

Hlavní město Praha
RADA HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

U S N E S E N Í

rady hlavního města Prahy

číslo 0061
ze dne 16.1.2001

k vyjádření hl.m. Prahy k dokumentaci o hodnocení vlivu na životní prostředí pro Silniční okruh kolem Prahy, stavby 518 a 519 v úseku Ruzyně - Suchdol - Březiněves

Rada hlavního města Prahy

I. s c h v a l u j e

vyjádření hl.m. Prahy k dokumentaci o hodnocení vlivu na Silniční okruh kolem Prahy, stavby 518 a 519 v úseku Ruzyně – Suchdol - Březiněves, uvedené v příloze č.1 tohoto usnesení

II. u k l á d á

1. Útvaru rozvoje hl.m. Prahy

1. odeslat vyjádření hl.m. Prahy, uvedené v příloze č.1 tohoto usnesení a došlá vyjádření veřejnosti, včetně kopie veřejného oznámení o projednání uvedené dokumentace podle zákona č.244/1992 Sb. s dokladovaným datem vyvěšení a sejmutí Ministerstvu životního prostředí ČR

Termín: 19.

1.2001

Předkladatel: radní Kovářik

Tisk: 7385

Provede: Útvar rozvoje hl.m. Prahy

Na vědomí: odbory MHMP

Vyjádření hl. m. Prahy k dokumentaci o hodnocení vlivu na životní prostředí pro Silniční okruh kolem Prahy, stavby 518 a 519 v úseku Ruzyně – Suchdol - Březiněves

Svým podáním požádalo MŽP ČR hlavní město Prahu o vyjádření k dokumentaci o hodnocení vlivu na životní prostředí k výše uvedené akci.

Následující vyjádření posuzuje navrhovanou, celoměstsky významnou stavbu silničního okruhu z hlediska hl. m. Prahy a širších zájmů města. Hlavním důvodem pro budování silničního okruhu je snaha o vyřešení dopravních problémů ve vnitřní Praze. **Z toho důvodu se hlavní město ztotožňuje s názorem zpracovatele dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí a k realizaci doporučuje variantu J s vysokým mostem přes Vltavu**, což platí jak pro most patrový, tak i pro most s klasickým uspořádáním vozovek vedle sebe. Jedině ve variantě J může silniční okruh účinně snížit zatížení komunikací uvnitř města, jak ostatně vyplývá z přiložených dopravně-technických výpočtů. Ostatní varianty z tohoto hlediska nemají pro Prahu očekávaný význam. Varianta J je v souladu s platným územním plánem hl.m.Prahy.

Z urbanistického hlediska je trasa varianty J v levobřežní části vedena převážně neurbanizovaným územím a průchod městskou částí Suchdol je trasován v nezastavěném pásu území, které je dlouholetou územní rezervou pro komunikaci tohoto typu. Negativní dopady do okolního urbanizovaného území jsou výrazně zmírněny vedením trasy silničního okruhu i přivaděče pod zemí. Trasa varianty J je v území východně od údolí Vltavy vedena v daných přírodních podmínkách v optimální poloze. Z urbanistického hlediska je přijatelnou za podmínek realizace doplňujících opatření řešených v dalších stupních dokumentace:

- a) prověření a doplnění přístupu a pěších propojení po okraji Čimického a Drahaňského údolí v poloze náhorní plošiny,
- b) výraznější uplatnění zeleně, jako prvku upravujícího působení stavby v pohledovém horizontu obytných sídel Čimic a Dolních Chaber,
- c) prodloužení navrhovaného sjezdu v km 12 na Čimice a Dolní Chabry z ulice Spořické až k ulici Dopraváků, protože ulice Spořická je místní obslužnou komunikací procházející historickými jádry Čimic a Dolních Chaber v stísněných prostorových podmínkách a další zatěžování těchto sídel průjezdnou automobilovou dopravou je nepřijatelné.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny se jako nejméně konfliktní jeví varianta SS.

Zpracovatelem předložené dokumentace je doporučena k dalšímu sledování varianta J. Varianty Sc, Sd a T jsou nevhodnější z hlediska krajinářského, varianta J způsobuje největší zásah do lokalit s cennou faunou a flórou. Z hlediska ochrany přírody a krajiny je varianta J přijatelná, pokud budou splněna všechna opatření zmírňující negativní dopady na přírodně i krajinářsky velmi hodnotné lokality nacházející se na trase. Z nich jsou nejdůležitější opatření týkající se přírodní památky (PP) Sedlecké skály – přírodně nejvzácnějšího území na trase varianty J. Je nutno nadále sledovat průchod severní částí PP a nejpříznivější polohu mostu stanovit na základě detailního botanického průzkumu. Pro zlepšení situace na lokalitě doporučujeme odstranit z výslunných svahů nevhodné náletové dřeviny. Vzácné druhy organismů jsou zde totiž vázány na trvalé bezlesí.

Přemostění Vltavy u Suchdola je nutno řešit s minimálními zásahy do svahů nad řekou. Podvarianta Jr (patrový most) by oproti původní variantě J přinesla pozitivum menšího srážkového a světelného stínu pod mostem. Její celkovou vhodnost ale bude možno posoudit až budou známy detailní technické parametry tohoto řešení.

Další opatření týkající se varianty J byla formulována ve vyjádření města z května 1999 a jsou platná dodnes. Doporučení uvedená k této variantě v předložené dokumentaci považujeme za správná a měla by být splněna.

Z hlediska vlivu stavby na vodní toky a odvodnění je předložená dokumentace zpracována dobře. Hodnotí se zde kvalita vody ve vodotečích rozsáhlého dotčeného území a její předpokládané zhoršení v případě zaústění srážkových vod z komunikací. Základním vstupem do kapitoly posuzující jakost povrchových vod je přehled bodových hodnot koncentrací látek v povrchových vodách, poskytnutý Povodím Vltavy, a.s. Na území hl.m. Prahy zasahuje pouze část se stavbou a následným provozem SO zasažených vodotečí, které jsou dokumentací sledovány. K posouzení dopadů tras SO vzdálených od území hl.m. Prahy nemáme dostatek podkladů.

Z porovnání výsledků monitorování kvality vod s mezními hodnotami stanovenými ČSN 75 7221 vyplynulo, že všechny monitorované toky s výjimkou Vltavy patří do IV. až V. jakostní třídy. Ke špatnému kvalitativnímu stavu vody ve sledovaných vodotečích přispěl v poslední době značný urbanistický rozvoj v jejich povodí, především v povodí Únětického potoka.

Zpracovaná dokumentace EIA uvádí v přehledné tabulce míru ovlivnění jednotlivých vodotečí a jejich povodí. Je patrné, že nejvíce postiženým drobným tokem bude Únětický potok, přičemž varianta J počítá se zaústěním odvodnění do jeho přítoku - Horoměřického potoka (s ohledem na malou vodnost tohoto toku) pouze v letním období. V rámci zimního režimu (ve variantě J) budou srážkové vody odváděny do Vltavy, kde vzhledem k velkému průměrnému průtoku téměř nedojde ke kvalitativnímu ovlivnění průtoku vody.

Z posuzovaného vlivu chemické údržby komunikací v zimním období vyplývá, že v Čimickém, Drahaňském a Mratínském potoce budou v zimním období přesahovány hodnoty přípustného stupně znečištění pro povrchové vody dle NV č.82/1999 Sb. Hodnoty tolerančního limitu pro sladkovodní organismy dle ČÚOP ale nebudou takto zvýšeným znečištěním dosahovány. Omezení nadlimitních koncentrací chloridových iontů je třeba zajistit údržbou komunikací technologií postřiku roztokem se sníženými dávkami solí, případně v kombinaci s použitím inertních materiálů.

Ve vodohospodářské studii je zmíněn navrhovaný systém odvodnění silničního okruhu řešený pomocí nadzářezových příkopů, dešťových usazovacích nádrží, havarijních jímek tunelů a retenčních nádrží. Zachytávání ropných látek a podobných kontaminantů z běžného provozu i havárií je řešeno s využitím typových dešťových usazovacích nádrží s možností osazení sorpčních filtrů. Retenční nádrže jsou navrženy jako suché poldry.

Realizace tunelového úseku SO ve variantě J si vyžádá zásah do zásoby podzemních vod, čímž dojde ke snížení vodnosti Suchdolského potoka. Konkrétní dopady na lokalitu a návrh preventivních opatření bude nutné podrobně řešit v následné projektové přípravě.

Z hlediska hospodaření s odpady nemáme ohledně skladby odpadů k dokumentaci připomínky. Za nedostatek pouze považujeme fakt, že v předložené dokumentaci není zpracována bilance výkopových zemin. Doporučujeme doplnit alespoň hrubý odhad množství vyprodukovaných a následně znovu využitých výkopových zemin, resp. návrh na způsob zneškodnění (uložení) jejich přebytků.

Z hlediska posouzení vlivu předpokládané stavby na geologické a hydrogeologické poměry v území lze konstatovat, že předložená dokumentace je zpracována kvalitně a v dostatečném rozsahu a lze ji proto v plné míře akceptovat.

V textové části „Celkového hodnocení“, je zpracováno v kapitole C.II.A.2. posouzení hydrogeologických poměrů jednotlivých variant s poznámkou zpracovatele, že po výběru nejvhodnější varianty bude nezbytné realizovat ve vybraných úsecích doplňující hydrogeologický průzkum.

Souhlasíme s navrženými opatřeními - doplňující průzkumy, realizace monitorovacích systémů atd., jež jsou uvedena v kap. C.IV.D.

Z akustického hlediska je předložená dokumentace EIA zpracována na vysoké profesionální úrovni, materiálům není co vytknout, rozborů jsou věcné a správné. Z předložených variant se z akustického hlediska jeví jako nejvýhodnější varianta J nebo Ss.

Z hlediska hodnocení kvality ovzduší je předložená dokumentace vypracována velmi kvalitně a podrobně vyhodnocuje všechny varianty výstavby SO v daném úseku. Vzhledem k očekávanému zlepšení imisní situace na území hl. m. Prahy lze za nejvhodnější považovat variantu J. Jsme si ale vědomi, že tato varianta bude díky silnému dopravnímu zatížení na vlastní komunikaci představovat riziko nárůstu koncentrací škodlivin podél trasy silničního okruhu, zejména v blízkosti tunelových výdůchů na okraji Suchdola. V případě varianty Sc lze rovněž očekávat přínos pro kvalitu ovzduší na území Prahy, avšak snížení imisní zátěže na vybraných silničních úsecích v centru Prahy bude menší, v některých případech výrazně menší, než u trasy J. S ohledem na výše uvedené skutečnosti souhlasíme se závěrem zpracovatele dokumentace, že nejvhodnější se jeví varianta J (je nutno dořešit zatížené lokality v dalších stupních projektové dokumentace). Podmínkou realizace je dořešení umístění, výšky a vzduchotechnických parametrů výdůchů z tunelů na trase silničního okruhu i přivaděče Rybářka.