



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Odbor životního prostředí

PID

MŽP ČR
Ing. Miloslav Kuklík
ředitel odboru výkonu státní správy I
Podskalská 19
128 00 Praha

Č.j.:MHMP-082378/OŽP/VI/2000/2001

Vaše značka:
500/3007/503 10/00

V Praze dne 10.01.2001
Vyřizuje: 24484425
Ing. Žáková

Věc: Vyjádření odboru životního prostředí MHMP jako dotčeného orgánu státní správy dle § 7 odst. 4 zákona ČNR č. 244/1992 Sb., k dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí připravované stavby

Silniční okruh kolem Prahy, stavby 518 a 519 Ruzyně - Suchdol - Březiněves

Odbor životního prostředí Magistrátu hl.m. Prahy vydává pro účely řízení **dle zák.č.244/1992 Sb.**, o posuzování vlivů na životní prostředí ke shora uvedené akci stanoviska dotčených orgánů :

1. Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu:

4. 1.2001, Ing. Pavlík

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu lze konstatovat, že zpracovaná dokumentace se v dostatečné míře zabývá vlivem uvažované stavby na zájmy chráněné zákonem č.334/1992 Sb. Všechny uvažované varianty zabírají půdy, které jsou I. a II. třídy ochrany. Tyto půdy lze ze ZPF vyjmout pouze výjimečně a to pouze pro liniové stavby zásadního významu.

Z deklarovaného tabelárního rozboru vyplývá, že z hlediska ochrany ZPF je pořadí variant následující:

Sc - J - Ss - T - Sd.

Poznámka: Varianty jsou vždy uváděny v řadě, kde zleva doprava stoupá míra zásahu (tzn. od nejvíce po nejméně příznivou). Varianty jsou řazeny dle názoru dotčeného orgánu státní správy.

Navržená opatření k prevenci, eliminaci, minimalizaci, eventuálně kompenzaci účinků považujeme za přijatelná.

2. Z hlediska lesů a lesního hospodářství:

4. 1.2001, Ing. Pavlík

K problematice vlivu uvažovaných variant stavby na pozemky určené k plnění funkcí lesa a na stávající lesní porosty dokumentace obsahuje údaje, které mají dostatečnou vypovídací hodnotu. Při posuzování tohoto kritéria chceme zdůraznit zásadní význam

lesa, jakožto cenného ekosystému, ale také významného krajinného prvku. Domníváme se tedy, že míra zásahu těchto ekosystémů navrhovanou stavbou je významným kritériem.

Zpracované tabelární hodnocení uvažuje nejen plošné zábory pozemků určených k plnění funkcí lesa, ale též zohledňuje stávající kategorie lesa. Z bodového hodnocení vyplývá následující pořadí variant:

T - Ss - Sd - Sc - J

V případě varianty J je nutné zdůraznit, že tato uvažovaná trasa zabírá jak lesy ochranné, tak lesy zvláštního určení. V případě lesů zvláštního určení se jedná o příměstské lesy s rekreační funkcí na území přírodního parku Drahaň - Trója. Mimoprodukční funkce lesa vystupují v tomto území do popředí i proto, že lesy v tomto území plní nejen funkce rekreační, ale výrazně krajinné a vodohospodářské. Navíc toto **vedení trasy** se nepřímo **dotýká větší výměry lesních porostů než v případě jiných variant.**

3. Z hlediska odpadového hospodářství:

13.12.2000 Hrach VI.

K navrženému způsobu zneškodňování odpadů vznikajících při výstavbě a provozu silničního okruhu RUZYNĚ - SUCHDOL - BŘEZINĚVES - STAVBA č.518 a 519, nemáme z hlediska zájmů chráněných zákonem č. 125/1997 Sb., o odpadech zásadní připomínky. Předložená dokumentace řeší podrobně hodnocení vlivů z hlediska odpadů.

Uvedený návrh nakládání s odpady odpovídá požadavku zákona č.244/1992 Sb., příloha 3 část B/II/3.

4. Z hlediska ochrany ovzduší: 28.12.2000 Ing.T.Novák, Ing.Janota

V dokumentaci je posuzováno 5 variant dopravního řešení silničního okruhu (dále jen SO) v úseku Ruzyně-Březiněves (stavby č.518 a 519) - varianty J, Sc, Sd, Ss a T. V uvedeném pořadí se varianty postupně vzdalují od vnitřního města. Ve stopě varianty J procházejí navíc dvě podvarianty Jn a Jr, obsahující dílčí rozdíly v podobě navrhovaného přemostění Vltavy.

Varianta J prochází obcí Suchdol, po vysokém mostě přechází Vltavu a povrchovou trasou směřuje k Březiněvsi. Jak samotná trasa v Suchdole, tak napojující se přivaděč Rybářka jsou zatunelovány.

Podvarianta Jn je navrhována s mostem níže nad hladinou řeky, podvarianta Jr s patrovým mostem. Obě podvarianty vyžadují na pravobřežní straně trasování v kratších tunelech v úseku V zámkách-Čimický potok.

Severněji položené **varianty Sc a Sd** vyžadují výstavbu dvou tunelů, na levobřežní straně tunel Řivnác, na pravém břehu tunel Husinec.

Zmíněné varianty procházejí v těsné blízkosti obydlených území (varianta J přímo středem obce) a chráněnými územími.

Další alternativy trasy SO jsou tvořeny **variantami Ss a T**. Tyto varianty jsou dostatečně vzdálené od obytné zástavby

a nevyžadují tunelové vedení. Varianta T je již značně vzdálená od okrajových částí města a jeví se jako nereálná.

Zpracovaná **rozptylová studie** podrobně posuzuje dopady provozu navržených variant SO na kvalitu ovzduší. Zjišťuje vlivy SO jak na jeho okolí, tak i na dopravní zátěže a jimi ovlivněnou kvalitu ovzduší na vybraných komunikacích v Praze. Výpočty jsou variantně zpracovány pro existenci i neexistenci městského okruhu. Součástí předložené dokumentace jsou podrobné dopravně inženýrské podklady obsahující dopravní zátěže na sledovaných trasách SO a na vybraných komunikačních profilech města. Rozptylová studie následně obsahuje podrobnou emisní bilanci NO_x a CO pro výše uvedené komunikace včetně výdechů a portálů navrhovaných tunelů. V modelových výpočtech jsou samostatně hodnoceny vlivy provozu SO na kvalitu ovzduší Středočeského regionu i na imisní situaci v určených profilech města.

Po zhodnocení všech variant provádí dokumentace užší výběr dvou variant - J a Ss, které nejspíše přicházejí v úvahu pro realizaci SO. Dále se budeme zabývat jen těmito dvěma variantami.

Varianta J je označena jako nejkratší - 16,40 km, prochází však v tunelu středem obce Suchdol. Negativní dopady emisí z portálů i z výdechů se obce bezprostředně dotýkají.

Trasa varianty Ss prakticky nekoliduje s obydlenými oblastmi, je však do určité míry vzdálena od okraje města. Délka této trasy je 20,98 km.

K uváděným délkám jednotlivých variant poznamenáváme:

Staničení pro všechny varianty začíná v jednom společném bodě, nacházejícím se na skutečném začátku pouze variant J a Sc. Ostatní varianty jsou připojeny na radiální komunikaci ve větší vzdálenosti, avšak jsou také staničeny z uvedeného začátku. Ukončení staničení je již provedeno na konci každé varianty samostatně. To ovšem **nedává objektivní obraz o délce jízdy automobilů po jednotlivých variantách**. Pro dopravu pokračující přes dálnici D8 dále po okruhu východním směrem je pro porovnání objektivní až délka variant do bodu, kde by se varianty opět spojily. Pro dopravu pojíždějící po řešeném úseku SO s příjezdem nebo odjezdem po D8, jejíž podíl bude velmi významný, se již **délka trasy mezi variantami J a Ss prakticky neliší**.

Varianta J: Při hodnocení imisní situace v okolí trasy J se projevuje vysoké dopravní zatížení, kdy bez existence MO by se na této trase mělo pohybovat více než 90 tisíc vozidel denně. Tomuto dopravnímu zatížení odpovídá výrazný nárůst imisních koncentrací v okolí trasy SO a problematická imisní situace v blízkosti tunelových výdechů a portálů tunelu v Suchdole.

Při zvažování této varianty je nutno mít na paměti, že obchvat Prahy se ve stávající struktuře dálničních tahů a za dané terénní konfigurace v Evropě stane s vysokou mírou pravděpodobnosti součástí výhodné, a proto velmi zatížené evropské spojnice sever-jih. Lze zde tedy oproti stávajícímu stavu očekávat veliký nárůst těžké tranzitní dopravy.

Nejvyšší hodnoty příspěvků průměrných ročních koncentrací NO_x se nachází v okolí výdechu tunelu a dosahují při provozu MO 30-40 ug/m³, bez zprovoznění MO jsou pochopitelně vyšší.

Vypočtené hodnoty nezahrnují imisní pozadí lokality. **Krátkodobé imisní koncentrace NOx zde dosahují výrazně nadlimitních hodnot.** Znamenalo by to pro rezidenty **několikanásobné zhoršení kvality ovzduší oproti stávajícímu stavu.**

Na druhé straně varianta J představuje podle autorů dokumentace potenciálně největší přínos pro zlepšení imisní situace v Praze. Odlivem části dopravy z vnitřní Prahy na SO má dojít ke snížení průměrných ročních koncentrací NOx průměrně o 6,3 ug/m³, přičemž k nejvýraznějším poklesům dojde u nejvíce zatížených komunikací - V Holešovičkách a v ul. Milady Horákové.

Varianta Ss: Vzhledem k trasování **varianty Ss mimo obytná území nedochází jejím vlivem k žádnému významnému zvyšování koncentrací škodlivin v obytných lokalitách** a není tudíž ani třeba budovat její tunelové zakrytí.

Nárůsty průměrných ročních koncentrací NOx dosahují podél trasy ve stavu s MO 10 - 15 ug/m³, ve stavu bez MO 15 - 20 ug/m³. Přírůstky průměrných krátkodobých imisních koncentrací NOx v okolních obcích jsou nižší než 200 ug/m³.

Vyhodnocený přínos varianty Ss pro kvalitu ovzduší na území Prahy je rovněž relativně významný, avšak snížení imisní zátěže na vybraných úsecích komunikací bude o něco menší než u varianty J. Oproti výchozímu stavu lze očekávat průměrný pokles ročních koncentrací NOx o cca 5 ug/m³.

Na hlavních komunikacích v Praze se reálné koncentrace oxidů dusíku pohybují na úrovních okolo a přes 100 ug/m³. Pokud tedy **průměrný rozdíl ve zlepšení koncentrací NOx na těchto komunikacích je mezi variantami J a Ss na úrovni 1-1,5 ug/m³, činí jen asi 1% reálné hodnoty a jedná se tedy rozdíl nepodstatný.**

Kromě toho se domníváme, že předpoklad autorů o významnějším odlivu vnitropražské dopravy na SO je pravděpodobně nereálný. Bylo by možno ho očekávat asi jen v případě kolapsu vnitřní dopravy a neprůjezdnosti komunikačního skeletu. Pokud bude městský okruh nabízet dostatečnou kapacitu a plynulost dopravy, což je účelem jeho výstavby, řidiči nebudou pro přesuny v rámci města vyjíždět směrem ven z města na SO, aby se z něj na jiném místě vraceli směrem do centra a byli tak nuceni absolvovat významně delší trasu než při použití MO nebo jiných vnitřních komunikací.

Na základě vyhodnocení vlivů posuzovaných variant na kvalitu ovzduší považujeme z tohoto pohledu za jednoznačně nejvhodnější variantu Ss. Její trasování v dostatečné vzdálenosti od obydlených lokalit nejlépe odpovídá zásadám ochrany ovzduší. Tato trasa nevyžaduje výstavbu ochranného tunelového vedení a tím není vytvářena kumulace plyných škodlivin a potřeba jejich nákladného a problematického rozptylu v atmosféře. Dle výsledků předložené studie má být přínos této varianty i pro kvalitu ovzduší na území Prahy významný s průměrným poklesem ročních koncentrací NOx o cca 5 ug/m³.

Za nevhodnou z hlediska ochrany ovzduší naopak pokládáme variantu J, která prochází přímo středem městské části Suchdol. I když přínos této varianty pro kvalitu ovzduší na území Prahy bude podle autorů dokumentace největší, došlo by k výrazným, těžko řešitelným problémům s rozptylem škodlivin u portálů

a výdechů tunelu v bezprostředním kontaktu s městskou částí. Zavedením z hlediska ochrany ovzduší významné dopravy do jmenované městské části by pravděpodobně došlo k následnému zproblematizování rozvoje (z hlediska dodržení zákonné kvality ovzduší) jak městské části samé, tak přilehlého okraje hlavního města Prahy. V tomto ohledu je třeba mít na paměti i skutečnost, že s přípravou na vstup a členstvím v Evropské unii se budou předpisy pro kvalitu ovzduší nadále zpřísnovat a jejich plnění by v budoucnu mohlo být velmi obtížné.

Na základě všech výše uvedených důvodů proto za nejvhodnější považujeme a k realizaci doporučujeme variantu Ss.

5. Z hlediska ochrany přírody, krajiny a městské zeleně:

4. 1.2001, Ing. Pavlík

Podrobnost dokumentace týkající se zájmu chráněných zákonem č. 114/1992 Sb., (dále zákon) je úměrná v rozsahu řešeného území t.j. 160 km². Nicméně s přihlédnutím k významu, vlivu a doby existence a užívání komunikace se domníváme, že některým otázkám vlivu stavby na životní prostředí měla být věnována větší pozornost. Tyto výhrady dále vyplývají z našeho vyjádření k jednotlivým problémovým okruhům.

5.a - Hodnocení vlivu stavby na krajinný ráz:

V samostatné příloze dokumentace EIA t.j. "Rámcové posouzení vlivu na krajinný ráz" je v úvodní části definován cíl úkolu takto: "Cílem této studie.... je rozlišit navržené varianty vedení silničního okruhu z hlediska míry jejich konfliktnosti s hodnotami krajinného rázu, tedy z hlediska míry zásahu do krajinného rázu, chráněného dle § 12 zákona. V této fázi zpracování dokumentace stavby se nejví možné ani účelné zpracování podrobného hodnocení jednotlivých tras a jejich nivelet se stanovením podmínek minimalizace zásahů do krajinného rázu."

S ohledem na ustanovení zákona v § 12 odst 1., kde je krajinný ráz chráněn před činnostmi snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu a zásahy do krajinného rázu mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonické měřítko a vztahy v krajině, považujeme takto stanovený cíl studie za nedostatečný a nevyhovující. Přesto, že v procesu EIA není vydáváno příslušné správní rozhodnutí orgánu ochrany přírody, výběr varianty v určité míře výsledek tohoto řízení předurčuje. Vlastní rozborová část předmětné přílohy je dle našeho názoru zpracována na dobré úrovni. Postrádáme však pro komplexní posouzení vlivu na krajinný ráz zohlednění umístění dalších stavebních objektů souvisejících se stavbou komunikace, které jsou svým charakterem také významným zásahem do krajiny. Jedná se např. o velikost a umístění DUN a RN, charakter protihlukových opatření a změnu v uspořádání a dostupnosti zemědělsky obhospodařovaných pozemků. V dokumentaci též postrádáme vyhodnocení stavebně realizovatelných variant mostů v jednotlivých přechodech

Vltavského kaňonu. Toto vyhodnocení je provedeno dílčím způsobem pouze u varianty J, což považujeme za nedostatečné.

Nemůžeme se také ztotožnit s vyhodnocením síly konfliktu přemostění Vltavy v případě varianty J a Ss, kde v obou případech je v dokumentaci tento konflikt považovaný za silný. Z fotodokumentace 1A, 9A a 9B vyplývá, že vliv nelze považovat za rovnocenný. Na tomto příkladu chceme deklarovat názor, že ne všechny vlivy jsou vyhodnoceny zcela objektivně. Z tohoto důvodu se neztotožňujeme s celkovým vyhodnocením, které staví variantu J před variantu Ss. Za podceněný též považujeme v případě **varianty J** vliv stavby na **území přírodního parku Drahaň - Trója**, kterým stavba prochází **v délce cca 1600 m** (přechod Drahaňského a Čimického údolí). Podotýkáme pouze, že **trasa Ss prochází přírodním parkem Dolní Povltaví v délce 400 m**. Změna ve struktuře dotčených území je tedy řádově zcela odlišná.

Pořadí jednotlivých variant tedy vidíme takto:

Ss - J - (Sc, Sd, T)

5.b - Biologický průzkum hodnotící oba břehy Vltavy se zahrnutím aspektu přítomnosti zvláště chráněných území:

Obě samostatné přílohy dokumentace obsahují dobře zpracované údaje v minulosti provedených průzkumů. Terénní šetření provedené v roce 2000 považujeme za vyhovující. Vlastní závěry a doporučení jednotlivých specialistů jsou správně vyhodnocena v části týkající se opatření navržených k prevenci, eliminaci atd. Souhlasíme s názorem dokumentářů, že zpracování DÚR musí předcházet biologické hodnocení provedené již pro konkrétní vybranou variantu, a to zejména s ohledem na upřesnění požadavků na záchranný transfer, posouzení nutnosti udělení výjimky v případě zvláště chráněných druhů a rozsahu a lokalizaci kompenzačních opatření.

V tomto kritériu preferujeme toto pořadí:

T - Sc - Sd - Ss - J

5.c - Ekologická stabilita území - ÚSES:

V současné době je otázka zajištění funkčního křížení biokoridorů s liniovými stavbami řešena odbornými směrnicemi, jejichž aplikace s přihlédnutím k specifickým podmínkám území vede k zajištění funkce systému ÚSES. Umístění stavby však vyvolá požadavky nejen na realizaci funkčních biopřechodů, ale také dílčí změnu v prostorovém uspořádání jednotlivých prvků ÚSES. Tato změna musí být promítnuta do příslušných územních plánů.

Z tohoto důvodu zcela zásadně požadujeme, aby byl bod C.IV.A, t.j. územně plánovací opatření rozšířen o podmínku kladného projednání změny příslušných územních plánů, tzn. nového umístění prvků ÚSES v dotčených územích.

Dále požadujeme, aby byly dokumentací veškeré části ÚSES navržené v rámci realizace stavby k realizaci zahrnuty do dokumentace stavby k územnímu řízení a v rámci tohoto řízení, aby také došlo ke schválení příslušných plánů či

projektů ÚSES tak, jak stanovuje vyhláška MŽP ČR č. 395/1992 Sb. v § 5 odst. 1).

5.d - **Vliv stavby na povrchové vody (s vyloučením vlivu na vody podzemní):**

Veškeré vodní toky jsou dle zákona č. 114/1992 Sb. významnými krajinnými prvky, které jsou chráněny před poškozováním a ničením. Mohou být využívány pouze tak, aby nebyla narušena jejich obnova a nedošlo k ohrožení nebo oslabení jejich stabilizační funkce.

Některá z navržených opatření např. zjištění a likvidaci zdrojů znečištění Dražanského potoka považujeme za obtížně splnitelná. Při vyhodnocování vlivu stavby a reálnosti opatření je nutné postupovat velmi citlivě a zodpovědně.

8.1.2001 Ing. Bakulová - VII

K variantě J

Dražanský i Čimický potok jsou toky do značné míry ovlivněné urbanizací - týká se to nejen chemismu, ale i průtoků. Např. značná část Čimického potoka je svedena do jednotné kanalizace. Do Dražanského potoka je navíc blízko místa křížení s trasou J zaústěna voda z místní ČOV. Z tohoto důvodu je trochu zavádějící, jak je uvedeno v této studii, vycházet pouze z hydrologických podkladů.

Podle výsledků uvedených v předložené studii jsou oba potoky dle ČSN 757221 ve 4. - 5. třídě znečištění. To je dáno únikem splaškových vod. Cílem zainteresovaných stran státní správy i samosprávy je docílit v souladu s dlouhodobým strategickým plánem kvality vod v drobných vodních tocích na území hl.m. Prahy tř. 2. - 3, což je po podchycení černých výustí a jejich napojení na stávající ČOV velmi reálné. **Vypouštění např. chloridových iontů v koncentraci nad 300 mg/l** v této snaze vrací proces zlepšování kvality vody zpět (dle ČSN 75 7221 Jakost vod - klasifikace jakosti povrchových vod, tabulka I - mezní hodnoty tříd jakosti vody je hodnota chloridových iontů pro třídu II. méně než 200 mg/l, pro třídu III. méně než 300 mg/l).

Z našeho hlediska je nepřijatelné uvažovat s vyššími koncentracemi chloridů, než je uvedeno v Nařízení vlády 82/1999 Sb., ve kterém je stanovena hodnota chloridových iontů na 350 mg/l (hodnota pro ostatní povrchové vody). Provozovatel rychlostní komunikace nebude a není jediným znečišťovatelem, který v zimním období bude využívat posypové soli k ošetření silnice (do budoucna bude zpevněných ploch přibývat). Není proto možné počítat s ředícím efektem pro žádné kontaminanty (tj. pro odtok vody z výpustě z dálnice je možná max. konc. 350 mg/l chloridových iontů. Navíc zvýšená koncentrace chloridových iontů v Čimickém potoce může vážně ohrozit existenci travertinových hrázek v dolní části Čimického údolí.

Nepolární látky v hl.m. Praze jsou jedním z kritických ukazatelů znečištění nejen ve vodách, ale i v potočních sedimentech. Z těchto důvodů požadujeme navrhnout způsob jejich průběžného zachytu před dotokem do vodního toku,

včetně manipulace a kontroly s daným vodohospodářským zařízením.

Za zásadní nedostatek považujeme to, že dokumentace EIA neřeší v rámci vlivu stavby na životní prostředí kumulativní vlivy stávajících a dalších navrhovaných staveb v rámci rozvoje lokality (např. kumulace s vlivem letiště Ruzyně na Únětický potok).

Dále z dokumentace není patrné, v kterých místech a jak velkým průtokem a v jaké kvalitě budou v daném místě drobné vodní toky zatěžovány. Je zřejmé, že při tak velkém počtu variant je obtížné zpracovávat řešení v této podrobnosti, avšak právě vliv na toky, vliv zasolení půd na zeleň a erozi v území podmiňuje výběr varianty.

Domníváme se, že navrhovaná opatření spočívající pouze v monitoringu jsou z hlediska ochrany povrchových vod nedostatečná a požadujeme, aby u vybrané varianty byla opatření eliminující negativní vlivy stavby na životní prostředí specifikována v rámci procesu EIA.

Pořadí variant z hlediska povrchových vod, s vyloučením vod podzemních (nehodnotí se) určujeme následovně:

T-Sc-Sd-Ss-J.

6. Z hlediska nakládání s chemickými látkami a přípravky:

13.12.2000, Dr. Pavlíčková

K předložené dokumentaci nemáme připomínek.

Toto stanovisko není správním rozhodnutím dle zákona č.71/1967 Sb., o správním řízení, a nelze se tudíž proti němu odvolat.

Ing. Kateřina V a c u l o v á
ředitelka odboru