



PID

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
ODBOR OCHRANY PROSTŘEDÍ

Váš dopis zn. SZn. Vyřizuje/linka Datum
S-MHMP-387973/2006/OOP/VI/EIA/253-2/Žá Ing. Žáková/4425 02.03.2007

ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ

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

Záměr: Komunikační propojení MČ Praha 12 s Pražským okruhem, stavbou SOKP 513 – křižovatka s SOKP Komořany, stavba č. 8560

Zařazení záměru dle zákona: Bod 9.1, kategorie II, příloha č. 1
Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací a II třídy (záměry neuvedené v kategorii I).

Oznamovatel: Hlavní město Praha
Magistrát hl. m. Prahy
odbor městského investora
Mariánské náměstí 2
110 01 Praha 1
IČ: 00064581

Umístění: kraj: hlavní město Praha
obec: hlavní město Praha
městská část: Praha 12
katastrální území: Modřany, Komořany

Charakter a kapacita záměru: Předmětem posuzovaného záměru je záměr komunikačního propojení MČ Praha 12 se stavbou silničního okruhu kolem Prahy (dále jen SOKP) č. 513 Lahovice – Vestec. Hlavním účelem záměru je propojení stávající komunikace z Podolí a Bráníka do Komořan (od ul. Generála Šišky) na nově navrhovanou mimoúrovňovou křižovatku (dále jen MÚK) s SOKP v Komořanech a zklidnění zástavby Komořan. Trasa nové komunikace je vedena jižním okrajem Komořan v souběhu se železniční tratí. V předloženém oznámení je záměr předkládán ve variantním řešení. V rámci výběru variant bylo zvažováno 6 variant, dále jsou posuzovány 3 aktivní varianty.

Varianta č. 1

Od křižovatky s ul. Generála Šišky se Komořanská ul. rozšiřuje západně (vpravo) do ul. U Spořitelny a do prostoru cukrovaru. Po opuštění stávající silnice je komunikace vedena v násypu v souběhu se železniční tratí a dvakrát kříží železniční trať mostními objekty. Úsek ve stoupání od železniční trati ke křižovatce se SOKP se odklání z údolí Vltavy za statkem s chovem koní v prostoru kynologického cvičiště, vede souběžně s SOKP a kříží SOKP až nad portálem tunelu. MÚK je navržena deltovitá s oběma větvemi na západní straně propojení. Silnice je v celé délce cca 2,9 km ve čtyřpruhovém uspořádání, od začátku trasy k odbočení do Komořan s oboustrannými chodníky, zbytek trasy bez chodníků.

Varianta č. 2

Od křižovatky s ul. Generála Šišky se Komořanská ul. rozšiřuje východním směrem (vlevo) do zástavby ulic Na schůdkách a Pekárkova. Dále je komunikace navržena na mostní estakádě nad stávající železniční tratí (délka cca 1 km). Ve stoupání od železniční trati je komunikace vedena přímějí a kříží SOKP novým mostem mezi tunely. MÚK je navržena osmičkovitá, přizpůsobená místním podmínkám. Silnice je v celé délce cca 2,6 km ve čtyřpruhovém uspořádání, na začátku s chodníky, na estakádě pouze s obslužným chodníkem, v poslední části bez chodníku.

Varianta č. 5A

Od křižovatky s ul. Generála Šišky se Komořanská ul. rozšiřuje západním směrem (vpravo) jako varianta č. 1. Po opuštění stávající silnice je komunikace převedena na těleso železniční trati a za odbočením do Komořan, které řeší i propojení s komunikacemi na břehu řeky, dochází k přechodu na dvoupruhové uspořádání. Toto řešení vyvolá nutnost přeložky železniční trati západně směrem k Vltavě do prostoru zahrádek, nivelita překládané trati je zvýšena nad úroveň záplavové vody (na kótu 198 m n.m), čemuž se přizpůsobuje i výškové vedení silnice. V úseku od ul. K Soutoku až po úroveň Šabatky se předpokládá souběžné vedení železniční trati a dvoupruhové komunikace se zpevněnou krajnicí (umístění zastávek MHD, odstavný a řadící pruh, pruh pro pomalá vozidla ve stoupání 8%).

Úsek ve stoupání od železniční trati k MÚK je navržen ve větším stoupání pro zmenšení rozsahu zemních prací. Uspořádání MÚK je obdobné jako u varianty č. 2.

U všech variant je původní Komořanská ulice zaslepena, čímž dojde k vyloučení průjezdné komunikace z obce.

Průběh zjišťovacího řízení: Při zjišťovacím řízení se zjišťuje, zda a v jakém rozsahu může záměr vážně ovlivnit životní prostředí a veřejné zdraví. Používají se přitom kritéria, která jsou stanovena v příloze č. 2 k zákonu a která charakterizují na jedné straně vlastní záměr a příslušné zájmové území, na druhé straně z toho vyplývající významné potenciální vlivy na veřejné zdraví a životní prostředí. Při určování, zda záměr má významné vlivy, dále příslušný úřad přihlíží k obdrženým vyjádřením veřejnosti, dotčených správních úřadů a dotčených územních samosprávných celků.

Oznámení záměru (září 2006) bylo zpracováno Ing. Ondřejem Čapkem, držitelem autorizace dle zákona. Ze závěru předloženého oznámení vyplývá, že řešení záměru navržené některou z aktivních variant zlepšit životní prostředí (ovzduší, hluk) podél Komořanské ulice a počet obyvatel bydlících v dosahu intenzivní dopravy poměrně významně klesne (o 75%). Negativní vlivy představují především nutnost demolic, snížení pocitu pohody obyvatel na západním okraji Komořan, likvidace zahrádek a dalších zařízení u železniční trati. Navrhovaná variantní řešení jsou zpracovatelem oznámení zhodnocena jako přijatelná a lze je doporučit k realizaci. Jako nejvhodnější byla označena varianta 5A, především z důvodu nejmenšího zásahu do krajinného rázu.

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

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

- hlavní město Praha
(vyjádření č.j. PRM 541/06 ze dne 12. 12. 2006)
- městská část Praha 12
(vyjádření zn. P12 46248/2006 OŽP/MI ze dne 15. 11. 2006)
- Hygienická stanice hlavního města Prahy
(vyjádření č.j. ÚPL/1166/5855/80741/06 ze dne 8.11. 2006)
- Česká inspekce životního prostředí – Oblastní inspektorát Praha
(vyjádření č.j. 41/ŘI/0633860.01/06/PVB ze dne 27. 11. 2006)
- odbor dopravy Magistrátu hlavního města
(vyjádření č.j. MHMP/412260/2006/DOP-04/Šš ze dne 6. 11. 2006)
- odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu Magistrátu hlavního města Prahy
(vyjádření MHMP 407 549/2006/Rad ze dne 7. 12. 2006)
- odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy
(vyjádření SZn. S-MHMP-387973/2006/1/OOP/VI ze dne 18. 12. 2006)
- Střední škola managementu a služeb s.r.o.Schulhoffova 844
(vyjádření ze dne 5. 12. 2006)
- Sdružení občanů Prahy 12, Na Šabatce 4, Praha 4
(vyjádření ze dne 17. 11. 2006)
- Ing. A. Fialová, PhD., Sekaninova 28, Praha 2
(vyjádření ze dne 14. 11. 2006).

Jednotlivá vyjádření obsahují následující skutečnosti:

Hlavní město Praha (HMP) ve svém vyjádření opakovaně upozorňuje na nesoulad stavby s platným Územním plánem sídelního útvaru hlavního města Prahy (dále jen ÚPn) do doby schválení změny ÚPn Z 1439/06. Uplatňuje řadu připomínek k posuzovaným variantám, které povětšinou požaduje řešit v rámci další projektové přípravy stavby.

Z *hlediska urbanistické koncepce* HMP upozorňuje, že záměr komunikačního propojení MČ Praha 12 s Pražským okruhem je zatím v rozporu s ÚPn (viz výše). Z funkčního hlediska HMP podporuje variantu 5A, která nejméně zasahuje do okolních funkčních ploch a nejméně zasahuje do krajinného rámce.

Z *akustického hlediska* HMP nemá k hlukové studii zpracované k posuzovanému oznámení zásadních připomínek. Z hlediska akustického jsou všechny varianty příznivější než současný stav z pohledu kvantitativního zasažení chráněného venkovního prostoru staveb. Při výběru nejvhodnější varianty lze mírně preferovat variantu 5A.

Z *hlediska ochrany ovzduší* HMP konstatuje, že výpočet emisí z dopravy byl proveden pro maximální povolenou rychlost 50 km/hod, ale komunikace je navržena jako čtyřpruhová v extravilánové úpravě. Dodržování této rychlosti bude pravděpodobně problematické.

Nelze souhlasit se závěry rozptylové studie, že provoz na navržené komunikaci nebude mít za následek překročení imisních limitů. HMP doporučuje, aby byly v dalších fázích projektové přípravy doplněny údaje o celkové imisní situaci pro PM10.

Z *hlediska městské zeleně* HMP konstatuje, že v dendrologickém průzkumu provedeném v rámci oznámení je výčet stávajících dřevin potencionálně ohrožených bez jejich bližší specifikace. V další fázi projektové dokumentace by měl být dendrologický průzkum více konkrétnější. Z hlediska zeleně se jeví jako nejšetrnější varianta 2.

Z *hlediska ochrany přírody a krajiny* HMP upozorňuje na chybné tvrzení oznámení (str. 78 část A) o schválení změny ÚPn Z 1439/06. Zastupitelstvo hlavního města Prahy schválilo pouze její zadání. Realizace stavby je tedy podmíněna, mimo jiné, kladným projednáním a schválením této změny.

K výběru variant byly uvedeny následující fakta a postřehy:

Varianta 1 je v zásadě srovnatelná s variantou 5a, představuje ale o poznání větší zábor vltavské nivy a umísťuje komunikaci blíže k Vltavě než železnici. Proto se dá označit za mírně nevhodnější.

Var. 2 je velmi problematická ve vztahu ke krajinnému rázu vzhledem k její výšce nad terénem a praktické nemožnosti jí pohledově zakrýt. Pokud by se ale podařilo tento problém uspokojivě vyřešit, byla by nejvhodnější díky nejmenšímu záboru ploch v nadregionálním biokoridoru územního systému ekologické stability (ÚSES) vázaném na Vltavu a část její nivy.

Varianta 5A se zdá být přijatelným řešením (menší ohrožení přírodně cenných ploch v nivě než u varianty 1 a lepší možnost začlenění do krajiny než u varianty 2) za podmínky realizace všech kompenzačních opatření, korekce trasy pro zachování obzvláště vzrostlého jedince jilmu a dořešení průchodu cennými psamofilními společenstvy i mokřadem u Pražského okruhu. HMP doporučuje tedy k dalšímu sledování a dopracování tuto variantu. Zároveň je ale k této variantě uplatněna výraznější výtka - autoři oznámení se nezaobírají místní (obslužnou ?) komunikací, která je ve variantě 5a navržena do nivy Vltavy poblíž ulice U soutoku. Tato stavba zasahuje do nadregionálního biokoridoru a zde vloženého funkčního lokálního biocentra ÚSES (LI/147 dle ÚPn hl. m. Prahy). Věcně jde o problematický záměr, navíc podle vyhlášky č. 32/1999 Sb. hl. m. Prahy v platném znění (tedy po schválení změny ÚPn Z 1000/00) je umístění takovéto stavby do ÚSES pouze výjimečně přípustné.

Dále HMP uvádí podrobnější hodnocení a doporučení:

Vlastní oznámení z hlediska ochrany přírody a krajiny je zpracováno uspokojivým způsobem - biologické průzkumy i orientační dendrologický průzkum HMP považuje

pro tento účel za dostačující, v návazných fázích projektové dokumentace bude nutno provést jejich upřesnění na základě upřesněného vedení komunikace. V textové i grafické části jsou navíc obsaženy všechny relevantní limity a další údaje podstatné pro posouzení únosnosti záměru a výběr přijatelné varianty. Dále HMP upozorňuje, že projekt ozelenění bude nutné kromě městské části Praha 12 odsouhlasit i odborem ochrany prostředí MHMP, jelikož se stavba nachází v ÚSES a VKP ze zákona (niva Vltavy).

V případě nemožnosti osazovat dřevinami těleso železniční trati, bude nutno pro zmírnění negativních dopadů navrhnout výsadby alespoň u paty svahu této trati (v případě výběru variantu 5A. HMP považuje za zásadní začlenění stavby do krajiny a eliminaci možných dopadů do Modřanských, resp. Komořanských tůní. V místě křížení komunikace s Cholupickým potokem se naskýtá možnost uvolnit tento vodní tok ze zakryté části, a obnovit tak kontinuitu lokálního biokoridoru ÚSES na něj vázaného. Rampa navržená nad potokem u ulice U Soutoku by však mohla tuto možnost omezit, či současné údolí poněkud znehodnotit.

Ze zjištěných skupin živočichů jsou stavbou nejvíce ohroženi plazi, v menší míře též obojživelníci. Bude proto nutno navrhnout účinné způsoby jejich ochrany. Ptáci, vzhledem ke své mobilitě, tolik ohroženi nebudou a dá se předpokládat, že najdou náhradní hnízdní prostory v okolí. Zásadní též bude návrh ochrany, resp. obnovy po ukončení stavby, psamofilních rostlinných společenstev.

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu jsou pozemky zařazené do ZPF využívány převážně jako zahrádky, část je nevyužívána. Půdní pokryv je ovlivněn antropogenní činností, žádný z pozemků nemá potenciál k intenzivnímu zemědělskému využívání.

Záměr je předmětem změny ÚPn Z 1439/06, která není v současnosti odsouhlasena ZHMP. Do doby schválení této změny není záměr v souladu s ÚPn.

Z geologického hlediska nemá HMP k předloženému oznámení zásadní výhrady.

Z hlediska hospodaření s odpady zasahuje předložený záměr do plochy určené v platném ÚPn hlavního města Prahy pro sběr a zpracování komunálního odpadu (plocha TO), což je až do schválení změny ÚPn Z 1439/06 v rozporu s platným ÚPn a nelze tudíž s předloženým záměrem souhlasit.

Veškeré použité zeminy na zemní práce, které se budou dopravovat na stavbu z blízkého či dalekého okolí (např. ze stavby č. 513), bude nutné kontrolovat z hlediska možné kontaminace nebezpečnými látkami a v případě potvrzení znečištění, tuto zeminu nevyužívat k terénním úpravám.

Vzhledem k potvrzeným i předpokládaným kontaminacím dotčeného území (štěrkové lože železniční trati, bývalé i současné skladovací prostory, teplárna, plocha bývalého cukrovaru, dobývací prostor štěrkopísku atd.) HMP doporučuje v dalších fázích projektové přípravy záměru vypracovat podrobný inženýrskogeologický průzkum dotčených lokalit a navrhnout způsoby sanace zasažených území. Dále doporučuje doplnit předpokládané množství odpadů z provozu komunikace.

Z dopravního hlediska HMP upozorňuje, že v současné době se připravuje změna ÚPn Z 1439/06, která vychází z varianty 5A. Posouzení souladu záměru s ÚPn bude možné vyhodnotit až na základě výsledků projednání a schválení předmětné změny ÚPn.

Se zřetelem na investiční náročnost stavby, jejíž trasa zčásti vede přírodně hodnotným územím, HMP doporučuje v další fázi přípravy zvážit možnosti redukce navrženého šířkového uspořádání překládané komunikace. S poukazem na doložené předpokládané automobilové zatížení HMP zastává názor, že navržený stoupací pruh v úseku s větším podélným sklonem nivelety na překládané komunikaci je nadbytečný.

Úsek překládané komunikace, který je v souběhu se železniční tratí, prakticky neslouží pro přímou dopravní obsluhu okolní zástavby, komunikace má proto při dvoupruhovém šířkovém uspořádání ve své jižní části zajištěny všechny podmínky pro plynulý provoz i při uvedeném automobilovém zatížení. Výjimečné situace (překážka na komunikaci např. při poruše vozidla) by neměly být kritériem vyšších nároků na šířku vozovky komunikace.

Pro stavbu komunikace by měla být využita též lodní a železniční doprava.

Povrchové úpravy zdí (např. u portálů zakryté části komunikace) by měly být z přírodního kamene, který zajistí přirozenější začlenění stavby do pohledově exponovaného území.

Z hlediska zásobování vodou HMP nemá k předložené dokumentaci připomínek.

Z hlediska odkanalizování a ochrany povrchových vod jako teoreticky nejpříznivější řešení z hlediska ovlivnění kvality vody v recipientu HMP označuje variantu 5A, neboť uvažuje s využíváním výhledových sedimentačních nádrží; nejnepříznivější se jeví variantu 2, jelikož by i v budoucnu byly dešťové vody z malé části komunikace odváděny do vodoteče bez předčištění.

V oznámení záměru chybí v části B.1.4 "Charakter záměru a kumulace s jinými záměry" informace, že stavba prochází částečně záplavovým územím Vltavy a jak bude v záplavovém území řešena. V situacích HMP doporučuje doplnit zakres záplavového území a protipovodňových opatření dle platného ÚPn. V řezech v části "Dopravně-technické podklady" doporučujeme také zakreslit hladinu pro Q_{2002} . V dokumentaci je doložena část B.2 "Hydrotechnické posouzení", kde není uvedeno pro jakou variantu je posouzení zpracováno.

Při přípravě a realizaci stavby je nutno provést a respektovat ochranná opatření uvedená v oddílu D.IV. Způsob likvidace dešťových vod je nutno projednat s příslušnými správci dotčených vodotečí a dešťových kanalizačních sběračů a výsledky projednání zahrnout do dokladové části dokumentace územního rozhodnutí stavby. Technické a směrové řešení vyvolaných přeložek stávajících vedení technického vybavení musí být dohodnuto s vlastníky a provozovateli těchto sítí. Nová vedení technického vybavení nutno situovat v souladu s ustanoveními ČSN 736005 "Prostorová úprava sítí technického vybavení".

Při respektování výše uvedených připomínek nemá HMP k oznámení dalších námitek.

Z hlediska zásobování teplem, elektrickou energií, zemním plynem a z hlediska telekomunikací bez připomínek.

Městská část Praha 12 požaduje posoudit záměr stavby, přestože předložené oznámení záměru považuje, vzhledem k variantnímu řešení, podrobnosti zpracování a hodnocení, za dostatečné pro vyhodnocení vlivů na obyvatelstvo a životní prostředí.

MČ požaduje realizovat protihluková opatření pro zmírnění dopadu na obytnou zástavbu a rekreační zónu u Vltavy.

Požaduje preferovat komunikační propojení MČ Praha 12 s Pražským okruhem, stavbou SOKP 513 - křižovatka s SOKP Komořany, stavba č. 8560 podle varianty 5A.

V dalších stupních projednávání požaduje optimalizovat trasu varianty 5A tak, aby se minimalizoval negativní vliv na cenná přírodní společenstva.

Hygienická stanice hl. m. Prahy (dále jen HS HMP) uvádí jako nejvhodnější variantu 5A.

Z hlediska zájmů ochrany veřejného zdraví je nutno klást největší důraz na vyhodnocení akustické zátěže z provozu výše uvedeného záměru, a to včetně návazné dopravy. Předložená dokumentace neřeší navýšení akustické zátěže na příjezdových komunikacích k nově budovanému propojení. Z tohoto důvodu je nutno dopracovat akustickou studii na těchto komunikacích. V budoucnu dojde k navýšení dopravních vztahů, což bude mít za následek navýšení již tak vysokých hladin hluku z automobilové dopravy. Navíc se jedná o novou komunikaci, u které HS HMP upozorňuje na nutnost vyhlášení ochranného hlukového pásma, které musí být trojrozměrné a které vymezí prostor, na jehož hranici bude dodržen hygienický limit hladin hluku pro denní i noční dobu (v LAeq 60/50 dB), a to včetně jeho režimu, tj. vyhlášení stavební uzávěry a návrhu opatření na ochranu stávajících chráněných objektů před hlukem. Hlukové pásmo musí být vyhlášeno současně s vydáním územního rozhodnutí vybrané varianty.

Návrh na vydání rozhodnutí o ochranném hlukovém pásmu musí být projednán s HS HMP. Opatření, která vyplynou z vyhlášení ochranného pásma musí být zahrnuta do projektu.

HS HMP požaduje zpracování dokumentace záměru podle zákona.

Česká inspekce životního prostředí (dále jen ČIŽP) nemá z *hlediska ochrany ovzduší a odpadového hospodářství* připomínek.

Z *hlediska ochrany vod* ČIŽP požaduje, aby součástí projektové dokumentace pro stavební řízení byly i sedimentační nádrže vybavené normými stěnami, pro zachycení případných havarijních úniků ropných látek (dešťové kanalizace, do kterých budou odváděny srážkové vody z komunikace, jsou zaústěny do recipientů, které ústí do Vltavy a tento úsek se nachází v II. PHO vodárny Podolí).

ČIŽP upozorňuje na skutečnost, že při případném dotčení tzv. Modřanských lagun v období výstavby je reálná možnost mobilizace znečištěných sedimentů (těžké kovy, chlorované uhlovodíky, polyaromatické uhlovodíky).

V současné době je toto znečištění zakonzervováno.

Z *hlediska ochrany přírody* ČIŽP konstatuje, že záměr se výrazně dotkne unikátních biologických stanovišť, a to nejen v pražském, ale i středočeském měřítku. Bude dotčena velmi hodnotná lokalita ležící v blízkosti vltavských lagun. Jde o společenstva měkkých luhů a malých vodních nádrží přírodního charakteru s řadou cenných rostlinných a živočišných druhů. Vzhledem k návaznosti na biokoridor L3/272 je tak ohrožena existence zde se nacházejících druhů živočichů, jelikož by došlo k fragmentaci tohoto území.

Z ohrožených druhů se jedná o kriticky ohroženého skokana skřehotavého, silně ohroženého skokana štíhlého, čolka obecného, užovku hladkou, užovku podplamatou, slepýše křehkého, ještěrku obecnou a další ohrožené druhy živočichů.

Z ptáků zde bylo zjištěno celkem 75 druhů, z čehož mnozí se vyskytují v kategorii ohrožení a silně ohrožení.

Byl zjištěn výskyt kriticky ohroženého morčáka velkého.

Na psamofilní enklávě v západní části uvažovaného záměru, která má být stavbou dotčena, bylo zjištěno celkem 407 druhů motýlů s vysokým zastoupením stenotopních druhů, což vypovídá o vysoké a unikátní biologické hodnotě dané lokality. Z rostlin bude přímo ohrožen výskyt kriticky ohroženého čistce německého a ovsíčku obecného.

ČIŽP upozorňuje, že varianty 1, 2 i 5A, zasahují do nadregionálního biokoridoru N4/4, lokálního biokoridoru L3/272, lokálního biocentra L 1/147, které byly jako oblasti ÚSES schválené v územně plánovací dokumentaci. Daná stavba se rovněž dotýká výrazně VKP ze zákona - údolní nivy a je tedy nutno v souladu s § 4 odst.2 zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, žádat orgán ochrany přírody o souhlas k zásahu do VKP. Umístění dalších zpevněných ploch do nivy povede k výraznému omezení její funkčnosti tj. k omezení ekologicko-stabilizační funkce VKP. Z hlediska ochrany přírody a krajiny by mělo být preferováno omezování stavebních zásahů do nivy, která zůstala ještě zachována a plní svoji funkci v krajině, která je silně pozměněna činností člověka.

Dále ČIŽP upozorňuje, že záměr těsně prochází při jižním okraji přírodní památky (dále jen PP) Modřanská rokle, a že dle §37, odst.1 uvedeného zákona je, pokud není vyhlášeno jinak, ochranné pásmo 50 m od hranice PP. Je nutné proto doplnit, v jaké blízkosti se stavba dané lokality dotkne.

Z hlediska ochrany přírody se proto všechny uváděné aktivní varianty jeví jako nevyhovující. Na straně 9 oznámení se uvádí, že podle stanoviska Útvaru rozvoje hl.m. Prahy představují varianty 6, 7 a 8 (tedy přemostění v oblasti u Lahoviček a napojení na stávající Strakonickou ulici) negativní, neakceptovatelné řešení. Z hlediska ochrany přírody jsou naopak tyto varianty preferované, jelikož neprocházejí žádným biologicky cenným územím.

ČIŽP požaduje doložení daného stanoviska s konkrétními důvody, které k negativnímu závěru vedly.

Daný záměr rovněž není v souladu se stávajícím ÚPn. Veřejný zájem není ze zákona definován a zde je posouzen zcela jednostranně, pouze z hlediska dopravy, bez zohlednění zájmů ochrany přírody. ČIŽP preferuje z hlediska ochrany přírody řešení dle stávajícího a schváleného ÚPn.

Z *hlediska ochrany lesa* je doporučeno realizovat variantu č. 2, při které dojde k nejmenšímu záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa.

V závěru vyjádření ČIŽP doporučuje další posuzování podle zákona vzhledem k důležitosti výše uvedených připomínek a zejména volby varianty.

Odbor dopravy MHMP nemá k předloženému oznámení námitek.

Odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu MHMP sděluje, že nemá námítky proti umístění stavby.

Odbor ochrany prostředí MHMP (dále jen OOP MHMP) považuje oznámení z *hlediska ochrany zemědělského půdního fondu* za dostatečné. Při realizaci záměru dojde pouze k nepodstatným drobným záborům zemědělského půdního fondu.

Z hlediska lesů a lesního hospodářství se jeví dle orientačních trvalých záborů lesních pozemků jako nepřijatelnější varianta 2. Lze předpokládat, že v celkovém dopadu na les nebudou mezi aktivními variantami výraznější rozdíly, proto není vhodné při současném stupni poznání jednoznačně vyloučit některou z variant.

Připomíná se, že na str. 12 Oznámení ve výčtu navazujících rozhodnutí chybí nezbytný souhlas k vydání územního rozhodnutí podle §14 odst. 2 lesního zákona vydávaný OOP MHMP formou závazného stanoviska a rovněž rozhodnutí o odnětí pozemků plnění funkcí lesa.

V doporučeních v oznámení je nutno doplnit, že zařízení staveniště nebudou umístována na pozemcích určených k plnění funkcí lesa.

Souhlasí se se zjednodušeným tvrzením uvedeným v komplexní charakteristice vlivů záměru na životní prostředí ...(kapitola D.II. Oznámení záměru, str. 78), že „trvalé zábory pozemků negativním jevem, který provází každou novou výstavbu“, ale navazující část věty hrubě zkresluje situaci „trasa vede částečně po nevyužívané zemědělské půdě, částečně po ostatní půdě, zdevastované předchozím využíváním (těžba písku).“ O záborech např. lesních pozemků není v tomto ani v dalších bodech této podstatné kapitoly zmínka. Toto konstatování je uvedeno v části G – Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru, (str. 95, pod vlivy záměru na životní prostředí a obyvatelstvo), tato shrnutí mohou působit zkresleně.

Vzhledem k výše uvedenému je doporučeno pokračovat v procesu EIA.

Z hlediska nakládání s odpady je oznámení postačující a není požadováno pokračovat v hodnocení procesem EIA.

Z hlediska ochrany ovzduší se sděluje, že během výstavby by mohla automobilová doprava probíhat především po ulici Komořanské. Tato ulice kapacitně vyhovuje pouze v Modřanech, v Komořanech tato komunikace není již vyhovující. Předpokládá se, že výstavba komunikačního propojení bude zkoordinována se stavbou SOKP č. 513, kdy by odvážený i navážený materiál mohl být přepravován po této nové komunikaci a nedocházelo by k zatěžování obytné zástavby v Komořanech. Před výstavbou komunikačního propojení bude nutné provést demolici některých budov ve stávajícím cukrovaru a některých objektů v zahrádkářské osadě.

Modelovými výpočty rozptylové studie byl zjišťován vliv automobilové dopravy komunikačního propojení ve výhledovém roce 2015.

Vypočtené příspěvky průměrné roční koncentrace NO₂ se u jednotlivých variant pohybují maximálně do 0,2 µg/m³, v součtu s imisním pozadím nebude docházet k překračování imisního limitu.

Vypočtené příspěvky průměrné roční koncentrace benzenu by měly dosahovat rovněž 0,2 µg/m³, emisní limit v součtu s imisním pozadím by neměl být překračován. Příspěvky průměrné roční koncentrace polétavého prachu frakce PM₁₀ by měly dosahovat nejvýše 0,6 µg/m³. Stávající průměrné koncentrace PM₁₀ se ve sledované lokalitě pohybují na hranici imisního limitu, vypočtený příspěvek imisních koncentrací by svoji hodnotou neměl ve výrazné míře ovlivnit úroveň prašnosti. Dominantním zdrojem prašnosti v lokalitě bude samotný silniční okruh.

Jak vyplývá z výsledků modelových výpočtů, automobilová doprava na komunikačním propojení nezpůsobí v žádné z uvažovaných variant nadměrné znečištění ovzduší sledovanými látkami.

Z hlediska variantního řešení komunikace v prvním úseku se jeví jako výhodnější varianty 1 a 5A, u kterých dochází k rozšíření západním směrem s menším množstvím obytné zástavby. Ve druhém úseku vychází nejlépe varianta 2, která má

menší sklon a díky vyšší niveletě (komunikace na estakádě) lze předpokládat i lepší rozptyl škodlivin. Ve třetím úseku komunikace se nejvýhodněji jeví varianty 2 a 5A, které mají větší vzdálenost od obydlené ulice Hudcovy než trasa varianta 1. Nutno konstatovat, že zjištěné rozdíly imisních koncentrací mezi jednotlivými variantami jsou malé a v souvislosti s imisními koncentracemi způsobenými silničním okruhem přímo okrajové. Přesto v rámci modelových výpočtů je vyhodnocena jako nejvhodnější varianta 2, která má nejnižší sklon a lze na ní očekávat nejnižší množství emisí.

Součástí předloženého oznámení je posouzení vlivů provozu komunikačního propojení na zdraví obyvatel. Co se týká výše imisních příspěvků oxidu dusičitého, zdravotní riziko pro uvedené varianty bude nepatrné a není tudíž podrobně vyčíslováno. Rovněž imisní příspěvky polétavého prachu PM₁₀ budou velmi nízké a budou zdrojem nepatrného zdravotního rizika. Vlivem zklidnění stávající Komořanské ulice dojde ke snížení rizika výskytu onemocnění dýchacích cest v obydlené části Komořan. Celkově lze konstatovat, že potenciálně dotčená populace v dosahu nového dopravního spojení nebude vystavena nepřiměřeným zdravotním rizikům.

Jak vyplývá ze zjištěných údajů, realizace komunikačního propojení přispěje ke zlepšení životního prostředí pro většinu obyvatel v městské části Komořan. Z hlediska vlivu na kvalitu ovzduší provozovaného komunikačního propojení se jako nejpříjemnější jeví varianta 2, která disponuje nejmenšími sklony nivelety.

Z hlediska ochrany ovzduší je návrh výstavby komunikačního propojení ve všech uvedených variantách 1, 2 a 5A přijatelný. Provedené hodnocení vlivu provozu propojení na kvalitu ovzduší považuje orgán ochrany ovzduší za dostatečné a nepožaduje pokračování v dalších stupních procesu EIA.

Pro minimalizaci vlivů výstavby na kvalitu ovzduší orgán ochrany ovzduší požaduje koordinovat výstavbu komunikačního propojení s výstavbou silničního okruhu tak, aby veškerá materiálová doprava probíhala již ze silničního okruhu. Zatížení obydlené části Komořan nákladní stavební dopravou je z hlediska ochrany ovzduší nepřijatelné.

Z *hlediska ochrany přírody a krajiny* se uvádí, že z hlediska dopadu na okolní přírodní biotopy (podle biologického průzkumu) se jeví jako nejméně problematická varianta 5A. V místě psamofilních společenstev je však třeba realizovat taková opatření, která umožní úspěšný sukcesní proces na převrstvených plochách zpět do stavu blízkému současnému.

Ve variantě 2 (což vyplývá i ze specifického řešení komunikace na estakádě nad stávající železniční tratí) by byly podle dendrologického průzkumu likvidovány nejmenší plochy zeleně. Vzrostlý hodnotný *Ulmus minor*, navržený na vyhlášení památným stromem je mimo bezprostřední ohrožení (rovněž i ve variantě 1). Ve variantě 5A je tento strom stavbou komunikace bezprostředně ohrožen.

Podle provedeného vyhodnocení vlivu stavby na krajinný ráz je nejméně problémová varianta 5A - s nejmenším zásahem do krajinného rázu. Největším zásahem podle vyhodnocení je varianta 2.

Orgán ochrany přírody považuje úroveň zpracování biologického hodnocení za vyhovující, dendrologický průzkum je třeba rozšířit o výčet a vyhodnocení dřevin odstraňovaných v rámci jednotlivých variant (viz níže).

Vzhledem k velké pohledové exponovanosti a současně k dochovaným vysokým krajinářským hodnotám této části údolí Vltavy však považuje hloubku vyhodnocení vlivu variant stavby na krajinný ráz za nepostačující. Oznámení vyhodnocuje variantu 5A, jako variantu s nejmenším negativním vlivem na krajinný ráz z předemných

aktivních variant. Materiál se ve stručnosti zabývá vlivy na hlavní znaky a hodnoty krajinného rázu, zvažuje však především technické řešení jednotlivých variant bez potřebného vyhodnocení různého rozsahu (počtu aj.) odstraňovaných dřevin, často tvořící zapojené porosty, a tedy vlivu na krajinný ráz. Pro vizuální vyhodnocení vlivu je třeba doplnit fotodokumentaci i o snímky z míst hlavních pohledů a o zákresy jednotlivých variant do těchto fotografií, znázorňující rovněž různou míru odstraňovaných porostů.

Trasování komunikace ve variantě 5A orgán ochrany přírody požaduje korigovat tak, aby hrana zemních prací (výkopů či násypů) byla vzdálena minimálně 15 m od paty kmene již zmíněného hodnotného jilmu (*Ulmus minor*).

Zpracovatelé oznámení doporučují „k realizaci variantu 5A se směrovou úpravou či jiným opatřením tak, aby byl zachován cenný jilm na svahu pod Šabatkou“. K zachování existence a zejména jeho vitality je nutná dostatečná směrová úprava stavby (viz výše).

Orgán ochrany přírody konstatuje, že na základě údajů uvedených v oznámení a zvážení podrobnosti rozpracování jednotlivých aspektů a zájmů chráněných podle zákona, považuje další posouzení podle zákona za účelné. Zejména by dále měla být sledována a rozpracována hlediska ochrany dřevin rostoucích mimo les a ochrany krajinného rázu.

Z hlediska myslivosti bez připomínek.

Z hlediska ochrany vod se uvádí, že všechny tři varianty leží na okraji údolní nivy Vltavy. Do údolní nivy zasahuje nejvíce varianta 1. Podle předloženého hydrotechnického posouzení navrženého násypu varianty 1 je hodnocen vliv navrženého násypu na hladiny velkých vod v údolí Vltavy jako nepodstatný. Ovlivnění Vltavy jako recipientu dešťových vod z hodnocené komunikace je ve všech třech variantách zcela zanedbatelné. Z hlediska ovlivnění kvality vody v recipientu vodoprávní úřad upřednostňuje variantu 5A, neboť uvažuje s využitím výhledových sedimentačních nádrží SN5 na dešťovém sběrači před vyústěním do Vltavy a SN6 na dešťovém sběrači před vyústěním do Komořanského potoka. V dalším stupni projektové dokumentace je nutné upřesnit termín realizace sedimentačních nádrží a zajistit koordinaci navrženého záměru se stavbou sedimentačních nádrží.

Dále je třeba upřesnit návrh opatření při realizaci stavby s ohledem k ust. článku 14 odst. 4 vyhlášky č. 26/1999 Sb., hlavního města Prahy, o obecných technických požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů, který stanovuje, že odvádění srážkových, odpadních a technologických vod ze staveniště musí být zabezpečeno tak, aby se zabránilo rozmočení pozemku staveniště včetně vnitrostaveništních komunikací, nenarušovala a neznečišťovala se odtoková zařízení pozemních komunikací a jiných ploch přiléhajících ke staveništi a nezpůsobilo jejich podmáčení. Dále je třeba upřesnit množství a způsob likvidace splaškových vod ze zařízení staveniště pro pracovníky.

Záměr se nachází v ochranném pásmu 2. stupně hygienické ochrany odběru vody z Vltavy pro úpravu pitné vody v Praze 4 – Podolí, vyhlášeném rozhodnutím OVLHEZ NVP č.j. 5663/85/PE/Harb. ze dne 17.12.1985 a v záplavovém území vodního toku Vltavy, které bylo vyhlášeno opatřením ze dne 21.8.2003 pod č.j. MHMP-118671/2003/VYS/Po/Ku. Ke stavebnímu povolení bude zapotřebí požádat vodoprávní úřad o udělení souhlasu ke stavbě v souladu s ust. § 17 vodního zákona a vypracovat povodňový plán pro realizaci stavby.

Dále vodoprávní úřad upozorňuje na povinnost vypracovat plán opatření pro případy havarijního úniku závadných látek (havarijní plán) při realizaci stavby. Tato povinnost je uložena uživateli, který zachází se závadnými látkami ve větším rozsahu nebo kdy zacházení s nimi je spojeno se zvýšeným nebezpečím pro povrchové a podzemní vody, dle ust. § 39 odst. 2 vodního zákona.

Z hlediska zájmů chráněných zákonem o vodách lze považovat oznámení za postačující a není požadováno pokračovat v hodnocení procesem EIA.

Střední škola managementu a služeb s.r.o požaduje, aby byl záměr posuzován podle zákona.

Výstavba silničního sjezdu a návazné komunikace negativním způsobem významně ovlivní provoz areálu, kde probíhá praktická výuka žáků - jezdecký sport a činnost jezdeckého klubu Epona Praha. Tento klub sdružuje 60 členů ve věku od 10 let. Dojde ke zvýšení prašnosti, smogu, hluchosti a tím ohrožení bezpečnosti jezdců na koních. V areálu je ustájeno 30 koní, kteří se budou nacházet trvale ve stresovém prostředí, což se projeví na jejich chování a zdraví. Přírodní okolí areálu bude znehodnoceno.

Z těchto důvodů je požadováno zpracování kompletního hodnocení EIA na daný záměr včetně hlukové studie, emisní studie, hodnocení zdravotních rizik, ovlivnění přírodních charakteristik území tak, aby mohly být řádně vyhodnoceny vlivy na životní prostředí v této oblasti i zdraví a bezpečnost žáků a zaměstnanců školy a rovněž všech zvířat.

Sdružení občanů Prahy 12 (dále SOP 12) uvádí, že připojení Modřansko-komořanské komunikace (zkráceně "KOMOKO") k Pražskému okruhu nebylo zahrnuto do již schváleného územního plánu HMP.

Dodatečně schválený návrh změny územního plánu odporuje požadavkům zákona č. 114/1992 Sb. především znění § 5 odst. 3, neboť je možné zvolit šetrnější řešení za stejných nebo dokonce i výhodnějších ekonomických podmínek.

Platné hodnocení vlivu stavby 513 a 514 Pražského okruhu na životní prostředí bylo projednáno bez připojení KOMOKO. V případě realizace tohoto dodatečného připojení se změní již akceptovaná a uzavřená hodnocení vlivů staveb 513 a 514 Pražského okruhu natolik, že ztratí platnost. Tato skutečnost se může odrazit i v přidělování finančních prostředků z evropských fondů.

Napojení městské části Praha 12 je projektováno křižovatkou mezi Písnicí a Dolními Břežany a dále sekundární přípojkou u Cholupic. Toto logické řešení je odůvodněné tím, že koncentrace automobilů v MČ Praha 12 spočívá především v sídlištních aglomeracích, které jsou situovány převážně ve východní části území Prahy 12 a mají tak k projektovaným napojovacím křižovatkám blíže, projektovaná a původně navržená napojení jsou nesrovnatelně příznivější pro přírodní hodnoty územního celku (zvláště chráněná území Točná - Šance, Modřanská rokle, významné krajinné prvky a městskou zeleň). Projektovaná a původně navržená napojení mají příznivější dopad na sídelní útvary, neboť veškerý automobilový provoz nezatíží území tak intenzivně, jako průjezdy sídliště a svedení veškeré dopravy do úzkého profilu přivaděče podél Vltavy. Projektovaná a původně navržená napojení jsou vedena oblastí s lepšími rozptylovými podmínkami, než uzavřeným koridorem pod vltavskou hranou.

SOP 12 na základě výše uvedeného žádá a navrhuje aby předložený záměr byl posuzován podle zákona ve všech navrhovaných variantách, včetně možného přemostění do Lahovic a neomezoval se jen na vybrané alternativy, mezi kterými

nejsou z hlediska vlivů na životní prostředí žádné rozdíly. Dále požaduje porovnat napojení původními křižovatkami mezi Písnicí a Dolními Břežany, včetně sekundární přípojky u Cholupic s nově navrhovaným řešením připojení podél Vltavy pod Komořany. Je nutné zpracování komplexního hodnocení EIA s důkladným zhodnocením všech technických i netechnických faktorů pro realizaci i provoz stavby. S ohledem na závažnost stavby a jejích případných důsledků dále SOP 12 žádá, aby bylo informováno jednak o konečném výsledku řízení o změně ÚPn (jasná formulace o definitivním schválení, rozsahu a předmětu této změny) a jednak o výsledcích a závěrech zjišťovacího řízení a v případě zpracování dokumentace také o termínech veřejného projednání.

Ing. Fialová, PhD. žádá, aby záměr byl posuzován podle zákona s přihlédnutím k dosavadním usnesením Rady MČ Praha 12 ze dne 21.3.2006 a 13.11.2006, kde je uplatněn požadavek realizace stavby podle varianty 5A doplněné o účinnější protihlukové bariéry pro zmírnění dopadů na obytnou zástavbu a rekreační zónu a další rozvahu nad optimálním trasováním. Odborné komise MČ Praha 12 doporučují z předložených variant návrhu komunikačního propojení posoudit variantu 5A, resp. alternativní variantu 6 včetně ekonomické rozvahy obou variant.

Ing. Fialová, PhD. žádá vyškrtnutí variant 1 a 2 z dalšího posuzování. Čtyřproudé varianty 1 a 2 bez protihlukových bariér vedoucí těsně kolem obytných domů jsou nepřijatelné (viz námitky ostatních subjektů).

V závěru vyjádření Ing. Fialová, PhD. požaduje zpracování komplexního hodnocení EIA daného záměru a stanovení rozsahu vlivu stavby na ŽP, a to nejen k zastavěným a obydleným částem, ale i k cyklistické stezce, sportovním areálům a rekreačním zónám.

Závěr:

Záměr „Komunikační propojení MČ Praha 12 s Pražským okruhem, stavbou SOKP 513 - křižovatka s SOKP Komořany, stavba č. 8560“ naplňuje dikci bodu 9.1, kategorie II, přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v platném znění. Proto bylo dle § 7 citovaného zákona provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjištění, zda záměr bude posuzován podle citovaného zákona.

Na základě dostupných podkladů a informací dospěl příslušný úřad k závěru, že záměr

„Komunikační propojení MČ Praha 12 s Pražským okruhem, stavbou SOKP 513 - křižovatka s SOKP Komořany, stavba č. 8560“

b u d e p o s u z o v á n

podle citovaného zákona, neboť k předloženému oznámení byla uplatněna řada připomínek jak k výběru nejvhodnější varianty, tak k další projektové přípravě stavby. Preference určité varianty není ale zcela jednoznačná a z hlediska požadavků zájmů chráněných jednotlivými složkovými zákony na ochranu životního prostředí a veřejné

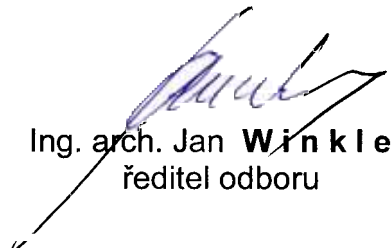
zdraví je mnohdy protichůdná. Požadavek posuzovat záměr podle zákona byl uplatněn ve většině vyjádření. V některých vyjádřeních byl rovněž uplatněn požadavek zhodnocení dalších variant.

Příslušný úřad požaduje zpracovat dokumentaci vlivu záměru na životní prostředí (dále jen dokumentace) podle přílohy č. 4 k citovanému zákonu a zaměřit se především na následující oblasti:

- problematika ochrany přírody a krajiny
- problematika vlivů na hluk a ovzduší
- problematika vlivů na obyvatelstvo, včetně sportovního a rekreačního využití lokality
- vlivy při výstavbě
- opatření ke kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí
- zabývat se dalšími relevantními připomínkami z vyjádření k oznámení včetně požadavků zhodnocení dalších variantních řešení.

Ve smyslu § 7 odst. 6 citovaného zákona a s ohledem na počet dotčených správních úřadů a dotčených územních samosprávných celků stanovuje příslušný úřad počet dokumentací pro předložení na 13 výtisků.

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


Ing. arch. Jan **Winkler**
ředitel odboru

Magistrát hl. m. Prahy
odbor ochrany prostředí
Mariánské nám. 2
Praha 1