

Ministerstvu životního prostředí ČR

prostřednictvím
Odboru ochrany prostředí
Magistrátu hl. m. Prahy
Řásnovka 8
110 15 Praha 1

4. 1. 2006

Odvolání

proti rozhodnutí Odboru ochrany prostředí MHMP

č.j. MHMP-226639/2005/OOP-V-1248/R-311/Hu ze dne 19. 12. 2005 ve věci

„Silniční okruh kolem Prahy, stavba č. 518 Ruzyně – Suchdol, k.ú. Liboc, Ruzyně, Přední Kopanina, Nebušice, Horoměřice (mimo území hl.m. Prahy), Lysolaje, Suchdol“

na základě návrhu ŘSD ČR, podaného prostřednictvím VIS a.s. dne 21. 9. 2005, na udělení souhlasu orgánu ochrany přírody pro účely územního řízení ve věci uvedené stavby.

Dne 22. 12. 2005 nám bylo doručeno předmětné rozhodnutí OOP MHMP, které:

- I.** vydává závazné stanovisko podle ustanovení §4 odst. 2 zákona 114/92 Sb. – souhlas se zásahem do vyjmenovaných VKP.
- II.** uděluje souhlas podle §12 odst. 2 zákona 114/92 Sb. k umístění stavby.
- III.** uděluje souhlas podle §37 odst. 2 zákona 114/92 Sb. k činnostem v ochranných pásmech ZCHÚ PP Sedlecké skály a PR Roztocký háj – Tiché údolí.
- IV.** uděluje souhlas podle §44 odst. 2 zákona 114/92 Sb. k činnosti ve ZCHÚ PP Sedlecké skály.
- V.** povoluje výjimku podle §56 odst. 3 písm. c) ze zákazů stanovených §50 zákona 114/92 Sb. zasahování do biotopu a rušení ohrožených druhů vyjmenovaných v podaném návrhu.
- VI.** ukládá podle §67 odst. 4 zákona 114/92 Sb. realizovat náhradní opatření – vegetační úpravy podle přílohy B.3c předložené dokumentace.

Správní řízení a rozhodnutí

- nevypořádalo správně a dostatečně připomínky a návrhy, které jsme jako účastníci řízení podali,
- vychází z vadných a nedostatečných podkladů.

Odvoláváme se proto proti všem bodům rozhodnutí z těchto důvodů:

1. Neplatnost stanoviska EIA:

Zásadně nesouhlasíme s tím, jak se OOP vypořádal s naší námitkou (č. 1 v podání 24.11.05).

OOP nijak neprokázal, že je naše námitka (jak tvrdí v odůvodnění rozhodnutí) „v rozporu s platnou a účinnou legislativou“. Jsme nadále přesvědčeni o správnosti našeho tvrzení, že všechna stanoviska, která jsou podle odst.4 § 10 zákona 100/2001 Sb., v platném znění, k vydání rozhodnutí ve správním

řízení nezbytná, musí splňovat podmínku platnosti stanovenou v odst.3 § 10 platného zákona 100/2001 Sb.. Ustanovení § 24 zákona 100/2001 Sb. odst.2 stanoví pouze že „posouzení zahájena před účinností tohoto zákona se dokončí podle zákona č. 244/1992 Sb. ...“ - nic neříká o tom (a neříká to ani jiné ustanovení zákona), že „stanovisko“ vydané na základě tohoto dokončení by nemělo být považováno za „stanovisko“, které je podle odst.4 § 10 zákona současně platného zákona nezbytnou podmínkou k vydání rozhodnutí ve správním řízení. Ve všech odstavcích § 10 zákona 100/2001 Sb. se jedná stále o tentýž pojem „stanovisko“. Naplňuje-li tedy „stanovisko“ vydané na základě přechodného ustanovení §24 o dokončení posouzení pojem „stanovisko“ podle odst.4 § 10, jedná se nepochybně o stejný pojem „stanovisko“ podle odst.3 téhož paragrafu! Nadále tedy trváme na naší námitce, že řádné stanovisko podle zákona 100/2001 Sb., v platném znění, jako nezbytná podmínka k vydání rozhodnutí nebylo předloženo a že neexistuje, neboť platnost stanoviska MŽP č.j. NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o. ze dne 30.4.2002 skončila dnem 30.4.2004, protože oznamovatel nepožádal o jeho prodloužení, ani ve lhůtě do 30.4.2004 nebylo zahájeno žádné navazující řízení.

OOP MHMP vydal rozhodnutí v rozporu se zákonem 100/2001 Sb., v platném znění.

2. Nedodržení doporučení a podmínek stanoviska EIA:

Podle §10 odst.4 zákona 100/2001 Sb., správní úřad, který vydává rozhodnutí nebo opatření podle zvláštních právních předpisů, zahrne do svého rozhodnutí nebo opatření požadavky k ochraně životního prostředí uvedené ve stanovisku, nebo ve svém rozhodnutí uvede důvody proč tak neučinil nebo učinil jen zčásti. OOP MHMP, kromě bodu VI. rozhodnutí, kterým ukládá povinnost realizovat náhradní opatření, nezahrnul do svého rozhodnutí žádné požadavky (podmínky) uvedené ve stanovisku, ani neuvedl důvody proč tak neučinil. Spokojil se jen se svým vyjádřením v odůvodnění rozhodnutí že: „Řada z těchto bodů se týká zájmů ochrany přírody a v případě některých bodů již dokumentace v úrovni územního řízení do určité míry determinuje jejich splnění.“

Odůvodnění OOP MHMP, proč nerespektuje doporučení stanoviska EIA „z hlediska vlivů na životní prostředí doporučujeme realizaci varianty Ss ...“ (a současně tím OOP MHMP odmítá naši námitku č.4 v podání 24.11.05), považujeme za nesprávné a nepřesvědčivé. OOP MHMP v odůvodnění rozhodnutí uvádí, že „nerozhoduje o umístění stavby, ale o přípustnosti zásahu z hlediska zájmů chráněných podle zákona o ochraně přírody a krajiny.“ OOP MHMP sice nerozhoduje o umístění stavby, ale rozhoduje o souhlasu k umístění stavby ve věcech svých kompetencí. Doporučení stanoviska EIA je určeno i pro takové řízení (nejen pro územní). Kdo jiný než OOP MHMP jako orgán ochrany přírody a krajiny by měl trvat na dodržení doporučení stanoviska posouzení vlivu stavby na životní prostředí? V tomto případě o to víc, neboť není splněna přípustnost varianty „J“ – stanovisko EIA zcela srozumitelně vyjadřuje, že realizaci varianty „J“ lze připustit v případě, že projednání konceptu ÚP VÚC Pražského regionu vyloučí možnost realizace varianty „Ss“. Obráceně tedy platí, že dokud není možnost realizace varianty „Ss“ vyloučena, realizaci varianty „J“ nelze připustit. Nesouhlasíme ani s užívaným tvrzením, že orgán ochrany přírody nemá žádný právní nástroj, kterým by mohl navrhovatele přimět ke změně jeho návrhu. Může vydat nesouhlas

s návrhem, který není v souladu s doporučením stanoviska EIA. Pokud by možnost takového postupu neexistovala, doporučení vyslovené stanoviskem k variantám by bylo holou zbytečností, a posuzování variant procesem EIA pouhou formalitou.

Nakonec sám OOP MHMP v odůvodnění rozhodnutí vyjadřuje, že „považuje za legitimní a zároveň nutné, aby při posuzování takovéto výjimečné stavby bylo i v řízení vedeném podle zákona (114/92) pohlíženo na stavbu v celém spektru vlivů a kontextu jiných dotčených zájmů v území“ a že je hledána možnost přinášející negativní vlivy do území v co nejmenší míře ... Bohužel se sám tohoto názoru nedržel, když rozhodnutím vydal souhlasy pro účel územního řízení ve prospěch varianty „J“. Nejen výsledek posouzení EIA, ale právě i celé spektrum dalších vlivů a okolností (např. problematika bezpečnosti a rizik (s možným velmi vážným dopadem i na přírodu), finanční náročnost stavby, prakticky neodvratná budoucí suburbanizace krajiny v okolí okruhu a tím zničení cenného okraje metropole s dosud vysokým přírodním, rekreačním i urbanistickým potenciálem, atd.) prokazuje, že varianta „J“ není nejméně špatným řešením z možných.

OOP MHMP v rozhodnutí nevedl dostatečné důvody proč nevyžaduje dodržení doporučení stanoviska EIA realizovat trasu „Ss“. S ohledem právě i na celé spektrum vlivů a kontext jiných dotčených zájmů OOP MHMP vydáním souhlasu s variantou „J“ nedodržel ustanovení §3 odst.1 správního řádu: „správní orgány jsou povinny chránit zájmy státu a společnosti, práva a zájmy občanů ...“

3. Problematika věcného obsahu EIA a dokumentace k územnímu řízení:

Rozhodnutí OOP MHMP se v řadě okolností opírá o věcný obsah posouzení EIA. Některé významné okolnosti dokumentace EIA i dokumentace k územnímu řízení ale již pozbyly platnosti. Jedná se zejména o problematiku působení znečišťujících látek. To se týká i jejich působení na flóru a faunu i biotopy vzácných a ohrožených druhů, i na dotčená zvláště chráněná území. Rozptylová studie ATEM (Ing. Václav Píša) z roku 2000 a doplnění ze září 2001 v rámci EIA, je k posuzování v jakémkoli řízení nezpůsobilá. Jednak podle § 17 odst. 6 platného zákona o ochraně ovzduší rozptylová studie nesmí být starší než 2 roky. (Dvouleté omezení platnosti rozptylové studie, která je nedílnou součástí posouzení EIA, je jedním z logických důvodů dvouletého omezení platnosti stanoviska EIA.) Studie ATEM je nezpůsobilá také proto, že vzbuzuje silnou pochybnost o své hodnověrnosti, když ani sám autor nedokázal uspokojivě vysvětlit, proč „fleky“ znečištění se šíří od středu Suchdola, a to např. v případě výduchu z tunelu SO proti notoricky známému převládajícímu větru v místě. (Z tohoto důvodu je pochybný i celkový výsledek posouzení EIA, když připouští i realizaci varianty „J“.) Studie ATEM je nepoužitelná také z důvodu změny legislativy.

Rozptylová studie EKOAIR (RNDr. Jan Maňák) doložená do dokumentace k územnímu řízení vzbuzuje také silnou pochybnost, neboť ani u max. krátkodobých koncentrací NO₂, ani u průměrných ročních koncentrací NO₂, ani u průměrných ročních koncentrací NO_x, atd. není u výduchů K1 a K2 z tunelů vyznačen zvýšený výskyt znečišťujících látek. Navíc výduch K2 z tunelu přivaděče Rybářka je vyznačen v jiném místě než v ostatní dokumentaci k územnímu řízení. Pro posouzení dodržení imisního limitu na ochranu ekosystémů je pak zvláště vadné, že místo u MÚK Rybářka, kde dochází k zasažení PP Sedlecké skály a PR Roztocký háj – Tiché údolí

exhalacemi, je již mimo mapy znečištění studie. Další dílčí rozptylová studie EKOAIR (RNDr. Jan Maňák) z března 2004 se týká jen variant poloh komína tunelu Rybářka a uvažuje znečištění působené pouze dopravou uvnitř tunelu.

Všechny studie posuzují nesprávný cílový stav provozu silničního okruhu k roku 2010. V tom roce (i podle harmonogramu, který je součástí dokumentace) nebude SO zprovozněn (navíc harmonogram je již nyní ve skluzu a další zpoždění je vysoce pravděpodobné). S ohledem na životnost stavby rozhodně nemůže být rok 2010 považován za „cílový stav“ a odhad provozu v roce 2010 za možné maximum, o jehož přípustnosti musí být rozhodnuto. Studie jsou vadné, i kdyby měl být uvažován rok 2010, neboť neuvažují synergické působení letové trasy nyní v ÚP Prahy schválené nové RWY letiště Ruzyně k realizaci před rokem 2010, a vycházejí z nesprávných odhadů intenzit automobilové dopravy – jednak podceněním nárůstu mezinárodní dopravy po vstupu ČR do EU (prokázala se chybnost tvrzení, že k nárůstu nedojde – naopak byl enormní a dále se zvyšuje), také zvyšováním zdrojů a cílů dopravy v území schvalováním změn ÚP Prahy nad jeho původně schválený rozsah urbanizace, a také značným nárůstem automobilového provozu, který by generoval letecký provoz na nové RWY letiště Ruzyně. (Důsledky zvýšení intenzit obdobně platí i pro problematiku hluku a jeho působení na živé organismy.) Studie EKOAIR navíc jako podklad použila nesprávnou větrnou růžici. OOP MHMP tak neměl žádný řádný podklad k posouzení, jak budou znečištěním dotčeni živočiši a vegetace, a tedy nemohl v řízení ani posoudit, zda v tomto směru nebudou překročeny stanovené limity. Vše nasvědčuje tomu, že imisní limit 30 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ na ochranu ekosystémů by překročen byl. Za pozornost jistě stojí, že podle studie ATEM by průměrné roční koncentrace NOx např. v místě MÚK Rybářka, tedy u východního portálu tunelu SO, kde se připojuje již otevřená část přivaděče Rybářka a dále směrem na most, kde by toto znečištění zasahovalo do ekosystému PP Sedlecké skály a PR Roztocký háj – Tiché údolí, byly v rozmezí 20 – 40 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Za pozornost ještě stále stojí Stanovisko odboru ochrany ovzduší MŽP k dokumentaci EIA z 12.3.2001, které označuje trasu „J“ za nepříjatelnou. (v příloze)

Požadujeme, aby MŽP trvalo na posouzení kumulativního působení znečišťujících látek ze silniční i letecké dopravy v maximálním možném provozu obou záměrů v cílovém stavu.

4. Rozpor s územním plánem hl. m. Prahy:

Nesouhlasíme s tím, jak se OOP MHMP vypořádal s naší námitkou (č.2 v podání 24.11.05). Vyhláška č. 32/1999 Sb. HMP je obecně závazný právní předpis. I OOP MHMP musí v řízení postupovat v souladu se zákony a jinými právními předpisy. Vydání souhlasu k umístění stavby, jejíž návrh není v souladu s funkčním využitím schváleného územního plánu, není v souladu s právními předpisy.

5. Rozpor s územním plánem VÚC Pražského regionu:

Stejně tak nesouhlasíme s vypořádáním naší námitky (č.3 v podání 24.11.05). Dosud platný ÚP VÚC, schválený vládou republiky, trasu SO přes Suchdol neobsahuje. Na tuto okolnost upozorňuje i stanovisko MŽP ke konceptu nového ÚP VÚC PR. Naše námitka je také zcela v souladu

s podmínkou souhlasného stanoviska EIA pro variantu „J“ č.1) pro fázi přípravy, která na rozpor s ÚP VÚC upozorňuje a požaduje uvedení varianty do souladu s oběma územně plánovacími dokumentacemi.

OOP MHMP se vůbec nezabýval naším upozorněním (v námitce č.3 v podání 24.11.05) na nebezpečí vážných dopadů do životního prostředí zvýšeným rizikem havárií v důsledku nedodržení platných technických norem.

6. Nesrovnalosti a nesprávnosti v předložené dokumentaci:

Považujeme za nesprávné, že byl odmítnut náš požadavek, vznesený ústně dne 25.10.05 při seznámení se se spisem řízení, na provedení místního šetření. Jsme přesvědčeni např., že pokud by okraj krabicové opěry mostu končil před hranicí chráněného území PP Sedlecké skály, jak je vyznačeno tabulí v terénu, a vyčníval by nad povrch, jak naznačuje dokumentace, dvě patra silnice k portálu tunelu by se nezanořila pod povrch. Buďto by musel být tunel za portálem poměrně vysoko nasypán (a stejně tak větev křižovatky nadjíždějící nad portál), nebo by musela být snížena krabicová opěra mostu, takže by zasahovala do CHÚ.

Dokumentace, ani rozptylová studie, vůbec neuvažuje právě probíhající rozsáhlou bytovou výstavbu severně od jižního portálu tunelu Rybářka.

7. Nedostatečnost posouzení důsledků v navazujících územích:

Nesouhlasíme s vypořádáním naší námítky (č.6 v podání 7.12.05). Upozorňovali jsme na dotčení přírodního parku Šárka – Lysolaje zvýšením provozu na silnici II/240 tedy na přivaděči k projednávanému SO. Zásahy do přírodního parku jsou v kompetenci orgánu ochrany přírody.

Navíc - nebylo vůbec posouzeno, jestli by nebyla nadlimitním znečištěním zasažena vegetace v PP Jenerálka v blízkosti této silnice. Stejně tak se OOP MHMP vůbec nezabýval možným dotčením PP Podbabské skály v důsledku zvýšeného provozu na přivaděči od Dejvic k Rybářce.

Za naprostou absurditu považujeme formální ukončení stavby SO na hraně krabicové podpěry mostu, přestože takto vymezená stavba nemůže být uvedena do provozu (jak ostatně text dokumentace přiznává). Ze stejného důvodu bylo logicky sloučeno projednávání EIA stavby 518 se stavbou 519. Orgán ochrany přírody sice nemůže měnit nebo doplňovat podaný návrh, ale má možnost nesmyslně podaný návrh odmítnout, požadovat odstranění nedostatků podání do stanovené lhůty a řízení přerušit.

8. Rozporuplnost a nedostatečnost posouzení vlivů na zvláště chráněná území:

Rozhodnutí v bodě IV. uděluje souhlas k činnosti podle výše uvedené dokumentace v PP Sedlecké skály, ale přitom nespecifikuje, jaký to je zásah, který povoluje? Pojem „podle dokumentace“ by v budoucnu mohl být dost volně vykládán. Konečně - je vůbec možné při výstavbě do CHÚ nijak nezasáhnout (jak zní podmínka souhlasu stanoviska EIA), když krabicová podpěra mostu je těsně na hraně CHÚ nebo spíše již v něm? (Odůvodnění rozhodnutí se ne zcela srozumitelným způsobem na konci str. 11 zřejmě snaží tvrdit, že krabicová opěra už není součástí stavby 518 ale navazující stavby 519, ale z výkresů dokumentace evidentně vyplývá, že včetně betonového začátku stezky pro

chodce a cyklisty, součástí stavby 518 je. Přitom rozhodnutí OOP MHMP nepřenáší podmínku stanoviska EIA, že má být CHÚ na hranici oploceno, aby bylo zcela zamezeno přístupu do CHÚ v době výstavby (ani neuvádí důvody proč tuto podmínku do rozhodnutí nezahrnul). Je vůbec možné si namlouvat, že CHÚ nebude pokryto vrstvou prachu z výstavby, zvláště když v jeho blízkosti bude shoz obrovského množství materiálu do šachty k transportu na břeh Vltavy?

Záměr výstavby SO i budoucí provoz na něm je v rozporu s vyhláškou č. 4/1982 Sb. NVP.

Rozhodnutí tvrdí, že „jako jeden ze stěžejních podkladů byla využita dokumentace zpracovaná firmou EVERNIA, s.r.o. v roce 2004.“ V tom je ale zásadní problém! EVERNIA na několika místech dokumentace upozorňuje, že vlivem na CHÚ se v rámci stavby 518 nezabývá - citujeme: „Podrobně jsou zpracovány výsledky průzkumů přírodovědně a ochrannářsky významných společenstev, tzv. skalních stepí ... Hodnocení této části trasy je z formálních důvodů uvedeno v hodnocení části trasy navazující.“ To považujeme za naprosto nepřijatelné a hrubě zkreslující hodnocení dopadů stavby 518 SO.

Odůvodnění rozhodnutí také zmiňuje, že jako podklad pro rozhodnutí sloužila řada odborných textů (žádný ze jmenovaných nebyl ale jako podklad rozhodnutí součástí spisu a účastníkům řízení nebyla dána možnost se s nimi seznámit a vyjádřit se k nim, čímž bylo porušeno ustanovení § 3 odst. 2 správního řádu). Záměr je jednoznačně také v rozporu s plánem péče o PP Sedlecké skály (dosavadním i nově zpracovaným). Přitom tyto texty (pokud je známe) není možné uvádět na podporu přijatelnosti udělení souhlasu se zásahem do CHÚ, ba právě naopak!

Odůvodnění rozhodnutí OOP MHMP přiznává (na str.7), že: „zvýšení imisí by mohlo negativně působit na zdravotní stav lesních porostů“ PR Roztocký háj – Tiché údolí (a tedy zároveň do VKP lesa), nevyhodnocuje ale ani, jestli by zvýšení bylo ještě ve stanoveném limitu NO_x na ochranu ekosystémů.

9. Nedostatečnost posouzení vlivů na chráněné druhy:

Především jsme přesvědčeni, že nebyla splněna podmínka zákona – existence a převaha jiného veřejného zájmu nad dotčeným zájmem ochrany přírody. Za vysloveně nepravdivé považujeme tvrzení odůvodnění rozhodnutí, že nebyla prokázána existence jiného uspokojivého řešení. MŽP ve stanovisku EIA jako „jiné uspokojivé řešení“ doporučilo k realizaci variantu „Ss“. Přitom není pravda, že varianta „Ss“ má srovnatelně negativní dopady na chráněné druhy a chráněná území jako varianta „J“- zvláště když uvažujeme i nezbytně navazující úsek 519.

Ani argumentaci na str. 8 odůvodnění rozhodnutí o veřejné prospěšnosti trasy „J“ odkazem na plán výstavby sítě dálnic a silnic atd. nepovažujeme za korektní, neboť v těchto dokumentech není obsažena nezbytnost konkrétní polohy ve variantě „J“.

S ohledem na vlivy zasahující do CHÚ PP Sedlecké skály, nelze souhlasit s expertízou Evernia 2004, že „se v bezprostředním okolí trasy SO stavby 518 nevyskytuje žádný zvláště chráněný druh rostlin.“ Je hrubou chybou, že účelově nebyly uvažovány druhy v PP Sedlecké skály a PR Roztocký háj – Tiché údolí! Budou zasaženy na hluk výrazně vnímavé druhy - především ptáků (denních i nočních), a to jak budoucím provozem aut, tak hlukem při výstavbě včetně rozsáhlých trhacích prací. Druhy hmyzu budou zasaženy zejména nočním světelným znečištěním v kombinaci s provozem aut. A řada

druhů exhalacemi, vč. působení prachu, solením i změnou tepelného režimu a prouděním vzduchu. Vážnou obavu v tomto směru vyslovila ČIŽP, OI Praha dopisem ŘSD ze dne 31.5.2004 (v příloze) (jednalo se o kontakt SO se ZCHÚ shodný s nynější dokumentací).

10. Vadné vyhodnocení přijatelnosti zásahu do ochranných pásem zvláště chráněných území:

Souhlas s umístěním obrovité MÚK do ochranných pásem ZCHÚ je naprostým popřením jejich účelu a funkce. I podle platné vyhlášky 4/1982 Sb. NVP, v ochranném pásmu není dovoleno: „a) provádět jakoukoli těžbu nebo výstavbu mimo stavby sloužící lesnímu hospodářství a stavby zabezpečující plnění funkce lesů ...d) provádět jakékoli zásahy, které by mohly negativně ovlivnit CHÚ nebo narušit celkový ráz krajiny.“

11. Absence podkladů pro posouzení zásahu do krajinného rázu:

Rozhodnutí OOP MHMP v odůvodnění sděluje, že hledisku ochrany krajinného rázu byla věnována v rámci předchozí projektové přípravy adekvátní pozornost, a že k svému rozhodnutí využil hodnocení v rámci EIA (Vorel, srpen 2000) a vizualizaci celé stavby č. 518. Ani jeden, ani druhý podklad, ani žádný jiný, podle kterého by bylo možné posouzení zásahu do krajinného rázu místa učinit, však nebyl součástí dokumentace! (viz zápis z nahlížení do spisu ze dne 4.1.06 v příloze, i seznam podkladů v prvním odstavci odůvodnění rozhodnutí). Odůvodňovat rozhodnutí nějakou předchozí pozorností není možné. Účastníci řízení ani nebyli upozorněni na to, že hodnocení Doc. Vorla a vizualizace by měly být k udělení souhlasu podle § 12 zákona použity. Nebyla jim tak dána možnost vyjádřit se k podkladu rozhodnutí a uplatnit své návrhy k nim. Byl tím porušen §3 správního řádu.

Odmítáme případné tvrzení, že vše je v pořádku, že oba podklady jsou skutečnosti všeobecně známé nebo známé správnímu orgánu z jeho úřední činnosti. I tak by byl porušen §3 správního řádu, z důvodu nemožnosti se k nim vyjádřit.

Idealizovanou reklamní virtuální vizualizaci je třeba zcela odmítnout jako podklad pro posuzování zásahu do krajinného rázu místa! Hodnocení studie Doc. Vorla z r. 2000 učinil sám OŽP MHMP ve svém vyjádření č.j. MHMP-082378/OŽP/VI/2000/2001 ze dne 10.1.2001 v rámci EIA (v příloze), z něhož např. citujeme: „.. považujeme takto stanovený cíl studie za nedostatečný a nevyhovující.“
“Postrádáme 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 ... nemůžeme se také ztotožnit s vyhodnocením síly konfliktu přemostění Vltavy v případě varianty J a Ss ... Na tomto příkladu chceme deklarovat názor, že ne všechny vlivy jsou vyhodnoceny zcela objektivně. Z toho důvodu se neztotožňujeme s celkovým vyhodnocením, které staví variantu J před variantu Ss ...“

S těmito názory kompetentního orgánu ochrany přírody lze jen souhlasit a za toto docela solidní vyjádření (i v dalších ohledech) ještě dnes poděkovat. Škoda, že OOP MHMP nesouhlasil s naší připomínkou č. 4 v podání 24.11.05, aby zůstal ve svých názorech konzistentní. Co se to stalo?? Studie Doc. Vorla zůstala stále stejně špatná, tendenční a nedostatečná, (ještě víc o nové okolnosti

dotčení krajinného rázu návrhem od té doby).

Řádné hodnocení dotčení krajinného rázu nebylo tedy v řízení provedeno a OOP MHMP vydal souhlas podle § 12 odst. 2 neoprávněně a v rozporu se svým vlastním předchozím názorem.

12. Nedostatečnost uložených náhradních opatření:

S ohledem na rozsah a závažnost stavby SO a provozu na něm i na navazujících trasách (radiálách) a s ohledem na velikost vlivů na VKP, ZCHÚ, flóru a faunu, LPF a ZPF a potřeby tvorby ÚSES považujeme uložená náhradní opatření za nedostatečná.

Z výše uvedených důvodů navrhuje, aby odvolací orgán předmětné rozhodnutí v celém rozsahu
z r u š i l.

Karel Čapek
za občanské sdružení
Společnost Šáreckého údolí
V Šáreckém údolí 98
160 00 Praha 6

přílohy:

- Stanovisko odboru ochrany ovzduší MŽP z 12.3.2001
- Vyjádření ČIŽP z 31.5.2004
- Zápis z nahlížení do spisu OOP MHMP z 4.1.2006
- Vyjádření OŽP MHMP z 10.1.2001

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 10 PRAHA 10 - VRŠOVICE, Vršovická 65

Mgr. Václav Žák
Odbor výkonu státní správy I
Ministerstvo životního prostředí
Podskalská 19
128 00 Praha 2

Váš dopis značky:
500/406/503 10/00

Naše značka:
727/740/01

Vyřizuje :
Ing. Dobiášová

PRAHA:
12.3.2001

Věc: Stanovisko k dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí k záměru „Silniční okruh kolem Prahy, úsek Ruzyně – Březiněves, stavby 518 a 519“

K předložené výše uvedené dokumentaci zaujímáme jako dotčený orgán státní správy v oblasti ochrany ovzduší následující stanovisko.

Dokumentace prověřuje pět variant dopravního řešení silničního okruhu, označených písmeny J, Sc, Sd, Ss a T. Po prostudování všech podkladů stavebního záměru zjišťujeme, že z hlediska ochrany ovzduší je nejvhodnějším řešením varianta „Ss“, eventuelně varianta „T“, podél jejichž tras se projevuje celkově nejnižší produkce emisí z automobilové dopravy a tedy i nejnižší koncentrace škodlivin. Toto hodnocení vychází z výsledků modelového hodnocení kvality ovzduší, posuzující změny v emisní a imisní situaci okolí tras silničního okruhu po realizaci jednotlivých variant. Naše stanovisko vychází i z výsledků hodnocení zdravotních rizik celkové expozice obyvatel oxidům dusíku, podle něhož budou nejmenšímu riziku vystaveni obyvatelé posuzovaných obcí při realizaci pouze těchto dvou uvažovaných variant. Jako nejméně vhodné z hlediska ochrany ovzduší hodnotíme tunelově řešené varianty „J“, „Sc“ a „Sd“.

Vzhledem k významu plánovaného záměru v kontextu Evropské dopravní sítě lze v budoucnu očekávat silný nárůst tranzitní kamionové dopravy. V dimenzích tohoto pohledu považujeme za krajně nevhodnou zejména variantu „J“, která počítá s vedením takto zatížené trasy v těsném kontaktu s hustým osídlením Suchdola a cca 250 m od obytné

zástavby Čimic a Dolních Chaber. V okolí tunelových výdechů a portálů tunelů Suchdol a Rybářka byly vypočteny nejvyšší hodnoty průměrných ročních koncentrací oxidů dusíku. Podle dokumentace dosahují vypočtené hodnoty $40 \mu\text{g.m}^3$ (ve stavu s MO) a představují tak 50% povoleného ročního imisního limitu. Vypočtené průměrné půlhodinové koncentrace oxidů dusíku (ve stavu s MO) v této lokalitě přesahují stanovený imisní limit IHk $200 \mu\text{g.m}^3$ a to za situace, kdy do výpočtu, jak je z dokumentace patrné, nebyly zahrnuty další bodové, plošné a liniové zdroje, které v tomto území působí, ani výše zmíněný aspekt, plynoucí z našeho členství v EU. Zde je nutno upozornit na skutečnost, že je připravován nový zákon o ovzduší, zohledňující požadavky všech relevantních směrnic EU k ochraně ovzduší a zpřísňující mimo jiné i hodnoty limitních koncentrací pro NOx, které jsou dominantním problémem tohoto stavebního záměru. V tomto případě se jedná zejména o transpozici rámcové směrnice ke kvalitě ovzduší č. 96/62/EC a navazující směrnici č. 1999/30/EC, o limitních hodnotách pro SO₂, oxidy dusíku, prašných částic a olova v ovzduší. V této souvislosti je třeba brát v úvahu skutečnost, že v době dokončení plánované trasy budou platit již nové imisní limity (nový zákon o ovzduší by měl vstoupit v platnost v roce 2002). Podle tohoto nového zákona nesmí dojít k překročení roční limitní hodnoty na ochranu zdraví lidí $40 \mu\text{g.m}^3$ a na ochranu vegetace $30 \mu\text{g.m}^3$, přičemž průměrné hodinové koncentrace NOx nesmí překročit limit $200 \mu\text{g.m}^3$. Na základě výše uvedeného lze s jistotou očekávat, že zde budou překračovány stanovené imisní limity a proto považujeme variantu „J“ z hlediska ochrany ovzduší a zdravotních rizik obyvatelstva, oproti doporučení předložené dokumentace, za nepřijatelnou. Z téhož důvodu nepovažujeme za vhodné ani řešení variantou „Sc“ a „Sd“, neboť automobilový provoz v této oblasti by znamenal až několikanásobné zhoršení zdravotně hygienických poměrů osídlených částí, zatímco námi preferované varianty „Ss“ a „T“, které jsou vedeny mimo obytná území, předpokládají příznivější rozptylové podmínky i výrazně nižší průměrné roční hodnoty koncentrací NOx 15 a $10 \mu\text{g.m}^3$ (ve stavu s MO). Navíc neprocházejí problematickými tunelovými úseky a dle výpočtu zde nedochází ani k překračování krátkodobého imisního limitu pro NOx.

Vliv na zlepšení kvality ovzduší v Praze je odhadován podle množství dopravní zátěže, které by jednotlivé trasy z vnitroměstského prostoru převzaly. Podle předpokladu dokumentace by v tomto směru lépe vyhověla trasa „J“ oproti trase „Ss“. Rozdíl dle modelového výpočtu však není natolik podstatný, aby byl důvodem k nadlimitnímu

přetížení diskutovaných oblastí. Navíc předpoklad odvedení městské dopravní zátěže na vnější okruh je hypotetický, neboť praxe dokazuje, že nové trasy spíše indukují novou dopravní zátěž a snížení původní zátěže závisí více na dopravních omezeních v centrálních částech Prahy. V úvahu je nutné vzít využití všech dalších možností omezení individuální automobilové dopravy v centrálních oblastech města, jako je především maximální dekoncentrace městských funkcí a členění města na svébytné celky a tím snižování přepravních nároků a přepravních vzdáleností, důsledná preference příznivějších druhů dopravy a nabídka kvalitní městské hromadné dopravy. Tyto možnosti nejsou zdaleka využity. Těmito nástroji nelze pochopitelně ovlivnit tranzitní dopravu. Z toho jednoznačně vyplývá nepřijatelnost zavádění narůstající tranzitní dopravy do obytných oblastí, jak je tomu dnes, ale také jak by tomu bylo v případě realizace navrhované trasy „J“. Rozdíl vedení trasy „J“ oproti trase „Ss“ (i proti trase „T“) je z hlediska dálkových evropských tahů naprosto zanedbatelný, ale negativní dopad této dopravy na životní prostředí Prahy se variantou „J“ radikálně zhorší.

Závěrem poznamenáváme, že z hlediska všech vlivů plánovaného záměru na životní prostředí je nejšetrnějším způsobem řešení severního obchvatu Prahy tranzitní varianta „T“, jíž je současně řešena i otázka budoucího propojení mezinárodního severojižního dopravního koridoru. Dokumentaci k variantě „T“ by však z tohoto pohledu bylo třeba doplnit o studii reálnosti dopravních vztahů v horizontu r. 2010 v relevantních územích této trasy včetně možnosti využití a úprav již existujících dopravních propojení, a z hlediska životního prostředí přijatelné možnosti místního propojení břehů Vltavy pro lokální dopravní funkce. Doporučujeme tuto možnost ověřit i vzhledem k aglomerační trase navrhované v rámci územního plánu velkého územního celku pražského regionu.



MUDr. Eva Rychlíková
ředitelka odboru ochrany ovzduší

TEL: ČNB Praha I
02/6712 1111 č.ú. 7628-001/0710

IČO:
164 801

fax:
02/67310166



ČESKÁ INSPEKCE
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Oblastní inspektorát Praha

Oddělení ochrany přírody
Dělnická 12, 170 04 Praha 7
tel.: 266 793 370, fax: 266 793 378
e-mail: kufnerova@ph.cizp.cz, www.cizp.cz
IČ: 41 69 32 05

Generální ředitel
Ing. Petr Laušman
ŘSD
Na Pankráci 56
145 05 Praha 4

Váš dopis značky / ze dne:

Naše značka:

1/OP/ 04/Kuf

Vyřizuje / linka:

Mgr. Jitka Kufnerová / 3373

Místo a datum

Praha, 31.května 2004

Věc: Oznámení o řešení podnětu veřejnosti

Vážený pane generální řediteli,

při prošetření podnětu veřejnosti na porovnání DÚR na stavby 518 a 519 silničního okruhu kolem Prahy a dokumentace EIA MŽP (č.j. NM700/1327/2020/OPVŽP/02) jsme došli k následujícím závěrům:

Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů považuje ČIŽP navrženou variantu staveb silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) - stavby 518 a 519, podle které je most přes Vltavu mezi MČ Praha Suchdol a MČ Praha 8 (Bohnice) projektován tak, jak je uvedeno v dokumentaci pro územní rozhodnutí (DÚR) č.j. 32/641/92/2003 předložené společností VIS, a.s. dne 7.11.2003, za potenciální vážné ohrožení zvláště chráněných území, jmenovitě přírodní památky Zámky, přírodní památky Sedlecké skály a přírodního parku Drahaň - Trója.

S ohledem na to, že tato varianta SOKP (tzv. varianta „J“) byla v procesu EIA vyhodnocena jako nejméně vhodná z hlediska zájmů ochrany přírody, nicméně celkově jako v krajním případě přípustná za splnění podmínek, že se nedotkne přírodní památky Sedlecké skály a přírodní památky Zámky, a dále s ohledem na navržené řešení, které jedním z pilířů mostu stojí přímo v PP Sedlecké skály a skalní step PP Zámky přetíná v takovém úhlu, že stavba a provoz komunikace způsobí její postupnou degradaci a zánik, ČIŽP další pokračování prací na přípravě stavby, resp. její realizaci v uvedené trase považuje za závažné ohrožení dochovaného stavu přírody na území hlavního města Prahy (záměr je v rozporu s ustanovením § 5 odst. 1 zákona – obecná ochrana rostlin a živočichů, § 12 odst. 1 - ochrana krajinného rázu a přírodní park, § 36 - přírodní památka a § 37 odst. 1 - ochranná pásma zvláště chráněných území) a za nedodržení stanovených podmínek. Varianta „J“ je tak zřejmě i v rozporu s ustanovením § 22 vyhlášky MDS č. 104/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů, která je prováděcí vyhláškou k zákonu o pozemních komunikacích, neboť nevychází „z požadavků ochrany přírody a životního prostředí podle zvláštních předpisů“, zde zákona o ochraně přírody a krajiny a zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Projektant (PUDIS, a.s.) tak porušuje závazné podmínky souhlasného stanoviska pro variantu „J“

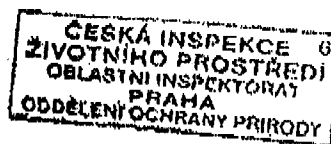
stanovené Ministerstvem životního prostředí (č.j. NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o.), viz bod 23: „a) Mostní objekt bude navržen tak, že předpolí mostu (místo, kde se most odpojuje od terénu) bude ležet nad hranicí PP Sedlecké skály na levém břehu....“ a 23 d) „Výstavba mostu a další stavební činnosti (např. odvoz materiálu z hloubeného tunelu Suchdol do nákladních člunů na Vltavě) nebude zasahovat do PP Sedlecké skály...“.

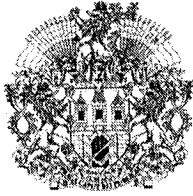
Jak dokládá „Přírodovědný a biologický průzkum“ provedený v rámci dokumentace SOKP kolektivem autorů, kontaktní adresa EVERNIA s.r.o., tř. 1 máje, Liberec, zpracovaný v roce 2003 na 16 menších lokalitách v a podél navržené trasy SOKP, varianty „J“, je území mimořádně hodnotné z botanického hlediska. Nejen druhovou rozmanitostí (472 taxonů vyšších rostlin), ale i počtem druhů rostlin chráněných přímo podle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb., která je prováděcí vyhláškou k zákonu č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (celkem 13 chráněných druhů – 4 silně ohrožené, 9 ohrožených), patří lokality k posledním biologicky hodnotným územím, která se ještě na území hlavního města Prahy nacházejí. Jak dále dokládá autory studie uváděné zařazení jednotlivých taxonů do skupin urbanofobních až urbanofilních druhů - 63,5 % nalezených druhů patří do skupin *mírně urbanofobní* a *urbanofobní*. Tyto skupiny jsou výstavbou komunikace v území ohroženy.

Jelikož navržená varianta „J“ se liší od stanovených podmínek za nichž byla prohlášena za ještě přípustnou v krajním případě, stala se tedy nepřípustnou a proto ČIŽP navrhuje rozpracování jiných variant komunikace (např. v trase „Ss“ či „T“) tak, jak bylo navrženo v původní dokumentaci EIA z r. 2001.

O těchto závěrech bude dopisem ředitele ČIŽP informováno Ministerstvo životního prostředí s žádostí o další postup ve věci na úrovni ministerstev.

RNDr. Vladimír Marek, CSc.
Pověřený vedením oddělení OP





HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
ODBOR OCHRANY PROSTŘEDÍ

Čj. MHMP-226639/2005/OOP-V-1248/Hu

Protokol z jednání konaného v odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy dne 4.1.2006 od 17,30 hod.

Přítomni: za OOP MHMP – JUDr. Hudeček
účastník řízení – OS Společnost Šáreckého údolí, zastoupené p. Karlem Čapkem

Zástupce účastníka řízení se dostavil za účelem nahlédnutí do spisové dokumentace ve věci „Silniční okruh kolem Prahy, stavba č. 518 Ruzyně - Suchdol“, shora uvedeného č. jednacího, o níž bylo rozhodnuto rozhodnutím OOP MHMP č.j. MHMP-226639/2005/OOP-V-1248/R-311/Hu ze dne 19.12.2005.

Po seznámení se spisem zástupce účastníka řízení uvedl:

Konstatuji, že součástí dokumentace stavby předložené investorem není „Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí zpracovaná podle zákona ČNR č. 244/1992 Sb.“, Doc. Ing. arch. Ivan Vorel, CSc. srpen 2000.

Skončeno, přečteno, podepsáno v 18,00 hod.

Zástupce účastníka řízení:
p. Karel Čapek

Zapsal: JUDr. Jan Hudeček



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Odbor životního prostředí

Došlo dne 22. 01. 2001
Čís. 149/01
503 10 228

MŽP ČR
Ing. Miloslav Kuklík
ředitel odboru výkonu
státní správy 1
Podskalská 19
128 00 Praha 2

Č.j.: MHMP-082378/OŽP/VI/2000/2001

Vaše značka:

V Praze dne 10.01.2001

Vyřizuje: 24484425

500/3007/503 10/00

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 krajinotvorného 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 krajinotvorné 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 Vl.

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 Řivnáč, 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 NOx 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 Ss. 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 NOx 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 o 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 Suchbát. 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 výduchů 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 nejeví 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 činností 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 liniiovými stavbami řešena odbornými směrnici, 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 potočných 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) určíme 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.

Magistrát hl. m. Prahy
odbor životního prostředí
Mládežnické nám. 2
Praha 1

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