (k tomu viz bod 5.1.3.) ohledně množství výkopku ve výši cca 60000m³, s tím, že po nakypření dojde k navýšení na 75000m³. Toto množství výkopku deklaroval stejný investor v DUR pro projekt „Šarecký dvůr“, kde je jen 60 bytů a 60 podzemních stání, a není nutná sanace kontaminované půdy a demolice krytů, které by, dle bývalých pracovníků Aritmy, měly být až v šesti PP podlaží.

Projekt deklaruje min. 224 bytů a 6 rodinných domů, 383 podzemních parkovacích stání. Výstavba na ploše 5ha včetně komunikací, školy a komerční budovy, dekontaminace a sanace plochy o rozloze 5ha do hloubky minimálně 2,5m. Tato dekontaminace a cena za ní je odhadována na 40mil. Kč. Z výše uvedeného je více než jasné, že množství výkopku bude mnohonásobně vyšší oproti deklaraci investora a oproti tomu, co uvádí ve své studii společnost ETC s.r.o. o odvozu výkopku a dalšího materiálu. Z výše uvedeného vyplývá, že předpokládaná intenzita staveništní dopravy bude jiná, než uvádí zpracovatel již ve zmíněném bodě 5.1.4., a to u deklarovaných 100 příjezdů a odjezdů nákladních vozidel, může být až desetinásobná!! Lze předpokládat, že při takto velkém a na asanace a dekontaminace celého území projektu je maximální počet zaměstnanců výrazně podhodnocen, a tudíž i počet všech příjezdů a odjezdů vozidel na danou stavbu a počet nákladních vozidel bude také podstatně vyšší.

Namítající důrazně upozorňují i na skutečnost, že v dokumentaci stavebních a bouracích prací a odvozu sutí je zcela nejasná dopravní a hluková zátěž ze staveništní dopravy pro danou lokalitu. Investor uvádí 100 pojezdů nákladních aut za den na příjezdu a 100 pojezdů na odjezdu, tzn. 200 pojezdů/den po Vokovicích. **DŮR neobsahuje informaci, jakým způsobem a po jakých komunikacích bude odvážena zemina (výkopek) a vedena staveništní doprava. Tento údaj nelze v územním řízení rozhodně pominout a nelze odkázat až na další stupeň projednávání!!** Množství výkopku neodpovídá dokumentaci, kterou stejný investor uvedl v DUR pro projekt „Residence Vokovice II“, kde deklaroval 7000 m³ výkopku při 80 pojezdech denně. V tomto projektu je projektováno 453 stání (dle některé DUR 680 stání), z toho většina podzemních 382 a dle dokumentace má být odhadem minimálně 75000 m³ výkopku. Stavební úřad nemůže v řízení rozhodnout do doby, než bude investorem toto odpovídajícím způsobem doloženo a doplněny všechny neúplné informace a údaje a než bude přesně uvedena trasa, kudy bude výkopek odvážen, jakými vozidly o jaké tonáži a jaké bude jeho přesné množství již v tomto stadiu rozhodování.

Z výše uvedeného je jasné, že množství výkopku je cca 10x vyšší u projektu „Šárka Valley“, ale nárůst pojezdů nákladních vozidel je jen 2,5x vyšší než u projektů realizovaných či navrhovaných stejným investorem v téže lokalitě. V dopravní studii k DUR projektu „Šarecký dvůr“ zpracovatel uvedl 110 pojezdů staveništní dopravy/den kde, jak již výše uvedeno, je 60 bytů a 60 podzemních parkovacích stání. Investor deklaroval v návrhu 84-126 pojezdů/den, tj.- 6-9 vozidel/hodinu při 12-14h pracovní době, 5,5 dne v týdnu. Naproti tomu stejný zpracovatel dopravní studie u projektu „Šárka Valley“ uvádí 140 pojezdů/den při 224-

332 bytech, a 6-10?!/ rodinných domech, 453 parkovacích stáních (dle některé DUR 680 stání), z toho většina by měla být podzemních (382 nebo více?!). Dopravní podklady obsažené v DUR jsou z výše uvedeného pohledu nevěrohodné a zavádějící.

Vzhledem k tomu, že použitá data pro vypracování hlukové a dopravní studie jsou podhodnocena, chybná a nepochybně i účelově manipulována tak, aby výpočet tzv. „vyšel“, je více než jasné, že závěry této studie jsou zavádějící a nepravdivé, a proto lze celou DUR z tohoto pohledu považovat za nepřezkoumatelnou.

I z výše uvedeného je zjevné, že takto navrhovaný projekt nelze umístit.

Namítající upozorňují dále na to, že zpracovatel studie neuvedl, z jakých podobných staveb vychází, když „nepředpokládá změny v dopravě generované areálem“ a jen se odkazuje na databázi průzkumu v obdobných případech, obdobný areál o rozloze 5ha, navazující na chráněnou oblast PP Divoká Šárka v území, dopravně přetíženém tranzitní dopravou a navíc s překročenými hlukovými a imisními limity, v blízkosti hlavního dopravního uzlu (Metro, Bus, Vlák – Letiště), umístěný navíc v residenční, typicky zahradní vilové zástavbě, se nikde jinde v Praze nenachází, takže zpracovatel studie vychází pouze z domněnky, aniž by tu doložil fakty, a to i tehdy, kdy se na ně ve své studii opakovaně odvolává.

Z těchto důvodů namítající zcela zpochybňují uváděný počet pojezdů a obrátů uvedených v dopravní studii a tu jako součást DUR považují za nepřezkoumatelnou.

Namítající uvádějí, že z výše uvedeného lze konstatovat, že plánovaný záměr lze z hlediska dopravní obslužnosti hodnotit jako neumístitelný, protože se navrhovaný stav dopravního proudu, objemu dopravy v lokalitě i směry dopravy pro rezidenty výrazně zhorší a tím dojde k neúnosnému zhoršení podmínek k životu, bydlení, životního prostředí a tím pádem i k ohrožení zdraví a životů rezidentů. Dopravní proud by měl být veden v opačném směru, než je tomu nyní, a to nejen v ranní špičce a po většinu dne. Hlavní dopravní proud by se po případném dokončení záměru, ve směru ven z Vokovic, měl přesunout do centra dvoupodlažní vilové zahradní zástavby, tedy do úplného centra bývalé obce, kde jsou již dnes v ranní špičce, denně kongesce. V současnosti je proud dopravy veden totiž v opačném směru – tedy do Vokovic, ve směru proti stávajícím dopravním kongescím. Navíc by při umístění projektu přibýly i odpolední kongesce ve směru do Vokovic při návratu lidí ze zaměstnání domů. Všechny dopravní proudy byly dosud vedeny v opačném směru, než je předložený návrh investora. Tento záměr zhorší již nyní neúnosnou dopravní situaci na přetížené křižovatce Vokovická/Evropská, od které kolony dosahují délky 600 až 1000m směrem do Vokovic, a to nejen v ranní, dopravní špičce ale zhorší již dnes neúnosnou situaci na křižovatce Vokovická/K Červenému vrchu, kde je přednost zprava z pohledu řidičů na Vokovickou. To vše by jednoznačně vedlo k totálnímu kolapsu a k neúnosnému zahuštění dopravy v samém centru vilové zástavby, ke zhoršení dopravní situace a podmínek k životu v celém území a ke zvýšení hlukové a imisní zátěže, která je již nyní nadlimitní!! Toto zpracovatel studie zcela záměrně ve studii neuvádí, ač ve studii k projektu „Šárecký dvůr“, tyto prognózy zmiňuje.

Namítající uvádí, že je absurdní v této dopravní studii počítat s výhledem do roku 2030 s dostavbou komunikační sítě ÚP hl .m. Prahy a tím pádem se zlepšením dopravní situace v daném území. Pokud dopravní studie počítá s rozsahem a plánem UP hl. m. Prahy a realizací těchto dopravních staveb, je nutné studii vytknout naprosto chybějící data ohledně urbanizace, strategického rozvoje se zvláštním zřetelem na obslužnou i tranzitní dopravu SZ okraje Prahy, která již nyní komunikační síť residenční čtvrti Zahradního města

Vokovic nadužívá. Studie postrádá hodnocení dopravního zatížení v současné době realizovaných stavebních projektů v Nebušicích, Šáreckém údolí, Lysolajích, Horoměřicích, Suchdole a dalších obcích na SZ okraji Prahy, kde má do roku 2030 dojít k navýšení počtu obyvatel až o 50-70 tisíc. S ohledem na výše uvedené namítající znovu připomínají, že dopravní studie je záměrně zavádějící, chybná a nedostatečně zpracovaná pro takto velký projekt, který velice významně zatíží dané území.

Zpracovatel studie patrně neobdržel od investora informaci (anebo ji záměrně neuvedl, k tomu viz bod 6.1.1.) o plánované výstavbě na východním okraji ulice K Červenému vrchu, navazující na ulici Vokovickou, kam má být záměr dopravně napojen, a kde investor plánuje vybudovat projekt pod názvem "Residence Vokovice II" s 54 byty a 60 parkovacími stáními, a kde se počítá se 120 pojezdy denně, plus odpovídající obslužná doprava. Tato stavba se dle DUR založené ve spise má umístit do oblasti s překročenými imisními i hlukovými limity. Zde namítající uvádí, že stejný investor u záměru s 54 byty ve vzdálenosti **100m od metra počítá s 2 obraty na PS** a vedle toho stejný investor se záměrem min.224 bytů a 6 rodinných domů, 700m od metra, počítá jen s 0.8 obraty na PS!?. Proto namítající deklarují, že v nyní navrhovaném projektu „Šárka Valley“ je chybně uveden počet obrátů a pojezdů za den, a že lze předpokládat, že minimálně počet obrátů bude nejméně 860 a v pracovní dny až 1712, což je **dvojnásobný nárůst oproti současné situaci. Navíc se jedná také o navýšení v dny pracovního volna a klidu.** Je nepravdivé tvrzení zpracovatele, že toto „...území je stabilizované, a již se nebude jakkoliv stavebně rozvíjet“ i když by mělo jednoznačně být, protože jde o typickou Dejvicko-Vokovicko-Veleslavínskou zahradní vilovou čtvrť, která se rozrůstá jen a jen z důvodů neuváženě umístěného areálu Aritmy v období před rokem 1989 a založením skládek různých odpadů v okolí. Do tohoto již dopravně přetíženého území mají být umístěny další rozsáhlé a objemné stavební soubory. S tím však zpracovatel dopravní studie vůbec nekalkuluje (i když v bodě 6. 1. 6. tvrdí opak), a stejně tak do studie nepromítl důležitou okolnost, že v krátkodobém výhledu nebude dokončen Pražský okruh na SZ okraji Prahy.

Namítající dále uvádějí zavádějící údaje v bodě 5.3.5., 5.3.6 a 5.3.7., a to u parametrů příjezdů a odjezdů. Zpracovatel uvádí pro současný stav v intervalu 8-9h údajně 71 odjezdů z areálu, i když je areál komerční, takže v ranních hodinách jde takřka jen o příjezdy a odjezdy jsou vykonány jen současnými rezidenty. Záměr přitom počítá v ranní špičce jen s 66 odjezdů při min. počtu 224 bytů a 6 rodinných domů a při 453 parkovacích stáních, 700m2 komerčních prostor a mateřské škole pro 48 dětí(?).

Obrázek číslo 3 na příjezdu a odjezdu ze stávajícího areálu je opět chybný, jelikož čísla neodpovídají datům dostupným z radaru Gemos (umístěného v ulici Na Krutci), který ukazuje zcela jinou intenzitu dopravy, a to nejen v noci.

Zpracovatel uvádí stagnaci dopravy (viz bod 7.1.2.) v dané oblasti, přitom dle ročenky TSK HMP č. 2000-2017 dochází k neustálému, i když v posledních letech mírnějšímu nárůstu dopravy v dané oblasti. Tvrzení zpracovatele, že „v poslední době dochází ke stagnaci dopravy v území“ je tedy v rozporu ze statistikou TSK hl. m. Prahy a.s.“

Namítající uvádějí, že rozpor mezi údaji ve studiích ETC s.r.o. pro stejného investora při výstavbě areálu „Šárecký dvůr“ a „Šárka Valley“, se projevuje i v údaji o dopravní intenzitě na jednotlivých komunikacích Vokovic. Liší se i o více než 100% (např. ulice Vokovická, ulice Na Krutci, atd.), což je v rozporu se statistikou TSK HMP na nejbližší komunikační síti těchto ulic. Navíc uváděná data jsou v rozporu s místním šetřením ODŽP, které bylo ve Vokovicích provedeno, a také v rozporu s obsahem dopisu radního pro dopravu MČ Praha 6, Ing. Jiřího Lály, ze dne 13. 3.2019 (č. j. : MČP 078968/2019), ve kterém se

uvádí dopravní zatížení ve Vokovicích a průjezd vozidel za 24h v ulici Na Krutci se zcela jiným součtem.

Dopravní studie (bod 7.3.4.) předpokládá navýšení dopravy pro rok 2021 o 10%, a to jak na ulici Vokovická, tak Na Krutci a na ostatních komunikacích o 5%.

Studie uvádí špičkovou intenzitu na Vokovické 400/hod., ale jen ulice na Krutci má dnes špičku až 350-425/hod. Na tyto komunikace se napojují všichni rezidenti, tudíž max. intenzita v ulici Vokovické je mnohonásobně vyšší, než uvádí spol. ETC s.r.o. v bodě 7.3.10. studie.

Namítající tak konstatují, že záměrem by byla kapacita komunikační sítě výrazně negativně ovlivněna a ranní kongesce se **výrazně** zhorší, a to i s ohledem na tvrzení, že dojde k nárůstu na stávající komunikační síti o 10%. Studie ETC s.r.o. chybně zařazuje ulici Vokovickou do II.třídy. V DUR je založen dopis MHMP, ve kterém je jasně stanoveno, že ulice Vokovická je dle rozhodnutí ODA MHMP, č.j. 1152182/2018, spis. Zn. : S-MHMP 1049752/2018 RFD ze dne 25.7.2018, a na základě rozhodnutí téhož odboru č.j. MHMP-68844/2000/DOP-O4/Dů ze dne 17.10.2000 zařazena do kategorie místních komunikací III.třídy. Na základě tohoto zařazení platí na ulici Vokovická jiný hlukový limit, než jak je uvedeno v hlukové studii a než uvádí zpracovatel. I na této komunikaci je již dnes **překročen zákonný limit hluku**. To bylo ostatně prokázáno měřením hluku předloženém v rámci DUR na záměr "Residence Vokovice II", který má jak stavební úřad, tak ODŽP ÚMČ Praha 6, který se ve svých stanoviscích založených ve spise odkazuje na dopravní studii přiložení žadatelem o vydání těchto stanovisek a ÚR, k dispozici.

Dalším chybným údajem je tabulka 2 v bodě 8.0.1., kde je chybně uvedena rychlost vozidel v ulici Na Krutci a opět je to v rozporu s daty dostupnými z radaru Gemos (ulice Na Krutci). Z přílohy 3, tabulky č.1 je zjevné, že výpočet byl proveden chybně, jelikož počet bytů je stanoven na 216 přitom investor a zpracovatel v textové části uvádějí 224 a v některé části DUR dokonce 334 bytů a 10 rodinných domů. Jaký počet uváděných v celé DUR je tedy ten správný?

I v tomto kontextu je nutné uvést, že předložená DUR je nepřezkoumatelná, neboť z ní není možné seznat, kolik bytů bude projekt obsahovat.

Dle přílohy 6.1. – „výhledový stav do roku 2021 je nárůst dopravy v ulici Na Krutci o 10% (tj. přibližně 300 aut/den). Takový návrh je naprosto nepřijatelný, jelikož již nyní jsou hygienické limity hluku z automobilové dopravy denně překračovány. Namítající proto opět deklarují, že vstupní data a počet pojezdů v příloze 6.2. jsou uváděny **chybně a nejsou podloženy přezkoumatelnými fakty**.

Stejně tak namítající uvádí chybu v bodě 7.1. a 7.2. Jak může dle zpracovatele výhledový stav dle UP klesnout z 2334 na 1700 (ulice na Krutci jednosměrně) a ještě více klesnout díky realizaci navrhovaného projektu, když dle studie je plánováno 114 bus linek za 24h v ulici Na Krutci a vůbec zde není zahrnuto, že v roce 2030 nebude hotov PO v SZ segmentu a nárůst urbanizace v této i příměstské aglomeraci bude enormní. Stanovisko IPR HMP, který je součástí DUR je nepřijatelné, protože jsou v něm dopravní data a kartografické mapy počítány dle dat dodaných objednatelem, a ty jsou podhodnocené. Je nepřijatelné, aby státní instituce vycházela z dat soukromého subjektu a nikoli z dat dostupných od TSK hl. m. Prahy. Navíc data IPR HMP na ulici Evropská neodpovídají ročně TSK HMP!!

Namítající důrazně připomínají, že na místní komunikaci III. třídy (Na Krutci, - ve studii nepochopitelně uvedené jako jedna z výhradně využívaných místních komunikací k přístupu k areálu záměru/?!/) vzhledem k nedodržení hlukových limitů, již nelze povolit ŽÁDNÉ navýšení dopravní zátěže, protože např. ve dnech 10.4.-

11.4.2018 bylo prokázáno porušení zákona 258/2000 Sb., a dle §12 odstavce 3 nařízení vlády č.272/2011 Sb., v platném znění, přílohy č.3, části A, tabulky č.1, tohoto nařízení je nepřípustné, jakkoli navýšit dopravu. I z tohoto důvodu nelze stavbu tak, jak je navrhována, umístit, dle neboť čl. 11 odst. 3 Listiny základních práv a svobod je stanoveno, že výkon vlastnického práva nesmí poškozovat lidské zdraví, přírodu a životní prostředí nad míru stanovenou zákonem. Stavební úřad jako orgán státní správy tedy nemůže přistoupit k povolení umístění stavebního záměru do té doby, než bude v daném území splněn hygienický limit.

Dopravní studie vůbec nezohledňuje výstavbu a dokončení areálu Metra A a otevření tunelu Blanka a popírá změny po provedení těchto dopravních opatření. Dopravní studie k záměru „Šarka Valley“ zpracovaná firmou ETC s.r.o. nesplňuje předpoklady, aby k ní ODŽP vydal závazné a navíc souhlasné stanovisko, a to nejen z dopravního hlediska v dané oblasti. Nejsou v ní totiž vůbec zhodnoceny kumulativní dopady, jak záměry plánované stejnými, ale i jinými investory v rozsáhlém okolí, ale i s ohledem na to, že data jsou upravená, chybná, zavádějící a výrazně zkreslená. Příloha č.4 dopravní studie uvádí počet vozidel na stávající komunikační síti, ale to je v rozporu se sčítacími body. Příloha č. 4.2. součtové tabulky, data na Evropské v bodu 4.8. a 4.9. neodpovídají ročence TSK HMP. Data z ulice na Krutci LNV a TNV jsou diametrálně odlišná v porovnání s daty z radaru Gemos a jsou extrémně chybná.

Stanovisko TSK HMP, jež je přílohou DUR, uvádí zcela odlišná data pro komunikaci Evropskou, než je obsahem posuzované dopravní studie. Díky přepočtu dopravy na stávající komunikační síti v intravilánu obce je nutné zdůraznit, že tento přepočet byl proveden na základě chybných vstupních údajů a tudíž nemá žádnou vypovídající hodnotu k hodnocení skutečného stavu dopravy v daném území, kam má být záměr umístěn. Navíc TSK HMP ve svém stanovisku uvádí, že je počítáno bez PO 518, 519, avšak zpracovatel studie ETC počítá s dokončením těchto dopravních staveb.

Text dopravní studie společnosti ETC s.r.o. z roku 2013 pro projekt „Šarecký dvůr“ a dopravní studie ETC s.r.o. z roku 2017, doplněné 02-2018, jsou textově téměř totožné, zpracovatel v nich uvádí, že v lokalitě není plánovaná další výstavba a území je stabilizované a nejsou zde další plochy k výstavbě. Celá dopravní studie zpracovatele ETC s.r.o. je jako základní podklad pro řízení před DOSS, které pak vydaly svá závazná či jiná stanoviska pro zhodnocení dopravní zátěže při umístění tohoto projektu naprosto nepoužitelná, chybná a zavádějící. Vzhledem k výše uvedeným faktům je jasné, že všechna ostatní hodnocení společnosti ETC s.r.o. ohledně dopravy ve Vokovicích jsou zkreslená, účelově podhodnocená, chybná, zavádějící a hlavně nepřezkoumatelná.

Namítající také připomínají, že dopravní studie založená ve spise předpokládá 0,8-0,9 obratu na 1 PS, přitom dopravní studie stejné společnosti, vytvořená pro návrh projektu v totožné lokalitě, navíc jen 100m od metra, předpokládá při 60 bytech s min. 290 pojezdy denně, včetně zásobování za 24h. Pro porovnání s min. 224 byty a 6 rodinnými domy, kde navíc investor počítá s navýšením počtu bytů o 10-15%, by to znamenalo min. 1150 až 1700 pojezdů za 24h (dle dopravních expertů až 2000 pojezdů za 24h) včetně zásobování, bez mateřské školy a komerční budovy!!

Použitá data ve studii ETC s.r.o. pro posouzení stávající dopravní intenzity na páteřních komunikacích lokalit Vokovice/Veleslavín neodpovídají skutečné situaci a ani obsahu ročenek dopravních intenzit vydávaných každoročně TSK HMP. Z toho lze usuzovat,

že použitý model byl chybný a zavádějící (viz k tomu např. příloha č.3.1.). Ve studii téhož zpracovatele z roku 2013, byla uvedena i staveništní doprava a její trasy. U nyní posuzovaného projektu, který je co do objemu dopravy 4,5násobně vyšší, v dopravní studii pro toto řízení, doprava není vůbec uvedena. Navíc příloha 5.1. studie z roku 2013 uvádí, že po dokončení areálu „Šárecký dvůr“ lze předpokládat jediné dopravní navýšení, a to v ulici Vokovická a Na Krutci. V době pořizování studie ETC s.r.o. z roku 2018 pro projekt „Šárka Valley“, nebyl areál Šárecký dvůr vůbec obsazen (jen z 10%), a tudíž ještě nedošlo k navýšení na dopravní síti v intravilánu obce. Nová studie ETC z 02-2018 s tímto dopravním zatížením vůbec nepočítá a neuvádí ho!! Obslužnou a rezidenční dopravu z areálu Šárecký dvůr, který je až nyní v prodeji, ETC s.r.o. vůbec nezahrnula.

Namítající také důrazně upozorňují na skutečnost, že projekt „Šárecký dvůr“ je dopravně napojen pouze přes komunikace Vokovická, K Červenému vrchu a nikoliv, jak bylo v projektu uvedeno, jen přímo z Evropské třídy. V tomto jde tedy o závažný moment pro posouzení nyní projednávaného záměru, protože jsou pro dopravní napojení použita naprosto nepravdivá data a údaje, nezakládající se na pravdě, ač se jedná o projekty téhož investora.

Z uvedeného tedy vyplývá, že se lze právem domnívat, že **CHYBOVOST údajů a závěru studie BUDE MNOHEM VĚTŠÍ, neboť se v tomto konkrétním případě nejedná o 60 bytů, ale minimálně o 224 či 334(??) bytů a 6-10(??) rodinných vil** (údaje o počtu bytů a rodinných vil se v rámci dokumentů založených v DUR a ve spise vedeného stavebním úřadem, významně liší). **Je nutné, aby stavební úřad vyzval žadatele k přepočítání těchto údajů dle návrhu a zjištění namítajících, jež zde tito uvádějí.**

U původní studie ETC s.r.o. z roku 2013, byl uveden i **výhled na rok 2015** s areálem a bez něj. Nyní lze právem konstatovat, že ten je zcela chybný a nesmyslný, protože ani stávající stav z roku 2013, nevycházel z dostupných ročenek TSK HMP. U tohoto projektu byl předpoklad, že obslužnost areálu bude ulicí Na Krutci a Vokovickou a předpoklad navýšení zatížení křižovatky Evropská/Vokovická, bude jen o 40 aut / hod. O kolik se zvýší zatížení křižovatky Evropská/Vokovická při minimálně 224 až 334 bytech? Dle dopravních expertů lze uvažovat o min. 155 autech/hod. a to doposud ještě nedošlo k zatížení křižovatky z projektu „Residence Vokovice II“ a ani „Šárecký dvůr“, tzn. oproti současnosti dojde k navýšení na minimálně 200 aut/hod. Toto zatížení navíc bude v opačném směru, než je tomu nyní. Samotná studie se rozchází s vlastním zpracováním na projekty ve stejné lokalitě. **Celá studie vše relativizuje, není objektivní a hodnotí zatížení jen dle předpokladu, nikoli dle skutečného stavu,** navíc podklady a vstupní data byla upravena a dodána zpracovatelem, nikoli od TSK HMP. Namítající též uvádí, že chybná je i tabulka č.1 , bod 7.0.1.studie ETC s.r.o. z 2013, kde je uvedena průměrná rychlost v ulici na Krutci 40 km/h, a to zde bylo omezení rychlosti na 30km/h, nyní je průměrná rychlost 35km/h. Tato data se opět rozchází s daty z radaru Gemos.

Namítající upozorňují, že **trasy odvozu výkopku a dovoz materiálů by měly být uvedeny již v DÚR pro toto řízení a nikoliv až v dalším stupni. Namítající jednoznačně trvají na jejím doplnění do založené dokumentace, včetně určení tras.**

Stejně tak namítající uvádějí, že závažným argumentem pro zamítnutí předloženého záměru je fakt, že investor nepředložil žádné řešení zajištění bezpečnosti chodců vzhledem k nárůstu dopravy po realizaci jeho projektu v lokalitě. V místě, kde má doprava vjíždět a vyjíždět mimo rezidenční zónu, se nachází úsek s největším počtem nehod chodců v roce 2017. Křižovatka Evropská/Vokovická je jedno z devíti nejnebezpečnějších úseků pro chodce v celé aglomeraci Prahy (ročenka TSK HMP 2017). Další proponovanou výstavbou v území, nárůstem obyvatel (přibližně 900) i osobní a obslužné dopravy, zprovozněním

administrativního komplexu AFI centra Vokovice s 14000m² obchodních a kancelářských ploch se opět zvýší riziko nehod pro chodce v této oblasti. **Investor tento fakt v předložené DÚR vůbec nezohlednil a ani nepředložil a nenavrhl žádné řešení a opatření ke zlepšení dopravy a zvýšení bezpečnosti nejen chodců odsouhlaseného ODŽP MČ Praha 6.**

Důležitým faktorem přispívajícím ke snížené bezpečnosti chodců, ale i vozidel vyjíždějících z ulice K Červenému vrchu, je skutečnost, že maximální povolená rychlost v ulici Vokovická je 30km/h, ale není vůbec dodržovaná. Zejména „přespolní“ řidiči zde jezdí i rychlostí 70km/h a více. Na křižovatce Vokovická/K Červenému vrchu není dodržována přednost zprava, což vede k velmi nebezpečným situacím a v ranní špičce, kdy přes residenční lokalitu Vokovic jezdí tranzit ze středočeských obcí, není umožněn výjezd aut (místních občanů) z východního okraje ulice K Červenému vrchu kam je nyní i proponován nejen již několikrát výše zmíněný projekt „Rezidence Vokovice II.“, kde někteří občané uvádějí v tomto místě čekání až 20min., a navíc, odborníci při KA MČ Praha 6 dokonce projednávají přeměnu sportovního areálu v projektu Na Krutci, na rezidenční bytové domy.

Nejenže lze očekávat nebezpečný kolizní provoz s chodci, ale těžko někdo přesvědčí obyvatele okolních domů, že vzniklý provoz motorových vozidel se bude pohybovat v mezích hygienických norem, když už nyní jsou hodnoty PM₁₀ a hluku nadlimitní. Vliv soustavy tunelů Blanka jak na dopravu na Evropské třídě, tak na Vokovické, Na Krutci, Veleslavínské a Kladenské komunikaci v souvislosti s tímto dnes projednávaným projektem, není tedy možné pro orgán státní správy správně vyhodnotit, když neproběhlo řízení EIA, když neproběhla komplexní měření výskytu škodlivin v ovzduší na hlavních komunikačních tazích v rozsáhlém okolí této navrhované stavby.

Stanoviska příslušných DOSS neprokázala, že je v tomto bodě záměr v souladu se závaznou Politikou územního rozvoje ČR, zejména s čl. 24a:

„(24a) Na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených mezních hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu. Vhodným uspořádáním ploch v území obcí vytvářet podmínky pro minimalizaci negativních vlivů ploch s koncentrovanou výrobní činností na plochy bydlení, zejména s ohledem na lidské zdraví, hluk, prach nebo zápach.“

Ze všeho výše uvedeného vyplývá, že projekt tak, jak je navržen a doložen v DUR nelze z hlediska nedostatečného řešení dopravy a z důvodů nepřijatelné zátěže rozsáhlého území na životní prostředí a na životní podmínky obyvatel z automobilové dopravy v žádném případě umístit.

H. Stavbu nelze umístit, protože návrh není podložen průkaznými přírodovědeckými průzkumy a nelze tak spolehlivě rozhodnout o významnosti vlivu stavby na blízký přírodní park, PP Divoká Šárka a na aktuálně zde žijící, migrující či se jen vyskytující zvláště chráněné, případně silně ohrožené druhy živočichů a tak kvalifikovaně a správně rozhodnout o závažnosti zásahu.

Studiem spisu bylo zjištěno, že přírodovědecký průzkum založený ve spise je nedostatečně zpracovaný. Je málo podrobný a neúplný. Proto na jeho základě nelze spolehlivě rozhodnout o významnosti vlivu navrhované stavby na blízký přírodní park Šárka-Lysolaje a

na les, který přímo s pozemky stavby sousedí, stejně jako na aktuálně zde žijící, zvláště chráněné či silně ohrožené druhy živočichů, tedy rozhodnout o případné závažnosti zásahu, jak to požaduje „Hodnocení“ podle novely zákona o ochraně přírody a krajiny platné od ledna 2018 (s vyhláškou č. 1242 platnou od 1. 8. 2018).

Uváděné parametry hraniční zdi v předložené DUR umístované přímo na hranici s přírodním parkem by způsobilo neprůchodnost území pro vybrané druhy živočichů, což při skutečnosti, že přírodní park obklopuje areál stavby a stavebních zásahů ze severu, ze západu a jihozápadu, znamená omezení jeho smysluplné celistvosti.

V dokumentaci není dostatečně vyhodnocen krajinný ráz. Je evidentně podhodnocen, což je při zřejmé konfliktní situaci stavebních prací a následného využití území (jehož součástí jsou plochy s funkčním využitím lesní zeleně a plochy nelesní zeleně „NL“) s přírodním parkem zákonný požadavek

V DUR (dne 8. 7. 2019, kdy došlo k zajištění fotokopii) chyběl přehled zvláště chráněných druhů živočichů odpovídající realitě, tedy druhů, kteří na lokalitě (i v areálu) a bezprostředním okolí (přírodní park) nyní a několik stovek let žijí. Chybí např. silně ohrožené druhy jako je ještěrka obecná (*Lacerta agilis*) a slepýš křehký (*Anguis fragilis*), ohrožené druhy prskavec menší (*Barchinusexpolodens*), zlatohlávek tmavý (*Oxythyrea funesta*) a otakárek ovocný (*Iphiclidospodalis*). A pro úplnost : V náleзовé databázi ochrany přírody, kterou spravuje AOPK ČR, jsou např. Tyto údaje : výskyt netopýra rezavého (budova Zspectrum, Hanák 2009) a čolka obecného (lokalizace Aritma 1948-1982).

Chybí popis závažnosti zásahu (vlivu) na všechny reálně se zde vyskytující zvláště chráněné druhy, chybí smysluplná kompenzační opatření, především ke konfliktu s přímo navazujícím přírodním parkem, chybí průzkum xylofágních druhů na dřevinách, které budou odstraněny a na dřevinách při hranici přírodního parku, které budou výstavbou výrazně ovlivněny, chybí popis řešení osvětlení stěn novostaveb na hranici přírodního parku (afinita hmyzu na světlo je prokázána), hrozí stálý a dlouhodobý vliv, který způsobí snižování početnosti populace řady druhů a tedy i možné poškození biodiverzity (především hmyzu).

Protože přítomnost zvláště chráněných druhů živočichů bude nezbytné řešit výjimkou ze zákona, bude se tedy jednat o závažný zásah podle novely zákona platné od ledna 2018 (s vyhláškou č. 142 platnou od 1. 8. 2018), a je tedy nezbytné trvat na zpracování Hodnocení podle § 67.

V DUR není ani dostatečně řešena a prokázána dopravní zátěž a obslužnost po dokončení všech etap s ohledem na výskyt zvláště chráněných druhů v okolí stavby a budoucího souboru staveb – tedy na synergie vlivu a dopad na existenci zástavby a její obyvatele.

Na základě výše uvedeného, nedostatečné dokumentace a absence posouzení vlivu a dopadu stavby (synergie vlivu) a následného provozu stavby na výskyt zvláště chráněných druhů živočichů v území, namítající uvádějí, že nelze tuto stavbu umístit.

CH. Navrhovanou stavbu nelze umístit pro rozpor s obsahem zákona o ochraně zdraví obyvatelstva, akustická studie nevychází z reálných prokazatelných dat, proto nelze k jejím závěrům přihlídnout a zohledňovat je v tomto konkrétním správním řízení

Lze si jen těžko představit, že investor plánuje umístit soubor bytových a rodinných domů s proklamovanými luxusními byty, jež by měly splňovat ty nejprísnejší kritéria z hlediska ochrany zdraví jejich budoucích vlastníků do území, které je již dnes dle pravidelného měření ČHMÚ, nejhlučnejším a nejzamořenėjším územím vlivem motorové dopravy na území celého hlavního města, a které, nedojde-li k zásadním změnám ve vedení zejména příměstské dopravy do tohoto území, tak bude nepochybně zasaženo nadlimitním výskytem imisí i hluku z dopravy i v budoucnosti. Již dnes jsou totiž v tomto rozsáhlém území kolem křižovatky a terminálu PID a příměstských spojů Veleslavín/Vokovice překročeny zákonné limity imisí a hluku z motorové dopravy.

Akustická studie vypracovaná spol s r.o. EMPLA AG založená ve spise, na základě které HSHMP vydala souhlasné stanovisko s podmínkami, má zkreslená data neodpovídající skutečnosti. Ze spisu lze seznat, že měření hluku nebylo provedeno a hluková studie tedy není součástí DUR. K výpočtu hlukové zátěže byl použit jen model, pro který byla využita jen dopravní data. Zpracovatel uvádí chybné hodnoty intenzity dopravy, a to nižší, než je skutečný stav. Dle ročenky TSK za rok 2016, mapa na str. č.2, činila intenzita dopravy na Evropské třídě před odbočkou do Vokovic 30900 pohybů a po napojení ulice Vokovické a Veleslavínské, byla intenzita dopravy 34900 pohybů. Dle ročenky TSK za rok 2017, mapa na str. č.2, činila intenzita dopravy na Evropské před odbočkou do Vokovic 33800 pohybů a po napojení ulice Vokovické a Veleslavínské 38000 pohybů. Z takto uvedených dat správce komunikací HMP vyplývá, že zástupcem žadatele založená akustická studie do spisu co do použitých dat neodpovídá prokazatelně skutečné intenzitě dopravy jak pro ulici Evropskou, tak pro ulici Vokovickou. I ze samotné studie lze seznat, že v ní použitá data jsou nepodložená informacemi z všeobecně známých a pravidelně uveřejňovaných ročenek a podkladů TSK HMP. Předložená akustická studie zástupcem žadatele je tedy zavádějící a nepřezkoumatelná.. **Výpočty Akustické studie tudíž nebyly provedeny na základě užití skutečných dat a právem se lze domnívat, že v některých částech jsou výsledky výpočtů záměrně podhodnoceny a jinde zase nadhodnoceny jen proto, aby byly splněny hlukové limity, aby HSHMP mohla pro projekt vydat souhlasné stanovisko!!**

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem **nelze výhled pro roky 2019, 2021 a 2030 brát v úvahu na simulovanou hlukovou zátěž pro roky 2017, 2019, 2021 a 2030, jež se v takto zpracované akustické studii uvádí.** Zpracovatel ve studii navíc vůbec nezohlednil všeobecně známá a na sociálních sítích pravidelně uváděná data TSK HMP, ani data a dnes již možné výsledky měření po otevření Komerčního centra AFI centra Vokovice v roce 2018 a data, která již příslušná pracoviště HSHMP vlastní pro připravované stavební záměry v tomto rozsáhlém území.

Namítající proto uvádí, že zpracovatel hlukové studie vycházel a studii koncipoval za použití dat z dopravní studie spis. zn. : ETC 02/2018, kterou již namítající výše označili za nepřezkoumatelnou.

Namítající dále uvádí, že „Protokol o měření hluku EMPLA F9/2018 z 01/2018“ není součástí DUR!! V DUR tedy chybí důležitý podklad, který by prokazoval a dokládal použité základní údaje k výpočtu. Toto lze prokázat např. hned v tabulce č.1 podkladů této hlukové studie, neboť zde uvedená **vstupní data pro výpočet hlukové zátěže, jsou chybné a nepravdivé**. Jak již uvedli namítající výše, uváděná dopravní zátěž na ulici Evropská není pravdivá a je zcela účelově výrazně podhodnocena. Podle statistiky a ročenky TSK a.s., byla v porovnání s obsahem hlukové studie a použitým datům ETC s.r.o. **průměrná intenzita dopravy v roce 2017 na ulici Evropská o 10 - 30% VYŠŠÍ** (např. ETC 34900, ale TSK 38000). Přesto se tato studie stala podkladem pro výpočet hlukové zátěže v dané lokalitě!!

Lze tedy konstatovat, že data a závěry jak v hlukové studii, tak v dopravní studii nejsou pravdivá, nebylo tedy možné je použít pro zpracovávání dalších dokumentů založených ve spise, protože ty se tak všechny stávají nepřezkoumatelnými pro celé toto územní řízení.

Namítající důrazně upozorňují na skutečnost, že zpracovatel spol. s.r.o. ETC použila data TSK z roku 2016 (viz k tomu příloha dopisu TSK z 12.7.2017), přičemž je v rámci studie prezentovala jako data za rok 2017. **V meziročním nárůstu však došlo k navýšení IAD na ulici Evropská o minimálně 10-12%.**

Komunikace Vokovická je v dopravní, ale také v hlukové studii chybně(?) zařazena do kategorie komunikací II. třídy, ale dle dopisu MHMP, č. j. 1152182/2018, spis. Zn. : S-MHMP 1049752/2018 RFD ze dne 25. 7. 2018, a na základě rozhodnutí č.j. MHMP-68844/2000/DOP-O4/Dů ze dne 17. 10. 2000 je ulice Vokovická zařazena do kategorie místních komunikací III.třídy. Na základě tohoto zařazení platí na ulici Vokovická jiný hlukový limit, než jak je uvedeno v založené hlukové studii, a než uvádí její zpracovatel. I zde je tak v současné době nezákonně **překračován limit hluku**. To je mimo jiné možné prokázat měřením hluku, předloženém v rámci DUR pro záměr “RV II”, který mají posuzující stavební úřad, tak ODŽP k dispozici. **Tato hluková studie EMPLA AG s.r.o. ostatně i prokázala na ulici Vokovická před a po realizaci záměru překročené hygienické limity hluku, a to jak v noční tak i denní době!!**

Namítající také důrazně upozorňují na skutečnost, že hluková studie vůbec nezohledňuje plánovanou výstavbu paralelní dráhy RWY na Letišti Václava Havla, která má být vybudována oproti **stávající runway o 1,5km nejen blíž k centru města, ale právě blíž k navrhovanému záměru obou obytných souborů, zmiňovaných namítajícími v této části námitek. Pokud zpracovatel hlukové zátěže do prognózy do roku 2030 do hlukové studie nezahrnul tuto závažnou skutečnost, stejně jako předpokládaný a doložitelný nárůst automobilové dopravy a hluk z nich, jedná se o podklad nepřezkoumatelný a nepoužitelný.** V hlukové studii nejsou uvedeny žádné podklady, ze kterých zpracovatel čerpal - vycházel, a které by výše uvedené skutečnosti zahrnovaly.

Hluková studie nezahrnuje údaje pro provádění bouracích, zemních a stavebních prací. S tím namítající zásadně nesouhlasí, protože hluková studie pro tak objemný záměr není zpracována komplexně a neobstojí tak návrh žadatele, aby tyto informace obsahovala až studie v dalším stupni projednávání. Zpracovateli tedy nebyly v době zpracování známy typy stavebních mechanismů, místa a doby jejich nasazení.

Namítající uvádí, že již nyní **dochází k otřesům způsobeným dopravou, které se projevují trhlinami na fasádách a na zdech nemovitostí a čímž dochází k poškozování majetku vlastníků stávajících nemovitostí, a to zdaleka** nejen v ulici Vokovická. Ulice Vokovická již nyní trpí nadměrnou dopravní zátěží generovanou z 90% tranzitní dopravou, tedy nikoli dopravou indukovanou v místě záměru. Nelze tedy souhlasit s tím, že veškerá staveništní doprava bude vedena ulicí Vokovickou. To by určitě vedlo k narušení statiky mnoha stávajících nemovitostí, a tedy k jejich trvalému poškození. Namítající důrazně připomínají, že by záměr žadatele nepochybně znehodnotil životní prostředí a podmínku k bydlení většiny vlastníků nemovitostí v území Vokovic, **zasáhl by do pohody jejich bydlení a využívání pobytových zahrad nejen v rámci stavby projektu, a to způsobem vybočujícím v podstatné míře od obecných oprávněně požadovatelných standardů se zohledněním místních zvláštností dané lokality, která je klidnou, rezidenční oblastí, charakterizovanou v MPP jako zahradní město.** Zásah do pohody bydlení nelze posoudit ve světle závazných stanovisek dotčených orgánů, neboť při realizaci uvedeného projektu dojde k ohrožení životního prostředí a zhoršení zátěže v území (hluk, emise, doprava v pohybu, kontaminace podloží).

Tento záměr je návrhem, který již předem vykazuje znaky stavby trvale poškozující zdraví obyvatel, životní prostředí a pohodu bydlení, a to především ve stávající zástavbě, ale i obyvatel navrhovaných objektů. K pojmu „pohody bydlení“ se ostatně vyjádřil Nejvyšší správní soud již v minulosti, a to následně: *„I. „Pohodou bydlení“ ve smyslu § 8 odst. 1 in fine vyhlášky č. 137/1998 Sb., o obecných technických požadavcích na výstavbu, nutno rozumět souhrn činitelů a vlivů, které přispívají k tomu, aby bydlení bylo zdravé a vhodné pro všechny kategorie uživatelů, resp. aby byla vytvořena vhodná atmosféra klidného bydlení; pohoda bydlení je v tomto pojetí dána zejména kvalitou jednotlivých složek životního prostředí, např. nízkou hladinou hluku (z dopravy, výroby, zábavních podniků, ze stavebních prací aj.), čistotou ovzduší, přiměřeným množstvím zeleně, nízkými emisemi pachů a prachu, osluněním apod.; pro zabezpečení pohody bydlení se pak zkoumá intenzita narušení jednotlivých činitelů a jeho důsledky, tedy objektivně existující souhrn činitelů a vlivů, které se posuzují každý jednotlivě a všechny ve vzájemných souvislostech. II. Správní orgán při posuzování, zda je v konkrétním případě pohoda bydlení zajištěna, nemůže ovšem zcela abstrahovat ani od určitých subjektivních hledisek daných způsobem života osob, kterých se má stavba, jejíž vliv na pohodu bydlení je zkoumán, dotýkat; podmínkou zohlednění těchto subjektivních hledisek ovšem je, že způsob života dotčených osob a jejich z toho plynoucí subjektivní nároky na pohodu bydlení nevybočují v podstatné míře od obecných oprávněně požadovatelných standardů se zohledněním místních zvláštností dané lokality“* (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 2. 2006, č. j. 2 As 44/2005 - 116, publ. pod č. 850/2006 Sb. NSS).

Z hlediska umístění stavby je nutné zvážit i závazek HMP vůči směrnici EU 2002/49/EC ze dne 25. 6. 2002. Tento závazek byl zaveden do legislativy novelou zákona č. 258/2000Sb., jako součást zákona č. 222/2006 Sb. z 25. 4. 2006 a změnil 76/2002 Sb. Přílohy EU směrnice byly transportovány do vyhl. č. 23/2006 Sb. z 21. 11. 2006.

Vzhledem k tomu, že vstupní data o dopravní intenzitě na jednotlivých komunikacích, včetně dopravní zátěže současného areálu jsou účelově zkreslená a zavádějící, a stejně tak lze hodnotit i domněnku předpokladané zátěže IAD, kterou bude generovat nově vybudovaný areál po jeho dokončení, lze opět konstatovat, že hluková studie byla zpracovaná na situaci, která neodpovídá skutečnosti, ale nebude odpovídat ani době po případném vybudování projektu.

Namítající uvádí, že porovnáním současného stavu s údaji v hlukové studii lze dovodit podstatně větší hlukovou zátěž, než je dnes v roce 2019 a v roce 2021, i když dle tabulky a předpokladáných intenzit dopravy (např. v ulici Na Krutci) dojde k nárůstu dopravy minimálně o 10%. **Dopravní data v ulici Na Krutci uvedené v hlukové, ale i dopravní studii výrazně překračují hodnoty RPDI stanovená dle TP 189 uvedené v protokolu o autorizovaném měření hluku č. 32G2V04_2018 (včetně sčítání dopravy), při které je prokazatelně překročen hygienický limit hluku pro denní dobu.** Je tedy zřejmé, že zpracovateli nebyl znám **hlukový protokol**, který však měl k dispozici **ODŽP MČP6**, který se vyjadřoval k dopravní studii, a který měl v době vydání svého stanoviska i tento protokol k dispozici. Přesto ODŽP ÚMČ Praha 6 **do svého stanoviska k danému záměru tuto skutečnost vůbec nezahrnul/?!!**

Namítající uvádějí, že do území s nadměrným hlukem nelze umístit žádnou stavbu nebo záměr, který by jakkoli navýšil hlukovou zátěž do, již nadlimitně zatíženého území. Zpracovatel v DUR nijak neprokázal, že dojde ke snížení hlukové zátěže po realizaci záměru, ani neuvědl, že se jedná a hlukově nadlimitně zatížené území. Také pro zpracování studie použil záměrně podhodnocená nebo účelově naopak nadhodnocená dopravní data, která jsou v rozporu s ověřitelnými zdroji a v rozporu s pevně instalovanými měřicími prostředky a ročenkami TSK HMP a.s. Tak se tato chybná a nepravdivá data stala podkladem pro důležité dokumenty a studie založené a posuzované DUR. Z takto zpracovaných dokumentů nelze při hodnocení vhodnosti stavby vůbec vycházet a i těchto důvodů nelze stavbu umístit.

Namítající dále uvádějí, že je zde naprosto nepřehlédnutelný fakt, že zpracovatel záměrně upravil dopravní data, která se následně stala podkladem pro chybně vydané souhlasné stanovisko jak ODŽP, tak dalších DOSS a institucí. Došlo tak k účelovému ohýbání a změnám všeobecně známých dopravních dat u ulice Evropská, Vokovická, ale i třeba ulice Na Krutci, a to nejen s ročenkou vydávanou TSK HMP pro rok 2017, ale i s daty zjištěnými radarem Gemos v ulici Na Krutci a autorizovaným měřením hluku včetně sčítání dopravy.

Výpočet v hlukové studii se liší až o 5-9dB MÉNĚ oproti skutečnému (naměřenému) stavu v daném území (ve dnech 10. 4. - 11. 4. 2018) autorizovanou laboratoří faktorů prostředí Ametris. Tato laboratoř je autorizována podle zákona č. 258/2000 Sb., osvědčení o autorizaci č.A0050101012. Výhledový stav tohoto měření a prognóz pro rok 2030 pak ukazuje hlukové navýšení oproti stavu v roce 2017 o cca 5-9 dB. Vzhledem k tomu, že vstupní výpočet hluku je podhodnocen **o 5-9dB**, lze konstatovat, že **výhledový stav pro rok 2021 a 2030 bude mít za následek VELMI VÝRAZNÉ překročení hlukové zátěže**, a to nejen v **denní době**, ale zejména v **noční době**. Namítající si v této

souvislosti dovoluji důrazně upozornit posuzující stavební úřad na skutečnost, že podél komunikací s již dnes překročenými hlukovými limity žije v současné době až 1200 občanů Vokovic.

Namítající dále uvádějí, že v hlukové studii chybí podrobněji zpracovaná část předpokládaného hlukového zatížení občanů žijících při ulicích pod Aritmou, Půlkruhová a Lužná, zejména pokud zpracovatel uvádí, že na každém objektu projektu má být 6-12 kusů chladících venkovních jednotek s akustickým výkonem na úrovni 75dB!!

I z tohoto důvodu je předložená DUR nedostatečná a nepřezkoumatelná.

Data uvedená v dopravní i hlukové studii pro rezidenty žijících při vyjmenovaných komunikacích neodpovídají skutečnému stavu v roce 2017. Dopravní podklady a použitá data, způsoby a podklady měření, certifikace firem provádějících měření a technologie odečtu a zpracování nejsou v DUR vůbec doloženy a ty co jsou, jsou chybné, účelově pod nebo nadhodnocené, zavádějící a dokonce nepravdivé. Data pro ulici Na Krutci neodpovídají výstupům umístěného radaru Gemos instalovaného v ulici Na Krutci v roce 2017. Hluková studie, která uvádí stávající hlukovou zátěž v ulici na Krutci (tedy před případnou realizací záměru), byla vypočítána pomocí modelového výpočtu (softwaru) a na základě dopravních dat dodaných objednatelem. Výsledná hodnota neodpovídá hlukové zátěži v ulici Na Krutci, naměřené autorizovanou laboratoří Ametris (předmět autorizace G2 – hluk ve venkovním a vnitřním chráněném prostředí staveb). Tento protokol totiž jasně prokázal překročení hygienického limitu hluku na pozemních komunikacích III.třídy pro denní dobu „v chráněném venkovním prostoru stavby z automobilové dopravy“. Pro noční dobu hygienický limit nebyl překročen jen o 0,1dB. Tento limit hluku byl překročen i při mnohem nižším počtu IAD v dané ulici v porovnání s tím, co uvádí předložená hluková studie EMPLA AG pro rok 2017 a tím pádem jsou výpočty hlukové zátěže ve výhledovém stavu pro rok 2019, 2021 a 2030 uvedena **chybně a zkresleně až o 7dB!!Pokud by byla tedy použita certifikovaná data měření hluku (z roku 2018), která by byla vložena do výpočtového modelu spol. EMPLA AG, pak by výstup takového modelu potvrdil, že daný záměr způsobí po roce realizace až do roku 2030 navýšení denního a nočního hlukového limitu nejen v ulici Na Krutci a hygienický denní hlukový limit bude překročen téměř na celém území Vokovic o min. 3dB – 5 dB a hygienický noční limit minimálně o 3dB.**

Namítající uvádí, že na místní komunikaci III.třídy (Na Krutci a Vokovická, ty uvedeny jako jedny z výhradně využívaných místních komunikací k přístupu k areálu záměru) nelze vzhledem k již dnes nedodržení hlukových limitů povolit ŽÁDNÉ navýšení dopravní zátěže, protože lze hodnověrně prokázat, že ve dne 10. 4. - 11. 4. 2018 došlo k porušení zákona 258/2000 Sb., a dle §12 odstavce 3 nařízení vlády č.272/2011 Sb., v platném znění, přílohy č.3, části A, tabulky č.1, protože podle tohoto nařízení je nepřípustné jakkoli navyšovat dopravu v takto již zasaženém území. S ohledem na obsah čl.11 odst. 3 Listiny základních práv a svobod, nelze stavbu tak, jak je navržena umístit. Z Listiny totiž vyplývá, že výkon vlastnického práva nesmí poškozovat lidské zdraví, přírodu a životní prostředí nad míru stanovenou zákonem.

Vzhledem k výše uvedeným faktům a vzhledem také ke skutečnosti, že do území již takto zasaženém nadlimitním hlukem a imisemi z automobilové dopravy byl v roce 2019 umístěn další bytový projekt s názvem „Šárecký dvůr“, jenž by jednoznačně tyto hodnoty ještě umocnil a navýšil, nelze v území povolit další výstavbu, která zvýší automobilovou dopravu v tomto území.

Za podpory obsahu Listiny lidských práv a svobod, Zákona o ochraně životního prostředí č. 17/1992 Sb., Zákona o ochraně zdraví obyvatel a řady judikátů Nejvyššího správního soudu, namítající důrazně namítají, nemožnost umístění navrhované stavby, protože v předmětném území, kde je překročen hygienický limit, nelze umístit stavbu, jejíž dopad by způsobil zátěž obyvatel nad zákonné limity. Tak lze umístit pouze stavby, jež představují takovou zátěž, která generuje 0 dB (absolutní 0). To navrhovatel zjevně není schopen prokázat a neprokázal.

Namítající v této souvislosti odkazují na judikát NSS sp.zn. 9 As 28/2012, v němž se mimo jiné uvádí : „do území nadlimitně zatíženého hlukem nelze bez dalšího automaticky umísťovat stavby, které sice každá jednotlivě nepřitíží svým provozem dotčenému území nijak výrazně, ale v součtu jednotlivých případů znamenají postupné a významné přitěžování již nyní existující nadlimitní zátěži v území. S tímto závěrem, který slovy žalobce b) zamezuje „salámové metodě“ dalšího zatěžování území, se Nejvyšší správní soud plně ztotožňuje. Přírůstek hluku daný sumou všech do území umístěných staveb již zdaleka nevýznamný není; přitom každé jednotlivé územní řízení (a v návaznosti na to i soudní řízení) se vztahuje jen k jedné stavbě, která sama o sobě nepředstavuje významný příspěvek ke stávající hodnotě hluku. Na takovémto závěru nevidí zdejší soud nic protizákonného či, slovy obou stěžovatelek, „formalistického“. Právě naopak. Uvedený závěr důsledně respektuje základní zásadu práva životního prostředí označovanou jako zásada přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle níž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení (§ 11 a § 12 zákona o životním prostředí). Ostatně již z čl. 11 odst. 3 Listiny základních práv a svobod vyplývá, že výkon vlastnického práva nesmí poškozovat lidské zdraví, přírodu a životní prostředí nad míru stanovenou zákonem.

Novou výstavbu lze povolit pouze tehdy, když po realizaci projektu dojde k výraznému snížení hlukové zátěže v daném území. Toto není v předložené DÚR prokázáno!! Všechna data, která byla podkladem pro hlukovou studii byla uskutečněna v roce 2016 a 2017, ale nejsou ověřitelná a jsou neprůkazná, navíc jsou v rozporu s dopravními podklady TSK, daty z místních radarů a v rozporu s provedeným certifikovaným měřením a sčítáním dopravy. K největšímu nárůstu dopravy (převážně tranzitní) přes Vokovice došlo dalšími dopravními zásahy orgánů státní správy na úseku dopravy v blízkém i širším okolí Vokovic (BUS pruh Evropská a Podbabská, rekonstrukce komunikace Starodejvická, krátký interval SS křižovatky Horoměřická x Evropská, otevření tunelu Blanka). Toto vedlo k rapidnímu nárůstu tranzitní dopravy přes Vokovice od roku 2017 a trvá dodnes. Jen tranzit v ulici Na Krutci tvoří až 4600 aut denně. Tato skutečnost není zahrnuta do výpočtu hlukové zátěže a odhadu dopravy v klidu a v pohybu na komunikaci, kudy budou všechna nová vozidla vjíždět a vyjíždět do tohoto areálu. Lze tedy říci, že automobilová doprava v ulici Vokovická tvoří 6000-10000 aut denně. V porovnání s rokem 2000 a 2001 a dle výpovědi místních obyvatel, dále dle vektorové mapy MD lze říci, že doprava ve Vokovicích byla v letech 2000 a 2001 s pravděpodobností hraničící s jistotou v rozmezí 1-3 tis. Aut denně.

Nejvyšší správní soud tedy shrnuje, že je-li řada staveb umístovaná do území, v němž jsou hlukové limity překročeny, nelze argumentovat tím, že každá jednotlivá stavba představuje jen nevýznamný, byť měřitelný přírůstek již stávající hodnoty hluku.“

Namítající uvádějí, že **závěr zpracovatele ohledně hlukové zátěže území je chybný a velice zavádějící**, neboť podél některých komunikací III.třídy, které jsou uvažovány jako obslužné navrhovaného areálu, je již nyní překročen zákonný limit hluku, a je tak i porušen Zákon 258/2000 Sb., včetně všech navazujících nařízení vlády.

Neprovede-li stavebník dostatečná opatření k ochraně zdraví obyvatel Vokovic před hlukem, nemůže žádat, aby tato opatření provedl provozovatel, vlastník nebo správce zdroje hluku. To neplatí, dojde-li k prokazatelnému navýšení hluku ze zdroje hluku; co se považuje za prokazatelné navýšení hluku, tedy jak stanoví prováděcí právní předpis.

Investor nenavrhuje žádná protihluková opatření. Namítající proto požadují, aby, stavební úřad požadoval doplnění DUR o seznam protihlukových opatření, jejichž prostřednictvím investor zajistí dodržování platných hlukových limitů a norem.

Namítající důrazně upozorňují zúčastněné DOSS, že je nejprve nutné dopravně vyřešit situaci ve Vokovicích s přihlédnutím k existenci dat z provozu v roce 2018 otevřenému komerčnímu areálu AFI Vokovice, rezidence Šárecký Dvůr, doposud nerealizovanému, avšak odvoláním napadeného rozhodnutí o umístění projektu „Residence Vokovice II“, a plánované zástavbě při areálu „Džbán“, KC Cube, OS Evropská a projekt bydlení rekultivované teplárny Veleslavín (přesný název projektu není namítajícím znám) teprve po těchto změnách a snížení hlukové zátěže v ulici Vokovická a Na Krutci lze hovořit a další bytové výstavbě v tomto nadlimitně hlukově a imisně zatíženém území. Předložená DUR a hluková studie zatížení provozem výše uvedených staveb a projekty v území realizovaných či navrhovaných, vůbec nezohledňují při tom v případě již realizovaného a zkolaudovaného administrativního centra AFI Vokovice jde o 14000m² obchodních a administrativních ploch a **jen** s 285 podzemními parkovacími stáními!! Dále namítající požadují posouzení dopravy v pohybu, a to zejména propustnost ulice Vokovická a okolních ulic i v souvislosti s tím, že 70x denně jsou spuštěny závory a také s ohledem na to, že používaná data pro simulaci dopravní zátěže jsou z roku 2016 a zdaleka již neodpovídají skutečnému stavu. Namítající také připomínají, že stanoviska, rozborů a studie vycházející z údajů více jak 3 roky starých, nelze pro toto řízení připustit a brát je za relevantní, neboť již v dnešní době neodpovídají skutečnosti.

Namítající připomínají, že bez rozhodnutí odboru dopravy ÚMČ Praha 6 o trvalé místní úpravě provozu ve Vokovicích, omezující průjezd tranzitní a zejména příměstské dopravy (čím by došlo k úbytku v ulicích Vokovická a Na Krutci až o 1500 - 4500 pojezdů denně), žadatel o vydání územního rozhodnutí na umístění předmětného projektu nevyhoví hlukovým limitům pro dané území.

Namítající dále připomínají, že stavební úřad je vždy povinen zajistit, aby záměr žadatele k umístění bytového projektu, a ke stavbě zdroje hluku, byl z hlediska ochrany před hlukem posouzen příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví. Tomu však **doposud byla**

investorem předložena neaktuální stanoviska a zavádějící data, na základě kterých příslušný správní orgán veřejné ochrany zdraví vydal chybné rozhodnutí.

Záměr tudíž není z hlediska již stávající hlukové zátěže v předmětném území ani z hlediska proponovaného výskytu vzniku hluku v souvislosti s navrhovanou stavbu v souladu se stávající legislativou.

Namítající namítají neplatnost Závazného stanoviska Hygienické stanice ze 30. 7. 2018.

Navrhovaný, údajně luxusní bytový areál nelze umístit, neboť jak vyplývá z předložené dokumentace, investor nenaplnuje svým návrhem obsah platných právních předpisů o ochraně zdraví obyvatel. Stejně tak v rámci žádosti o vydání rozhodnutí k umístění stavby nenavrhuje v rámci předloženého projektu žádná řádná protihluková opatření.

I. Rozptylová studie pro DUR k návrhu projektu „Šárka Valley“, zpracovaná Ing. Bohuslavem Poppem v Hradci Králové, březen 2018 EMPLA AG spol.s.r.o. arch. Č. 132/2018 (oznámení záměru dle přílohy č.3 a k zákonu č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí) obsahuje chybnou argumentaci a opět zkreslená data ohledně koncentrací škodlivin a dokumentace Hodnocení vlivu znečišťujících látek v ovzduší na veřejné zdraví zpracované EMPLA AG spol. S.r.o. a je zpracovaná pro projekt „Šárka resort“!!! (a nikoli „Šárka Valley“), Praha 6, aktualizace k záměru navrženém v roce 2017, vypracovaná Mgr. Denisou Jenčovskou (Pelikánovou), PhD. V Hradci Králové, srpen 2017, arch. Č. 374/2017

V hodnocení vlivu znečišťujících látek v ovzduší na veřejné zdraví obyvatel zpracovatel uvádí na straně 4, bod II (Popis posuzovaného záměru), že po realizaci záměru dojde navrženým projektem k transformaci současného areálu na bytový soubor **o kapacitě cca 332 bytových jednotek a přibližně 680 parkovacích stání**. Namítáme, že žadatel nepředložil studii EIA, jež musí předcházet územnímu řízení, pokud bude v projektu víc jak 500 parkovacích stání. Investor navrhuje projekt tak, aby nebylo nutné zjišťovacím řízení projít. Nad 500 parkovacích stání se projekt nepochybně změní až v průběhu stavby, což lze bez problémů již nyní z dokumentace seznat. Namítající dále uvádí, že to je v rozporu s DUR, tak jak byla předložena stavebnímu úřadu. Tato hodnotící studie je navíc zpracována pro jiný, než nyní projednávaný projekt, tedy „Šárka Resort“ a nikoli „Šárka Valley“, což lze však namítnout i při studiu dalších dokumentů a stanovisek DOSS založených ve spise jako např. u stanoviska Kanceláře architekta MČ Praha 6.

Namítající uvádí, že majoritní vliv na imisní situaci v území má a bude mít především **doprava**, stejně jako uvádí studie znečištění. V této studii je uvedeno, že areál bude **generovat 685 příjezdů a 685 odjezdů, celkem tedy 1370 pojezdů denně**. Dále v této studii zpracovatel hovoří o **332 bytech a 10 rodinných domech**, nikoli o 224 bytech a 6 rodinných domech tak, jak investor uvádí ve své žádosti stavebnímu úřadu a dalším úřadům státní správy, od kterých chtěl a získal souhlasné stanovisko. Studie deklaruje překročené hodnoty benzo(a)pyrenu o 50-58% a to se jedná o hodnocení imisní situace v koncentrovaném 5 letém průměru na ploše velikosti čtverce 1 x 1 km, což výrazně snižuje skutečné hodnoty znečištění v místě záměru. A to se záměr nachází na území, které je téměř z poloviny pokryto zelení a

porosty území Divoké Šárky. I sám MHMP uvádí k hodnocení kvality ovzduší v síti čtverců 1 x 1 km, že o vhodnosti hodnocení území města nemá smysl polemizovat, protože samozřejmě nikdy **NEMŮŽE POSTIHNOUT KVALITU OVZDUŠÍ PODÉL OS VYTÍŽENÝCH KOMUNIKACÍ**, natož uvnitř zástavby, v tzv. uličních kaňonech. Lepší obraz o kvalitě ovzduší může poskytnout pouze modelové hodnocení kvality. Tento model ale nebyl zpracovatelem doložen. Vzhledem k tomu, že měřicí stanice ČHMU PM₁₀ byla přemístěna z oblasti Vokovic do parku v Břevnově a do zeleně v Suchdole (v místech, která nejsou vůbec zatížena dopravou), lze říci, že modelový **výpočet pro znečištění ve čtverci 1 x 1 km, který se stal podkladem dat pro zpracovatele, je pro oblast Vokovic absolutně nevyhovující, zavádějící a neodpovídá požadavkům a předpisům EU**. Proto výsledky měření udávají podstatně lepší kvalitu ovzduší, než ve skutečnosti dýcháme. I tak dochází k překročení zákonem stanovených maximálních hodnot škodlivin. Hodnoty škodlivin jsou ve skutečnosti úplně jiné, než jsou místa, kde lidé skutečně žijí a pracují a kde by měl být tedy naplněn zákon 201 / 2012 Sb. Dle směrnice EU- 2008/50/EG Evropského Parlamentu a Rady z 21. 05. 2008 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistějším ovzduším pro Evropu a zákona o ochraně ovzduší 201 / 2012 Sb., musí být odběrná místa měřicích stanic ve výši 1,6 až 4m, nejdále 10m od hrany komunikace, která je zdrojem znečištění a 25 m před nebo za křižovatkou, kde je proud vozidel přerušován a způsobuje kolísání emisí (např. semaforey nebo díky provozu stop-and-go). Na Praze 6 jsou odběrná místa umístěna do parků a do zeleně mimo komunikace!! **Nejzávažnější je, že hodnoty naměřené chybnými postupy, se pak stávají vstupními hodnotami do modelového hodnocení kvality ovzduší pro připravované stavby (rozptylové studie), které podléhají zákonu 100 / 2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí. Tato posouzení jsou tedy nevěrohodná a takováto chybovost se projeví i v rozptylové studii založené žadatelem do DUR.**

Ulice Na Krutci a ulice Vokovická jsou plánovány jako hlavní dopravní obslužné komunikace pro záměr „Šarka Valley“. Obytná zástavba přímo sousedí s danými komunikacemi, mnohdy oddělená chodníky, které nesplňují ČSN 736110, navíc nemovitosti nejsou výškově ani jinak odděleny od těchto komunikací a jsou v jejich bezprostřední blízkosti. Tyto nemovitosti a obytné budovy podél těchto komunikací jsou již nyní, a po realizaci záměru budou ještě více, zasaženy emisemi z provozu motorové dopravy.

Emise ze spalovacích motorů jsou vypouštěny v bezprostřední blízkosti obyvatel na nevyhovujících chodnících ve Vokovicích. Dlouhodobý pobyt v blízkosti (do 50-200m) od frekventovaných silnic (10tis. nebo více – Evropská, Vokovická) je identifikován jako jedna z příčin vyššího rizika infarktu myokardu.

Poměrně zásadní otázkou je nejistota a vypovídající schopnost modelu. Je zřejmé, že emitované látky se budou rozptylovat jak v tělese vozovky, tak v jejím okolí. Překročení imisních limitů v tělese vozovky napovídá, že v bezprostředním okolí se budou vypočtené koncentrace imisním limitům blížit. Pokud v posuzované lokalitě je nejvýznamnějším zdrojem všech látek doprava, a nejistota modelu značná, je možné, že skutečný imisní dopad bude vyšší a limity budou překročeny i v přilehlé obytné zástavbě.

Právě bezprostřední blízkost vozidel a jiných strojů obytné i komerční zástavbě je jedním z hlavních důvodů, proč mobilní zdroje představují nejvýznamnější z hlediska dopadu na lidské zdraví zdroj znečištění ovzduší v městských aglomeracích.

Namítající uvádí, že dle CDV emise znečišťujících látek a skleníkových plynů z jednotlivých druhů dopravy a podíl dopravy na celkové emisní bilanci v roce 2016 tvoří největší podíl IAD a celkový podíl automobilové dopravy mimo leteckou a vodní dopravu se podílí na znečištění (PM, Co₂, N₂o, NO_x, Co) z 90-98% dle typu polutantů. Rozptylová studie obsahuje špatné zařazení komunikací a počet pojezdů je zkrácený. Rozptylová studie potvrzuje navýšení dopravy se záměrem po realizaci projektu na komunikacích III.tříd, kde jsou **překročeny zákonné hygienické limity hluku**.

EK odhaduje počet předčasných úmrtí v ČR na 10tis. ročně, studie SZU (2013) cca 7tis. ročně v důsledku znečištění ovzduší částicemi. Emise vozidla závisí na mnoha faktorech, ale při snížení plynulosti provozu se emise výrazně zvyšují (denní ranní kongesce).

Další rizikové látky pro zdraví jsou jemné částice (PM₁₀, PM_{2,5}). Ty jsou produkovány spalovacími motory, ale i otěrem brzd, tyto látky se usazují v plicích, a cestou krevního oběhu se následně mohou šířit podél čichového nervu až do mozku. Často jsou na tyto částice navázány organické látky (polotěkavé) a polyaromatické uhlovodíky (benzo-a-pyren). Tyto látky jsou **vysoce karcinogenní**.

Imisní limity v lokalitě záměru pro celkový obsah znečišťující látky benzo(a)pyren jsou o překročeny o 50% než je zákonem stanovená horní hodnota imisního limitu dle přílohy č. 1, zákona č. 201 / 2012 Sb. pro ochranu zdraví lidí.

Zvýšení intenzity dopravy v ulici Vokovická a Na Krutci zvýší celkové emise těchto látek (PM_{2,5}, PM₁₀, BaP, NO₂) z dopravy tím, že bude zvýšen příspěvek místního zdroje k imisím a tím i celkové imise.

Zpracovatel dosáhl závěru použitím nesprávných vstupních dat a bagatelizací výchozího stavu v lokalitě. Data TSK 2016, použita jako vstupní data z roku 2017, data z radaruGemos, certif. měření hluku vč. sčítání dopravy atd.) jsou toho pak důkazem. V oblasti vstupních dat dochází k podhodnocení intenzity dopravy nebo naopak k nadhodnocení, a to jednak z příspěvku záměru a jednak dopravy nezávislé na realizaci záměru. (zejména v oblastech s intenzivní výstavbou jsou skutečné intenzity dopravy vyšší, než odpovídá modelům, a plynulost dopravy je nižší než předpokládaná). Dále dochází k podhodnocení emisí, protože není dostatečně brán v potaz příspěvek vozidel s nadměrnými emisemi z důvodu konstrukčních a výrobních vad, technologických omezení a výskytu závad.

Čísla nejsou podložena studií zpracovanou na základě platných právních předpisů. Zákon připouští u některých škodlivin max. počet překročení během roku (např. PM₁₀ 35x). Studie uvádí roční průměrné koncentrace na hot spot stanicích v Praze, Brně a dalších městech, ale vůbec neuvádí fakt, že už v roce 2015 dle ČHMÚ byl v dotčeném území překročeny zákonné limity znečištění. Pro hodnocení koncentrací škodlivin (např. PM₁₀) **nelze použít roční průměr, jak ho použil zpracovatel**. Archivní data z měřicích stanic ČHMÚ Vokovice-Veleslavín (v ul. Egyptská), i ze stanice Alžírská dokládají, že hodnoty na ulici Evropská byly daleko vyšší (**až 332,8 µg/m³ v 03-2015, limit pro jednorázové překročení je 50 µg/m³**). **V lokalitě jsou překračovány koncentrace PM₁₀ více krát než povoluje zákon 201/2012 Sb., příloha č.1. (maximální počet překročení je 35 ročně). V roce 2012 došlo k 72 překročením PM₁₀ za 1 rok, v roce 2015 došlo ke 21 překročením PM₁₀ za první 3 měsíce (což by odpovídalo přibližně 70-84 překročením za rok), než byla**

stanice přemístěna do parku na Břevnově a zeleně na Suchdole. Dle dat ČHMU je patrné, že koncentrace PM₁₀ se každoročně zvyšuje. To odpovídá narůstající intenzitě dopravy, kterou potvrzuje nyní, ale i ve výhledu zpracovatel.

Imisní limit pro PM_{2,5} nevyjadřuje bezpečnou hodnotu pro lidské zdraví. V roce 2005 stanovila **WHO limity ročních průměrných koncentrací na 10ug/m³ pro PM_{2,5} a 20ug/m³ pro PM₁₀**. Evropská směrnice 2008/50, ze které imisní limity vychází stanovené zákonem o ochraně ovzduší, uvádí ve své preambuli, že neexistuje žádná hodnota, kterou by bylo možné považovat za bezpečnou pro lidské zdraví a uvádí, že koncentrace PM_{2,5} by měly být snižovány i při dosažení imisního limitu. Tyto limity jsou překročeny i dle studie EMPLA AG s.r.o. doložené daty CHMU pro roky 2012-2016, mezitím však ale došlo ke zprovoznění TKB a nárůstu veškeré dopravy na území Prahy 6, a také Vokovic, lze tedy očekávat, že vstupní data neodpovídají skutečné situaci v lokalitě a situaci nyní v roce 2019.

Zpracovatel v DUR i na základě výpočtu z podhodnocených dat neodpovídajících skutečné situaci znečištění ovzduší v lokalitě záměru doložil, že výše uvedené bezpečný limit stanovený WHO bude a je překročen : dle klouzavého 5 letého průměru dat CHMU je průměrná roční koncentrace PM_{2,5} 17ug/m³ a PM₁₀ 25,35ug/m³. V lokalitě je tedy překročena bezpečná hodnota pro lidské zdraví dle WHO (2005)!!

Existuje plán pro zlepšování kvality ovzduší v Praze (PZKO) pro Prahu z roku 2016. Dle dat z roku 2011 v PZKO měly být mobilní zdroje podíl 96% na celkových emisích částic PM_{2,5}, 77% na celkových emisích částic NO_x a 84% na celkových emisích BaP. Lokální topeniště se na znečištění podílejí marginálně.

Pro výpočet rozptylové studie záměru „Šarka Valley“ byla použita metodika SYMOS 1997, přitom pro zpracování rozptylové studie pro benzo(a)pyren je předepsaný národní metodikou model MEFA. Model použitý zpracovatelem neodpovídá aktuální metodice a hodnocení rozptylových podmínek v současné době.

Emisní fakta uvedená ve studii je obtížné přezkoumat, protože nikde nejsou souhrně popsány, není uvedeno, jakým způsobem byly získány a již vůbec ne, jaká je, alespoň orientačně jejich nejistota.

Znečištění ovzduší v kterékoli lokalitě je zjednodušeně řečeno dáno celkovými emisemi, tj. součtem emisí z každého vozidla, a místními rozptylovými podmínkami. Celkové emise jsou dány počtem vozidel a průměrnými emisemi na vozidlo, je však třeba připomenout, že emise mezi jednotlivými vozidly se liší až o několik řádů. Průměrné emise na vozidlo jsou ovlivněny provozními podmínkami, mimo jiné též plynulostí dopravy, která závisí na poměru počtu projíždějících vozidel a skutečné kapacity.

Namítající zdůrazňují, že předložená DÚR vůbec neřeší koncentrace PM_{2,5}, jak to požaduje zákon č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší. **PM_{2,5} jsou uvedeny jen na základě metodiky SYMOS 1997 za pomoci dopravních podkladů, které neodpovídají skutečnosti a počty vozidel jsou podhodnocené a to i po realizaci záměru, z toho vyplývají i nižší emise, které zpracovatel uvádí.** Sám zpracovatel uvádí nejistotu, která vyplývá z použitých dat a postupů a především z modelového výpočtu. Navíc zpracovatel uvádí, že použitý **model SYMOS 1997 má omezení a zjednodušuje realitu**. Věrohodnou studii investor nedoložil a ani neuvážil zhodnocení polutantů v kombinaci s ostatními vlivy i s každoročně vzrůstajícím

počtem automobilů. Porovnání rozdílů bez a s realizovaným záměrem nejsou podstatné. Podstatné jsou hodnoty po realizaci záměru porovnané s limity, které povoluje příl. č.1 Zákona č. 201/2012 Sb. **Zpracovatel studie vychází z údajů zadavatele, které jsou nejen nedůvěryhodné, ale zásadně chybné, na základě toho jsou uvedeny pouze výsledky, bez jakýchkoli podkladů o tom, jak byly vypočteny a jsou tedy nepřezkoumatelné. Stavba i tak, nesplňuje zákonné požadavky dle zákona č. 201 / 2012 Sb. a stavba tedy není přípustná a nelze ji tedy umístit.**

V celé studii chybí jakákoli diskuze o stavu poznání a možných dopadů na lidské zdraví nebo pohodu bydlení, která by měla zaručovat mimo jiné absenci vlivu dopadů způsobujících prokazatelně nadměrné riziko pro lidské zdraví.

Dle všech dostupných a známých poznatků ke snížení koncentrací zdravotně rizikových látek v lokalitě je možné pouze výrazným snížením emisí z mobilních zdrojů, snížením emisí každého jednotlivého vozidla nebo snížením intenzit dopravy. Vegetace jako kompenzační opatření se neosvědčil, svědčí o tom studie z USA.

Na důležitost správnosti vstupních dat upozorňuje i studie „Nejčastější chyby a pastí při výpočtu rozptylových studií z pohledu tvůrce rozptylových studií“ Lenky Janatové z Oddělení modelování a expertíz ČHMU z roku 2011.

Dle dat ČHMU neodpovídaly hodnoty PM₁₀ ani v roce 2012 ani v 2015 pro předmětné území zákonným limitům. Limity jsou prakticky překračovány téměř denně. Nejhůře je dle statistik ČHMU znečištěno právě území kolem dopravního uzlu Vokovice – Veleslavin a jmenovitě ta její část, západně od Evropské na ulici Vokovickou (viz.RS AFI Vokovice). Navíc z těchto dat je patrný nárůst hladin těchto polutantů. Lze předpokládat, že v době realizace stavby budou hodnoty ještě více nadlimitní a tudíž překračující zákonné limity než byly v minulosti. Namítající připomínají, že studie založená v DÚR vůbec neposuzuje koncentrace PM_{2,5}, kdy zákon o ochraně ovzduší č. 201 / 2012 Sb. limituje i množství PM_{2,5}.

Modelové hodnocení kvality ovzduší EIA PHA 915 (viz příloha č. 3) jsou v legendě v grafické části nejvyšší změřené nebo očekávané hodnoty polutantů barevně označeny jako „více než“. Jelikož není ve stupnici v legendě barva s uvedením hodnot pro vyšší než dosažené znečištění, není vůbec patrné, jaké hodnoty znečištění barva pro největší znečištění zahrnuje. Např. výkres č. 28 přílohy č.3 „Grafika“: pro IHd PM₁₀ „vyšší než 220“ znamená 221 nebo 1000?? Modelové hodnocení kvality ovzduší z tohoto důvodu nemá žádnou vypovídací schopnost a neumožňuje kvalifikovaně porovnat zobrazené hodnoty s limity danými platnou legislativou.

Namítající uvádí, že jsou známé **zdravotní důsledky i při krátkodobém zvýšení denních koncentrací částic frakce PM₁₀**, které se podílí na celkové nemocnosti a úmrtnosti, zejména onemocnění srdce a cév a také kojenecké úmrtnosti, tyto akutní zánětlivé změny mohou přejít do chronické fáze se vznikem chronické bronchitidy a následným postižením oběhového systému. Nejcitlivější skupinou jsou děti, staří lidé a lidé s chorobami plic a oběhového systému, ale také kuřáci. Účinky jednotlivých znečišťujících látek se navzájem potencují. Toto ostatně **potvrzuje i zpracovatel studie.** Dle WHO je totiž riziko vzniku nádorového onemocnění při expozici benzo(a)pyrenu 8,7 případů na 100 tis. obyvatel (viz k tomu studie ATEM s.r.o.). **Zpracovatel dokonce uvádí riziko až 1 osoby na 10 tis. obyvatel pro městskou aglomeraci dle dat SZU (2016).**

Namítající uvádí, že studie vůbec neuvádí množství škodlivin, které se uvolní do ovzduší při sanaci areálu, kde je přes 38554 tun kontaminového materiálu. Namítající nesouhlasí s tím, aby při sanaci kontaminovaného areálu bylo riziko pravděpodobnosti vzniku nádorového onemocnění pro populaci (trvale žijící obyvatele Vokovic) akceptovatelné, jak uvádí zpracovatel v předložené DUR.

Podklady zpracovatele v DUR jsou v příkrém rozporu se závěry nemalého počtu rozptylových studií, zadaných a hrazených zpracovateli a investory různých stavebních záměrů, v jejichž důsledku bude navýšena intenzita IAD. Ze všech dostupných podkladů je zcela evidentní, že intenzita dopravy na mnohých místech Vokovic překračuje reálnou kapacitu silniční sítě místních, obslužných komunikací, že automobilová doprava je jedním z hlavních zdrojů znečištění ovzduší, které je ve většině měst včetně Prahy nadměrné, a které má enormní negativní dopady na lidské zdraví. Lze očekávat, že dalším navýšením intenzity dopravy bude častěji a na více místech docházet ke tvorbě kolon, že se zvýší celkové emise nejen navýšením počtu vozidel, ale i navýšením jednotlivých vozidel v důsledku snížená plynulosti dopravy, a logicky se zvýší emise, které způsobí nárůst koncentrací těchto látek v ovzduší. Přesto závěry této studie uvádějí, že záměr bude mít zanedbatelné nebo vůbec žádné negativní dopady, naopak, že tento záměr zlepší kvalitu ovzduší a kvalitu života místních snížením těchto karcinogenních látek v ovzduší.

Namítající uvádí, že nelze zaručit, že bude možné dosáhnout v dohledné krátké době významného snížení hluku a emisí tím, že budou sníženy emise na projeté vozidlo např. odstraněním emisních závad, ať již výrobních, nahodilých nebo cíleně způsobených závad, ač technicky možné je, a že jediným známým účinným řešením, které je MHMP reálně schopeno v krátkém čase dosáhnout, je razantní snížení intenzit dopravy v ulici Na Krutci a Vokovická

Ze všech veřejně dostupných podkladů (TSK, radar gemos, sčítání dopravy při certifikovaném měření hluku) je zřejmé, že na Vokovické a Na Krutci dopravní intenzita překračuje reálnou kapacitu komunikační sítě, že IAD je jedním z hlavních zdrojů znečištění ovzduší a nadlimitní hlukové zátěže se všemi zdravotními důsledky pro místní obyvatele. Toto zatížení je nadměrné a má enormní negativní dopady na lidské zdraví již dnes. Navýšením dopravy by došlo častěji a na více místech k tvorbě kolon a přesto zpracovatel neuvádí žádné negativní dopady.

Dle listiny základních práv a svobod mají občané právo na život (článek 6), na ochranu zdraví (článek 31) a na příznivé životní prostředí (článek 35). Je otázkou, zda svoboda pohybu, zaručená stejnou listinou, implikuje právo provozovat osobní automobil v ulici Na Krutci a Vokovická rezidentům mimo tuto čtvrť a dává tím právo státní správě nedodržovat hygienické hlukové a imisní limity.

V souladu se zkušenostmi z dnes již nadlimitně zamořeného území Vokovic, považují namítající za vysoce pravděpodobné, že by navrhovaná stavba způsobila významné zhoršení kvality ovzduší a hlukové zátěže v posuzované lokalitě, jak z hlediska nadměrného výskytu oxidu dusného, tak na ně navázaných karcinogenních látek, mj. BaP. Kvalita ovzduší v posuzované lokalitě je již před umstěním navrhovaného záměru neúnosná zejména

z hlediska předpokládaných dopadů na lidské zdraví. Popřípadným zprovoznění areálu by došlo k navýšení emisí oxidu dusného a PM₁₀, PM_{2,5} částic z důvodů navýšení intenzit dopravy, a to by významně ohrožovalo zdraví a životy již dnes zde žijících obyvatel i tím, že by došlo k navýšení rizik vzniku, závažnosti výskytu řady akutních a chronických onemocnění a navýšení rizik předčasných úmrtí. O totálním snížení pohody bydlení a totálním znečištění životního prostředí v celém území ani nemluvě.

J. Předmětný stavební záměr je navrhován do území přímo sousedícím s hranicí Přírodního parku Šárka-Lysolaje a PP Divoká Šárka, tedy jiným, než stavebním zákonem chráněného území. Realizace záměru je podmíněna rozsáhlým kácením dřevina zapojených porostů mimo jiné i na pozemcích, které jsou součástí přírodního parku a ve vlastnictví jiné právnické osoby, než je investor či realizátor případně umístěné stavby.

Přesto není v DUR založen jediný doklad o tom, že vlastník takového pozemku označeného v ÚPP jako nelesní, resp. lesní zeleň, s umístěním altánu/?, budované komunikace a využití a realizace nových sítí souhlasí a stejně tak není v DUR založena žádná nájemní či jiná smlouva opravující žadatele, žádat o umístění staveb a další zásahy a kácení na pozemku ve vlastnictví jiné právnické osoby.

Bez předložení takové smlouvy nelze stavbu umístit.

Jak již výše uvedeno, realizace záměru předpokládá a je podmíněna rozsáhlým kácením dřevin a keřových porostů. V kolizi s navrhovanou stavbou i na pozemcích lesní zeleně je dle žadatele 82 ks dřevin rostoucích mimo i na pozemcích lesa, různého druhového složení a 3.445 m² zapojených keřových porostů. Namítající si dovoluují připomenout, že ODŽP ÚMČ Praha 6 v koordinovaném stanovisku uvádí, že dřeviny jsou v kolizi se stavebním záměrem. Opak je však pravdou. Dřeviny kácené z důvodů rekonstrukce starých a výstavby nových sítí, „parkové“/??/ komunikace a altánu/??/ jsou takto v kolizi se stavebním záměrem a navíc mají být káceny na pozemcích nelesní, resp. lesní zeleně, tedy na pozemcích, které jsou ať již jakkoliv již součástí lesa a ten součástí Přírodního parku Šárka-Lysolaje vyhlášeného vyhláškou Hlavního města Prahy a ODŽP jako příslušný orgán státní správy se ve svém stanovisku vyslovil souhlasně pro kácení i takových dřevin. Jen pro zajímavost namítající uvádějí, že např. správce radioreléového vedení, telekomunikačních sítí a zařízení, stejně jako PRE kácení v blízkosti svých zařízení nepovolili.

Z výše uvedeného vyplývá, že dřeviny rostoucí na pozemcích lesa, nejsou v kolizi s stavbou jak ve svém stanovisku mylně uvádí ODŽP ÚMČ Praha 6 a není tedy nutné je kácet.

K. Namítající vznáší námitku podjatosti Ing. Stanislavy Kotáskové, která tento stavební záměr posuzuje a bude i spolurozhodovat o jeho případném umístění, námitku podjatosti nadřízeného této pracovnice, vedoucího odboru výstavby ÚMČ Praha 6, Ing. Petra Malotína, námitku podjatosti jeho nadřízeného, tajemníka Úřadu městské části Praha 6, Ing. Jana Holického a námitku podjatosti starosty městské části Praha 6, Mgr. Ondřeje Koláře a podávají návrh vyloučení těchto osob z jakéhokoliv rozhodování, vztahujícímu se k této správní věci a v této správní věci.

Odůvodnění :

Ing. Stanislava Kotásková je zaměstnancem Úřadu městské části Praha 6. Takovým zaměstnancem je i vedoucí odboru výstavby Ing. Petr Malotín, který, což je veřejně přístupná informace, pobírá pravidelně čtvrtletní i roční odměny od městské části Praha 6, tedy od samosprávy, která je v tomto řízení v postavení účastníka řízení. Městská část Praha 6 má nepochybně nepochopitelný zájem na úspěchu žadatele v tomto správním řízení, spočívající v umístění této navrhované stavby, neboť s investorem stavby uzavřela memorandum o spolupráci a součinnosti při realizaci této stavby, ač je městská část účastníkem tohoto správního řízení, v němž by měla hájit oprávněné zájmy a práva občanů městské části. Přesto vedení městské části straní zájmu investora, protože je za to dle obsahu memoranda městská část odměněna částkou 5 milionů korun a bude jí předána do vlastnictví vybudovaná mateřská škola. Vedení městské části Praha 6, reprezentované starostou městské části, Mgr. Ondřejem Kolářem, má tedy přímý majetkový zájem na umístění navrhované stavby, jak to vyplývá z usnesení rady městské části Praha 6 č. RMČ 417/19 z 23. 4. 2019, kterým bylo odsouhlaseno uzavření výše uvedeného memoranda „o společném zájmu a cílech“ s investorem stavby, spol. Šárka Valley s.r.o. a Crestyl Real estate s.r.o., v němž je právě i řešeno finanční plnění ze strany investora stavby ve prospěch městské části Praha 6. Namítající uvádí, že je nepřijatelné, aby o věci, na které má finanční a majetkový zájem městská část jako účastník tohoto správního řízení, účastník, který má zastupovat zájem občanů městské části a nikoliv zájem investora v řízení, které vede Úřad městské části Praha 6 k žádosti investora na vydání rozhodnutí o umístění této stavby, rozhodovali jeho vlastní zaměstnanci, kterým je nadřízen tajemník ÚMČ Praha 6, jenž funkčně podléhá starostovi městské části Praha 6, jenž s žadatelem o vydání správního rozhodnutí, která má vydat zaměstnanec tohoto úřadu uzavíral starosta memoranda, jehož obsahem je i finanční plnění ve prospěch městské části. Pracovníci, kteří by rozhodovali v tomto správním řízení (tj. včetně vedoucího odboru výstavby), a kteří by následně rozhodovali o vznesené námitce podjatosti těchto zaměstnanců (tajemník MČ a starosta MČ Praha 6) jsou všichni různě zainteresováni na zájmu investora stavby, jenž navíc, dle uzavřených dohod a očekávaných smluv, vyplatí městské části jakýsi dar a na zájmu městské části, aby byl projekt umístěn, jsou vůči sobě v poměru závislém a navíc zainteresováni na zisku finančního daru od investora stavby. Povinnosti, jež vyplývají pracovníkům Úřadu městské části Praha 6 z jejich pracovněprávních vztahů vůči zaměstnavateli (účastníku řízení) zejména povinnost plnit pokyny nadřízených, zakládají jejich poměr k tomuto účastníku řízení, jež způsobuje pochybnost o jejich nepodjatosti, včetně jak již výše uvedeno, zájmu na výsledku řízení.

Z výše uvedených důvodů proto namítající vznášejí námitku podjatosti proti výše označeným osobám.

Ze všeho výše uvedeného tak vyplývá, že stavbu tak, jak je navržena a nedostatečně a někdy až účelově chybně zdokumentována a založena v předložené DUR, nelze umístit. Spolek Pro Hanspaulku v zastoupení níže označených zmocnitelů navrhuje posuzujícímu stavebnímu úřadu, aby stavbu tak, jak je žadatelem navrhována a zdokumentována, umístit nepovolil.

V zastoupení níže, v abecedním seznamu označených vlastníků nemovitostí a na základě přiložených plných mocí :

za níže označené vlastníky nemovitostí - účastníky řízení

Mgr. Michael P o k o r n ý

předseda Spolku pro Hanspaulku

IČO : 26607379

U Beránky 2033/7, 160 00 Praha 6

Přílohy :

- 1) výňatek z mapy platného ÚPP se zákresem pásma telekomunikačního zařízení na pozemku navrhované stavby
- 2) mapa návrhu MPP se zákresem pozemku při severní hranici pozemku stavby, v dosud platném ÚPP s funkčním označením NL (nelesní zeleň) a v návrhu MPP je tento pozemek označen jako čistě obytná plocha (OB-D),
- 3) příloha č. 2 prokazující pravidelné havárie dešťové kanalizace, přetížené tzv. „Stoky D“ v Šáreckém údolí a na vodoteči Šáreckého potoka.
- 4) jmenný abecední seznam zmocnitelů zastoupených spolkem v toto správním řízení.
- 5) originály plných mocí udělených Spolku Pro Hanspaulku vystavených zmocniteli pro toto správní-územní řízení.