

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

## **Posudek**

**o vlivech záměru na životní prostředí  
dle zák. 100/2001 Sb. v platném znění**

**Posudek o vlivech záměru**  
**Komunikační propojení MČ Praha 12**  
**s Pražským okruhem, stavbou 513 –**  
**– křižovatka s SOKP Komořany,**  
**stavba č. 8560**  
**na životní prostředí**

podle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění  
(zákon o posuzování vlivů na životní prostředí)

***Zpracovatel:***

RNDr. Petr Obst, držitel autorizace k hodnocení vlivů staveb, činností a technologií na životní prostředí podle zák. č. 100/2001 Sb. (č. autorizace MŽP a MZd ČR č.j. 17832/2781/OPVŽP/01 z 24. 10. 2001, osvědčení MŽP ČR č.j. 4532/OPVŽP/02 z 18. 9. 2002 a rozhodnutí o prodloužení autorizace č.j. 41659/ENV/06 z 21. 6. 2006)

**12. 3. 2009**

.....

## ÚDAJE O ZPRACOVATELI POSUDKU:

### RNDr. Petr Obst:

- držitel autorizace ke zpracování dokumentací a posudků o hodnocení vlivů staveb, činností, technologií a koncepcí na životní prostředí (E.I.A.) podle zák. 100/2001 Sb.  
(osvědčení MŽP a MZd ČR č.j. 17832/2781/OPVŽP/01 z 24. 10. 2001, osvědčení MŽP ČR č.j. 4532/OPVŽP/02 z 18. 9. 2002 a rozhodnutí o prodloužení autorizace č.j. 41659/ENV/06 z 21. 6. 2006)
- autorizovaný projektant územních systémů ekologické stability  
(osvědčení České komory architektů, poř. č. 02 873 z 20. 6. 2000)
- držitel osvědčení o odborné způsobilosti projektovat, provádět a vyhodnocovat geologické práce v oborech ložisková geologie, geochemie, environmentální geologie a sanace  
(rozhodnutí MŽP ČR. poř. č. 1437/2001 z 21. 6. 2001)
- soudní znalec v oborech
  - ochrana přírody, specializace ekologie a ochrana životního prostředí
  - těžba, specializace geologie a těžba nerostných surovin(jmenovací dekret Krajského soudu Hradec Králové, poř. č. 2868 z 27. 4. 2000)

**Obchodní jméno:** RNDr. Petr Obst – G.L.I.

**Předmět činnosti:**

- znalecká činnost v oboru ekologie a geologie
- posuzování vlivů na životní prostředí
- projektová činnost ve výstavbě
- geologické práce
- zpracování dat, služby databank, správa sítí

**IČO:** 101 22 826

**sídlo:** Vilémov 35, 396 01 Humpolec

## SPOLUPRACUJÍCÍ OSOBY:

### Ing. Zlata Obstová

- držitelka certifikace European Computer Driving Licence – komplet 7 modulů  
(certifikát České společnosti pro kybernetiku a informatiku, č. 0302CZ088000040 z 16. 2. 2003)
- držitelka absolventského osvědčení semináře Moderní metody analýzy a řízení jakosti  
(osvědčení Západomoravské univerzity Třebíč z 6. 12. 2004)

**Obchodní jméno:** Ing. Zlata Obstová – W.A.S.P.

**Předmět činnosti:**

- posuzování vlivů na životní prostředí
- zpracování dat, služby databank, správa sítí

**IČO:** 459 02 160

**sídlo:** Vilémov 35, 396 01 Humpolec

## OBSAH:

<b>I.</b>	<b>ZÁKLADNÍ ÚDAJE</b>	1
<b>I.1</b>	<b>Název záměru</b>	1
<b>I.2</b>	<b>Rozsah a kapacita záměru</b>	1
<b>I.3</b>	<b>Umístění záměru</b>	1
<b>I.4</b>	<b>Obchodní firma oznamovatele</b>	2
<b>I.5</b>	<b>IČO oznamovatele</b>	2
<b>I.6</b>	<b>Sídlo oznamovatele</b>	2
<b>II.</b>	<b>POSOUZENÍ DOKUMENTACE</b>	3
<b>II.1</b>	<b>Úplnost dokumentace</b>	3
<b>II.2</b>	<b>Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení</b>	3
II.2.1	Kapitola Úvod	3
II.2.2	Část A: Údaje o oznamovateli	3
II.2.3	Část B.I: Základní údaje	3
II.2.4	Část B.II: Údaje o vstupech	4
II.2.5	Část B.III: Údaje o výstupech	4
II.2.6	Část C.I: Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území	4
II.2.7	Část C.II: Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území	5
II.2.8	Část C.III: Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení	5
II.2.9	Část D.I: Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí a hodnocení jejich velikosti a významnosti	5
II.2.10	Část D.II: Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti a možnosti přeshraničních vlivů	5
II.2.11	Část D.III: Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech	6
II.2.12	Část D.IV: Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí	6
II.2.13	Část D.V: Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů	6
II.2.14	Část D.VI: Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při zpracování dokumentace	6
II.2.15	Část E – Porovnání variant řešení záměru	6
II.2.16	Část F – Závěr	7
II.2.17	Část G – Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru	7
II.2.18	Část H – Textové přílohy	7
II.2.19	Grafické přílohy řady A	7
II.2.20	Samostatné přílohy B.1–B.10 (podkladové studie)	7
II.2.21	Celkové hodnocení dokumentace z hlediska správnosti údajů a použitých metod	7
<b>II.3</b>	<b>Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí</b>	8
<b>II.4</b>	<b>Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice</b>	9
<b>III.</b>	<b>POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ</b>	10
<b>IV.</b>	<b>POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCÍ, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLVIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ</b>	10
<b>V.</b>	<b>VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI</b>	11
<b>V.1</b>	<b>Přehled obdržených vyjádření</b>	11
<b>V.2</b>	<b>MHMP, odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu</b>	11
<b>V.3</b>	<b>MHMP, odbor ochrany prostředí</b>	11
<b>V.4</b>	<b>Městská část Praha 12</b>	12
<b>V.5</b>	<b>Česká inspekce životního prostředí</b>	13
<b>V.6</b>	<b>Hygienická stanice hlavního města Prahy</b>	14
<b>V.7</b>	<b>Družstvo spoluvlastníků domu v Praze 4, Nad teplárnou 2076 a Sdružení občanů Prahy 12</b>	14
<b>V.8</b>	<b>Městská část Praha 16</b>	19
<b>V.9</b>	<b>Ateliér pro životní prostředí, o.s.</b>	19
<b>V.10</b>	<b>Hlavní město Praha</b>	26
<b>VI.</b>	<b>CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLVIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ</b>	27
<b>VII.</b>	<b>NÁVRH STANOVISKA (v členění podle příl. 6 k zákonu č. 100/2001 Sb.)</b>	29
	<b>POUŽITÉ PODKLADY A LITERATURA</b>	57
	<b>PŘÍLOHY</b>	

## ZKRATKY POUŽITÉ V TEXTU

AOPK	Agentura ochrany přírody a krajiny
AŽP	Ateliér pro životní prostředí, o.s., Praha
ČEÚ	Český ekologický ústav
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČIŽP	Česká inspekce životního prostředí
ČR	Česká republika
ČSN	česká státní norma
DUN	dešťová usazovací nádrž
EIA	Environmental Impact Assessment (posuzování vlivů na životní prostředí)
HMP	hlavní město Praha
HS	hygienická stanice
IČO	identifikační číslo organizace
MČ	městská část
MHD	městská hromadná doprava
MHMP	Magistrát hlavního města Prahy
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
MZd	ministerstvo zdravotnictví
MŽP	ministerstvo životního prostředí
NRBK	nadregionální biokoridor
NUTS	Nomenclature Unit of Territorial Statistic (územně statistická jednotka)
OKP	odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu
OMI	odbor městského investora
OOH	oddělení odpadového hospodářství
OOL	oddělení ochrany lesa
OOP	odbor ochrany prostředí
OOV	oddělení ochrany vod
OŽP	odbor životního prostředí
PD	projektová dokumentace
PHS	protihluková stěna
PO	Pražský okruh
POV	plán organizace výstavby
PP	přírodní památka
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa
SEA	Strategic Environmental Assessment (posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí)
SO	silniční okruh
SOKP	Silniční okruh kolem Prahy
SURM	Sekce útvar rozvoje města (hl. m. Prahy)
ÚDI	Ústav dopravního inženýrství Praha
ÚP	územní plán
ÚRHMP	Útvar rozvoje hlavního města Prahy
ÚRM	útvar rozvoje města
ÚSES	územní systém ekologické stability
ÚTJ	územně technická jednotka
VKP	významný krajinný prvek
ZOV	zásady organizace výstavby
ZPF	zemědělský půdní fond

# I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

## I.1. NÁZEV ZÁMĚRU

Posuzovaný záměr je uváděn pod názvem **Komunikační propojení MČ Praha 12 s Pražským okruhem, stavbou 513 - křižovatka s SOKP Komořany, stavba č. 8560.**

## I.2. ROZSAH ZÁMĚRU

Předmětem posuzování je projektovaná spojovací komunikace MČ Praha 12 se silničním okruhem kolem Prahy (SOKP, též Pražský okruh). Kromě hlavního účelu posuzované stavby, patrného již z jejího názvu, je cílem záměru i zklidnění zástavby Komořan. Záměr byl předložen ve třech aktivních (stavebních) variantách – 5A, 7 a 9, přičemž varianta 5A představuje napojení přímé, varianty 7 a 9 potom napojení nepřímé (prostřednictvím Chuchelské radiály).

**Ve variantě 5A** začíná posuzované propojení na křižovatce Komořanská×Generála Šišky, cca 700 m sleduje stávající trasu Komořanské ulice, za nádražím Praha-Modřany sestupuje k železniční trati, s níž vede dalších cca 1 200 m v souběhu. Na konci zástavby Komořan potom trasa stoupá k budoucí mimoúrovňové křižovatce se SOKP.

**Ve variantě 7** je začátek navrhované trasy navrhované stejný jako u varianty 5A – od křižovatky Komořanská×Generála Šišky vede po stávající Komořanské ulici. Za hřištěm SK Modřany se ale stáčí západně a mostem o délce cca 580 m přechází nádraží Praha-Modřany, Modřanské laguny, Vltavu a levobřežní část vltavské údolní nivy. U severního předpolí Lahovického mostu se mimoúrovňovou křižovatkou, řeší i dopravní vztahy křižujících silnic a místních komunikací Lahoviček, napojuje na Chuchelskou radiálu (ul. Strakonická).

**Varianta 9** je od křižovatky Komořanská×Generála Šišky napojena šikmo přes stávající zástavbu, železniční trať a Vltavu mostem o délce cca 420 m na levý břeh. Zde se komunikace stáčí a pokračuje na náspu rovnoběžně se zástavbou Lahoviček a v předpolí Lahovického mostu se mimoúrovňovou křižovatkou, napojuje na Chuchelskou radiálu (ul. Strakonická) a další komunikace.

Z hlediska nutnosti posuzování vlivů na životní prostředí splňuje projektovaný záměr kritéria podle § 4 zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění, tzn. je uveden v příloze č. 1 citovaného zákona, konkrétně v kategorii II, bod 9.1, a v závěru zjišťovacího řízení podle § 7 bylo příslušným úřadem (odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy) stanoveno, že bude předmětem posuzování podle uvedeného zákona.

## I.3. UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU

Posuzovaný záměr je situován v jižní části pražské aglomerace (cca 10 km j. od centra), při západním okraji MČ Modřany a Komořany, na pravém břehu Vltavy naproti jejímu soutoku s Berouňkou (viz příl. 1 tohoto posudku). Administrativní začlenění stavby:

<i>Admin. jednotka</i>	<i>název</i>	<i>č. (ident. kód)</i>
<i>NUTS 2</i>	Praha	CZ01
<i>NUTS 3</i>	Hlavní město Praha	CZ010
<i>NUTS 4</i>	Praha 12	CZ010C
<i>správní obvod HMP</i>	Praha 12	1112
<i>městská část HMP</i>	Praha 12	547107
<i>katastrální území (ÚTJ)</i>	Modřany	728616
<i>katastrální území (ÚTJ)</i>	Komořany	728519

#### I.4.–I.6. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

<b>I.4.</b>	<i>Obchodní název:</i>	<b>Hlavní město Praha</b>
<b>I.5.</b>	<i>IČO:</i>	00 06 45 81
<b>I.6.</b>	<i>Sídlo:</i>	Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1
	<i>Oprávněný zástupce:</i>	Petr Sklenář
	<i>adresa:</i>	Zahradní 263, 273 51 Braškov
	<i>telefon:</i>	226 066 341

## II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE

### II.1. ÚPLNOST DOKUMENTACE

Posuzovaná dokumentace záměru sestává z 11 svazků, jejichž přehled podává následující tabulka:

Svazek č.	obsah	počet stran		autor, organizace
		text	příl.	
A	Dokumentace (základní text) <sup>1</sup>	144	5	Čapek O. et al., Pragoprojekt, a.s.
B.1	Dopravně-technické podklady	0	6+3	Čapek O. et al., Pragoprojekt, a.s./ÚRM HMP
B.2	Hydrotechnické posouzení	4+5	4+5	Sklenář P., DHI Hydroinform, a.s.
B.3	Biologické hodnocení	34+21+20	2	Vávra J./Vávra J./Aquatest a.s.
B.4	Dendrologie	8	1	Nečasová V. et al., Pragoprojekt, a.s.
B.5	Osídlení území	12	3	Čapek O. et al., Pragoprojekt, a.s.
B.6	Hluková studie	21	5	Vojtíšková D., Pragoprojekt, a.s.
B.7	Vlivy vibrací	31	10	Makovička D.
B.8	Rozptylová studie	16	17	Gresl J. et al., Pragoprojekt, a.s.
B.9	Vlivy na zdraví <sup>1</sup>	32	0	Karel J., Atem, s.r.o.
B.10	Vlivy na krajinný ráz	12	9	Čapek O. et al., Pragoprojekt, a.s.
<b>Celkem</b>		<b>360</b>	<b>70</b>	

Je zřejmé, že dokumentace je celkově poměrně rozsáhlá s bohatým grafickým doprovodem. Vlastní text dokumentace (svazek A) je zpracován v členění podle přílohy č. 4 zákona 100/2001 Sb. Rozsahy a formální úpravy podkladových studií a posudků (svazky B.1–B.10) jsou dány především zvolenými metodickými postupy a významností konkrétní řešené problematiky. Tématicky tyto studie postihují celý okruh problémů, obvykle hodnocený u záměrů podobné kategorie; některé podkladové materiály uvedený okruh až překračují (dopravně-technické podklady – příl. B.1, samostatná analýza osídlení území – příl. B.5)

Jak text dokumentace, tak jednotlivé studie a posudky jsou zpracovány buď osobami s odpovídající autorizací nebo odborně způsobilými zaměstnanci organizací s patřičným zaměřením činnosti.

Lze tedy konstatovat, že **po kvantitativní a formální stránce posuzovaná dokumentace odpovídá požadavkům zákona 100/2001 Sb.** (kvalitativní hodnocení dokumentace je obsahem dalšího textu, především bezprostředně následující kapitoly II.2).

### II.2. SPRÁVNOST ÚDAJŮ UVEDENÝCH V DOKUMENTACI VČETNĚ POUŽITÝCH METOD HODNOCENÍ

#### II.2.1. Kapitola Úvod

Kapitola je do dokumentace zařazena nad rámec členění, předepsaného přílohou č. 4 zák. 100/2001 Sb. Text stručně podává historii postupu prací na hodnoceném záměru a zdůvodňuje a vysvětluje některé kroky celého procesu. Z hlediska zpracovatele posudku je kapitola bez připomínek.

#### II.2.2. Část A: Údaje o oznamovateli

Bez připomínek.

#### II.2.3. Část B.I: Základní údaje

Kapitola obsahuje identifikační údaje záměru (název, kapacita, lokalizace, administrativní příslušnost), základní charakteristiku záměru (vč. možné kumulace s jinými záměry), zdůvodnění jeho potřeby (vč. přehledu zvažovaných variant a hlavní důvody pro jejich výběr, resp. odmítnutí), popis technického a

<sup>1</sup> Přepřacované texty (listopad 2008 – viz též kap. VII., subkapitola II.2).

technologického řešení záměru (posuzované varianty), předpokládaný harmonogram prací, výčet dotčených územně samosprávných celků a výčet navazujících rozhodnutí a správních úřadů.

Správnost údajů, uvedených v této části dokumentace byla ověřena jednak pomocí příslušných podkladových příloh dokumentace (zde zejména příl. B.1. – *Dopravně-technické podklady* a příl. B.2 – *Hydrotechnické posouzení*), jednak analýzou dalších materiálů, předaných zpracovateli posudku nad rámec dokumentace (zmíněné materiály jsou ale v dokumentaci citovány jako zdroje – např. studie optimalizace křižovatky Komořanské se SOKP – HOFHANSL ET AL. 2007). Údaje kapitoly B.I byly dále ověřovány na internetových stránkách MČ Praha 12 (WWW.PRAHA12.CZ), Magistrátu hl. m. Prahy (WWW.PRAHA-MESTO.CZ) a dalších relevantních subjektů, případně byly porovnány s informacemi z předchozích stádií posuzování předmětného záměru a s údaji z paralelně probíhajícího řízení ve věci změny ÚP HMP č. 1439/06. Posledně uvedené informační zdroje byly využity zejména pro ověření poměrně důležité kapitoly B.I.5, v níž zpracovatel dokumentace podrobně rozebírá celý proces, který postupně vedl k výběru posuzovaných variant této dokumentace (varianty 5A, 7 a 9).

Až na určité nepřesnosti ve výčtu kompetencí správních úřadů v následných řízeních (kap. B.I.9 – souhlas se zásahem do VKP uděluje OOP MHMP; územní rozhodnutí a stavební povolení bude v daném případě patrně také v kompetenci příslušných odborů MHMP) lze obsah kap. B.I jako celek označit za úplný a odpovídající skutečnosti. Aktuálně pouze nemusí být zcela přesné některé informace, týkající se veřejně prospěšných staveb v relevantním okolí (kap. B.I.4). Rozsudkem Nejvyššího správního soudu č.j. 9 Ao 2/2008 – 62 ze dne 30. 10. 2008 bylo totiž s platností ke dni vynesení rozsudku zrušeno Opatření obecné povahy č. 1/2008, kterým se vydává změna Z 1000/00 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy. Na základě uvedeného rozsudku platí územní plán v podobě před revizí/změnou Z 1000/00; územně plánovací status celé řady záměrů, vč. části VPS, je tedy aktuálně ověřován a uváděn do souladu se vzniklou situací. Do hodnocení vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí se ale uvedená situace nijak významněji nepromítá.

#### **II.2.4. Část B.II: Údaje o vstupech**

Obsahem kapitoly jsou charakteristiky materiálových a dalších vstupů projektovaného záměru. Správnost údajů v této části dokumentace byla ověřena pomocí obecně dostupných datových zdrojů (např. katastr nemovitosti – NAHLIZENIDOKN.CUZZK.CZ), porovnáním s odpovídajícími hodnotami podobných záměrů nebo vlastním propočtem příslušných hodnot, případně jejich proměření v grafické dokumentaci záměru.

Vzhledem k charakteru posuzované stavby je stěžejní subkapitolou této části dokumentace kap. B.II.4, v níž jsou vyčísleny intenzity automobilové dopravy v předmětném území. Správnost údajů, uvedených v této části dokumentace byla ověřena pomocí příslušné podkladové přílohy dokumentace (příl. B.1. – *Dopravně-technické podklady*). Na základě vlastního prověření použitého postupu lze hodnoty intenzit dopravy v tab. 8 dokumentace označit za dostatečně věrohodné a použitelné jako vstupy pro hlukovou a rozptylovou studii.

Obecnějším problémem této části dokumentace jsou zatím pouze orientační hodnoty u některých vstupů (např. zábery půd apod.), dané projednávaným stupněm projektové dokumentace. Pro postižení základních souvislostí a pro specifikace vlivů stavby na životní prostředí jsou nicméně i orientační hodnoty daných parametrů dostačující a předpokládá se jejich upřesňování v rámci následných stupňů projekce a realizace záměru. I kapitolu B.II lze tedy označit za úplnou a odpovídající skutečnosti.

#### **II.2.5. Část B.III: Údaje o výstupech**

Kapitola obsahuje informace o výstupech posuzovaného záměru v obsahovém členění podle příl. č. 4 zák. 100/2001 Sb.; uvedené údaje byly konfrontovány se zdrojovými studiemi (zde především příl. B.6–B.8 dokumentace) a s dalšími relevantními podklady (zákon o odpadech apod.). Z hlediska zpracovatele posudku je kapitola bez připomínek.

#### **II.2.6. Část C.1: Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území**

Správnost údajů uvedených v této části dokumentace, především informací o chráněných zájmech a objektech kulturně-historického významu, byla ověřena s pomocí odborných publikací k daným tématům,

případně dalších materiálů z archívů zpracovatele posudku (např. CULEK ET AL. 1996; KUBÍKOVÁ ET AL. 2005, LOŽEK ET AL. 2005, aj.) a s využitím internetových stránek patřičně zaměřených organizací (např. AOPK ČR, ČHMÚ, MHMP, MŽP ČR atd.). Obsah kap. C.1 lze na tomto základě označit za úplný a odpovídající skutečnosti.

### **II.2.7. Část C.2: Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území**

Předchozí odstavec platí beze zbytku i pro kap. C.2.

### **II.2.8. Část C.3: Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení**

Tato část dokumentace je zpracována odpovídajícím způsobem s akcentem na dopravní poměry jakožto problematiku, řešenou posuzovaným záměrem. Z hlediska zpracovatele posudku je část C.3 bez připomínek.

### **II.2.9. Část D.I: Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí a hodnocení jejich velikosti a významnosti**

Stěžejní část celé dokumentace je členěna do 9 dílčích kapitol podle hodnocených složek životního prostředí. Dílčí kapitoly tématicky postihují celý okruh problémů, hodnocený u záměrů podobné kategorie. Rozsah jednotlivých subkapitol odráží relativní důležitost posuzovaného dílčího tématu vzhledem k charakteru záměru, přičemž je patrný zvýšený důraz na aspekty, které se již od počátku zjišťovacího řízení ukazovaly jako potencionálně problémové. Značně rozsáhlá (cca 10 stran textu) je např. kapitola D.I.1 *Vlivy na obyvatelstvo*, podrobně hodnotící ovlivnění faktoru psychické pohody, vlivy na zdraví obyvatel, ovlivnění přístupnosti (dělící faktor) a sociálně-ekonomické důsledky realizace záměru; obdobně rozsáhlé jsou i kapitoly D.I.2 *Vlivy na ovzduší a klima* (cca 8 stran) a D.I.3 *Vlivy na hlukovou situaci...* (cca 7 stran).

Z vlastních zkušeností zpracovatele posudku (vč. rekognoskace zájmového území), ze srovnání hodnocené dokumentace s materiály obdobných záměrů na příslušných internetových stránkách MŽP ČR a ČEÚ a z dílčích konzultací zpracovatele posudku se specialisty v příslušných oborech vyplývá, že charakteristiky a hodnocení předpokládaných vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí jsou zpracovány metodicky korektně, přičemž prakticky u všech aspektů hodnocení jsou podloženy specializovanými studiemi a posudky (příl. B.1–B.10). Hodnoceny jsou vlivy záměru ve všech předložených variantách (viz kap. I.2 tohoto posudku; závěry pro „kombinovanou“ variantu 7 jsou v některých případech odvozeny z výsledků analýz var. 5A a 9), a to jak v době výstavby, tak za provozu. Na základě výsledků uvedených studií i vlastních šetření a hodnotících postupů dospívají zpracovatelé dokumentace k relevantním dílčím závěrům pro jednotlivé posuzované tématické okruhy. Z hlediska přehlednosti dokumentace lze v tomto případě kladně hodnotit, že dílčí výsledky pro každé hodnocené téma jsou v zestručněné formě shrnuty v rámečku v závěru příslušných kapitol.

Po odstranění nesrovnalostí v hodnocení vlivu na veřejné zdraví s výsledky hlukové studie lze kapitolu D.I považovat za věcně správnou a úplnou. Poměrně rozsáhlému textu se pochopitelně nevyhnuly určité nepřesnosti, zde např. na str. 105 kde je uvedeno, že záměr nezasahuje do *definovaných prvků VKP*. Termín *definovaný VKP* ovšem příslušné zákonné normy neznají, správně má být *registrovaný VKP podle § 6 zák. 114/1992 Sb.* Obdobné nepřesnosti byly ale v dokumentaci většinou již opraveny při jejím přepracování a opomenuté relikty, podobné výše uvedenému, nemají vliv na výsledky hodnocení vlivu záměru na životní prostředí.

### **II.2.10. Část D.II: Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti a možnosti přeshraničních vlivů**

Část D.II v kapitole D.II.1 shrnuje relevantní závěry z části D.I pro všechny tři hodnocené varianty, doplňuje je o celkové hodnocení situace; v kapitole D.II.2 potom konstatuje faktickou nemožnost přeshraničních vlivů záměru. Z přehledů v kap. D.II.1 je patrné, že pro porovnání vhodnosti posuzovaných variant z hlediska životního prostředí a veřejného zdraví nejsou používány čistě technické argumenty pro nebo proti jejich

realizaci (nesoulad některých parametrů s příslušnými technickými ČSN apod.) a u žádné z variant nejsou zamlčovány nebo akcentovány ani její výhody, ani její nedostatky. Hodnocení variant z hlediska vlivů na životní prostředí lze tedy považovat za vyvážené a použitelné pro jejich vzájemné srovnání z posuzovaného hlediska.

### **II.2.11. Část D.III: Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech**

Kapitola z hlediska zpracovatele posudku bez připomínek.

### **II.2.12. Část D.IV: Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí**

V této části dokumentace jsou uvedena opatření pro snížení nepříznivých vlivů záměru v členění podle fází záměru ( fáze přípravy, fáze realizace, fáze provozu). Navržená opatření v zásadě odpovídají výsledkům hodnocení, shrnutým v dokumentaci, a identifikaci rozhodujících vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví z uvedeného výčtu budou zahrnuta do podmínek v návrhu stanoviska pro příslušný úřad (viz kap. VII. tohoto posudku), přičemž mohou být dále zpřesňována, případně doplňována oproti znění, uvedenému v části D.IV posuzované dokumentace, především na základě relevantních požadavků a doporučení ve vyjádřeních, obdržných k dokumentaci (viz kap. V. tohoto posudku).

### **II.2.13. Část D.V: Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů**

Tato část dokumentace uvádí přehled použitých metod, a to včetně metodických postupů ve znaleckých posudcích a podkladových studiích. Jak text dokumentace, tak jednotlivé studie a posudky byly zpracovány buď osobami s odpovídající autorizací nebo odborně způsobilými zaměstnanci organizací s patřičným zaměřením činnosti, přičemž byly použity standardní a obecně akceptované metodické postupy, poměrně podrobně popsán jak v kap. D.V dokumentace, tak v příslušných kapitolách samostatných textových příloh B.1–B.10.

Lze konstatovat, že dokumentace po metodické stránce odpovídá požadavkům na korektní hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

### **II.2.14. Část D.VI: Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při zpracování dokumentace**

Kapitola z hlediska zpracovatele posudku bez připomínek.

### **II.2.15. Část E – Porovnání variant řešení záměru**

Tato část dokumentace vzájemně srovnává tři varianty aktivní (5A, 7, 9) a variantu nulovou (záměr nerealizovat). Varianty jsou porovnány nejprve tabulkovou formou, poté jsou výsledky shrnuty slovně. Jak z tabulkového, tak ze slovního hodnocení vyplývá, že rozdíly v celkovém hodnocení aktivních variant jsou velmi malé a posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví tedy nevede k jednoznačnému závěru o nevhodnější variantě. Za nejméně vhodnou je zpracovatelem dokumentace nicméně považována varianta 7 (zásah do Modřanských lagun, silné dopravní zatížení Komořanské ulice v Modřanech), nejlépe potom v celkovém hodnocení vychází varianta 5A, následovaná variantou 9. Rozdíl variant 5A a 9 z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je ovšem minimální, což vede zpracovatele dokumentace k závěru, že obě varianty lze z tohoto pohledu akceptovat a konečný výběr varianty tedy bude záviset především na realizovatelnosti variant a jejich dopravní výhodnosti pro pražskou aglomeraci, tzn. na charakteristikách záměru, hodnocených již mimo proces EIA.

Kapitolu E lze považovat za úplnou a věcně správnou. Je sice možno polemizovat s dílčími hodnoceními některých parametrů v tabulce na str. 127 a 128 (např. u varianty 9 je podhodnocen negativní vliv na pohodu obyvatel Lahoviček, který bude patrně vyšší a přinejmenším srovnatelný s vlivem var. 5A v Komořanech-západ, tj. -2, nadhodnocen je naopak vliv hluku na veřejné zdraví, který bude, stejně jako u var. 5A, v nejméně dotčeném místě alespoň do značné míry technicky eliminovatelný a bylo by ho tedy možno hodnotit koeficientem -1), změny o  $\pm 1$  bod u cca 3–4 parametrů ze 44 hodnocených ale na celkové hodnocení záměru, vč. pořadí a minimálních rozdílů preferovaných aktivních variant, nebudou mít prakticky žádný vliv. Z hlediska zpracovatele posudku je tedy porovnání variant v kap. E bez závažnějších připomínek (s přihlédnutím ke všem dostupným podkladům dospěl zpracovatele posudku k podobnému závěru jako zpracovatel dokumentace – viz kap. II.3 tohoto posudku).

#### **II.2.16. Část F – Závěr**

Kapitola v podstatě pouze rekapituluje předchozí text a na jeho základě hodnotí navržené varianty. Posouzením vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví nebylo jednoznačně určeno, která z aktivních variant je nejvhodnější. U všech variant lze nalézt negativní vlivy, které lze však vhodným způsobem kompenzovat. Z hlediska zpracovatele posudku bez připomínek.

#### **II.2.17. Část G – Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru**

Část G představuje souhrn relevantních informací o projektovaném záměru. Z hlediska zpracovatele posudku bez připomínek.

#### **II.2.18. Část H – Textové přílohy a grafické přílohy řady A**

Obsahem části H jsou povinné textové přílohy (stanovisko OOP k záměru podle § 45i zák. 114/1992 Sb. a vyjádření příslušného stavebního úřadu k souladu záměru s územním plánem); z hlediska zpracovatele posudku bez připomínek

#### **II.2.19. Grafické přílohy řady A**

Grafické přílohy řady A zahrnují mapy řešené situace (přehledové i detailnější pro jednotlivé varianty a dílčí záměry; z hlediska zpracovatele posudku bez připomínek.

#### **II.2.20. Samostatné přílohy B.1–B.10 (podkladové studie)**

Podkladové studie a znalecké posudky byly již z hlediska věcné správnosti a úplnosti posouzeny v kap. II.2.9 a II.2.13, kde bylo konstatováno jak jejich odpovídající tématické zaměření na závažnější hodnocené aspekty, tak metodická vhodnost použitých postupů a relevance obdržných výsledků a závěrů.

#### **II.2.21. Celkové hodnocení dokumentace z hlediska správnosti údajů a použitých metod**

Celkově lze posuzovanou dokumentaci hodnotit z hlediska jejího rozsahu a kvality jako odpovídající. Zjištěné nedostatky dokumentace patří do kategorie překlepů, opomenutí nebo nepřesností bez zásadního dopadu na celkovou kvalitu vyvozených závěrů hodnocení.

Z hlediska správnosti údajů a úplnosti lze tedy dokumentaci označit za dostačující k možnosti posoudit vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, formulovat návrh stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí pro příslušný úřad a následně ukončit proces posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

### II.3. POŘADÍ VARIANT Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Výběr a pořadí variant záměru je v procesu posuzování předmětného záměru poměrně diskutovaným tématem. Pro propojení Prahy 12 (Modřan) se silničním okruhem kolem Prahy (SOKP) byla v dřívějších studiích navržena řada variant, a to jak pravobřežních 1–5A, tak levobřežních 6–8 (přemostěním Vltavy a napojením na Strakonickou ulici). Stanovisko ÚRHMP ze dne 7. 2. 2006 nedoporučilo dále sledovat varianty levobřežní 6–8. Také pravobřežní varianty byly postupně redukovány (nebyly dále sledovány varianty bez zaslepení Komořanské ulice a varianta 5A nahradila varianty 4 a 5). V dokumentaci v dubnu 2007 byly tedy posuzovány varianty 0, 1, 2 a 5A. Varianta 5A byla v dokumentaci vyhodnocena jako nejvhodnější. Dokumentace byla posouzena a z veřejného projednání posudku a dokumentace záměru vplynuly nové požadavky z hlediska variantního hodnocení. OOP MHMP požadoval přepracovat dokumentaci z dubna 2007 a do hodnocení zahrnout variantu „šikmou“ uplatněnou Ateliérem pro životní prostředí, o.s., a dále varianty posuzované hodnocením vlivů koncepce na životní prostředí podle § 10i zákona 100/2001 Sb. (SEA) pro změnu ÚP Z 1439/00. V dokumentaci ze srpna 2008 (resp. v přepracované dokumentaci z listopadu 2008) byly předloženy varianty 0, 5A (nejvhodnější z pravobřežních variant z dokumentace 4/2007 a zároveň hodnocená varianta v procesu SEA), 7 (varianta levobřežní, hodnocená v procesu SEA) a 9 (varianta levobřežní tzv. „šikmá“ podle požadavku Ateliéru pro životní prostředí, o.s.). Tyto varianty byly v dokumentaci podrobně rozpracovány, vzájemně srovnávány a hodnoceny podle zákona č. 100/2001 Sb.

Jak již bylo uvedeno výše (kap. II.2.15 tohoto posudku) ze srovnání variant v části E dokumentace vyplývá, že rozdíly v celkovém hodnocení aktivních variant jsou velmi malé a posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví tedy nevede k jednoznačnému závěru o nejvhodnější variantě. Za nejméně vhodnou je zpracovateli dokumentace považována varianta 7, relativně nejlépe naopak vychází varianta 5A, následovaná variantou 9. Rozdíl variant 5A a 9 z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je ovšem minimální, což vede zpracovatele dokumentace k závěru, že obě varianty lze z tohoto pohledu akceptovat a konečný výběr varianty tedy bude záviset především na realizovatelnosti variant a jejich dopravní výhodnosti pro pražskou aglomeraci, tzn. na charakteristikách záměru, hodnocených již mimo proces EIA.

Z úvodu této kapitoly je patrné, že výběr vhodné varianty je v daném případě problematickým tématem, které pozvolna změnilo proces hodnocení vlivů předmětného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví do polemiky části připomínkových se zadavateli stavby a zpracovateli projektových podkladů o čistě technických aspektech stavby (nájezdové úhly, průjezdné výšky, šířkové a výškové řešení větví MÚK apod.).

Proces hodnocení vlivů na životní prostředí se ovšem primárně nezabývá technickou stránkou hodnocených záměrů, přestože posudek obsahuje kapitolu III. *Posouzení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí*. Tato kapitola posudku je ale určena především pro ověření, zda je pro daný účel využita ekologicky nejvhodnější technologie nebo výrobní postup, nikoli pro rozbor záměrů do úrovně plnění jednotlivých technických a stavebních ČSN. Procesem EIA se u jednotlivých záměrů posuzují vlivy na veřejné zdraví a vlivy na životní prostředí, které zahrnují vlivy na živočichy, rostliny, ekosystémy, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky, včetně jejich vzájemného působení a souvislostí. Účelem procesu EIA je zjistit, popsat a komplexně vyhodnotit předpokládané vlivy předmětného záměru ve všech rozhodujících souvislostech s cílem formulovat opatření ke zmírnění nepříznivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví jako objektivní odborný podklad pro následující řízení, v nichž se teprve rozhoduje o **povolení a stavebních detailech záměru** (územní řízení, stavební řízení).

Aby se tedy proces EIA v daném případě vrátil zpět do určených mezí, byly pro účely posudku dokumentace **všechny hodnocené aktivní varianty (5A, 7, 9) považovány za technicky realizovatelné a provozuschopné,**<sup>II</sup> a byly posuzovány výhradně z hlediska jejich vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Čistě technické argumenty pro či proti některé z variant tedy nejsou v posudku brány v úvahu (z dokumentace je patrné, že podobný přístup zvolil i zpracovatel dokumentace – technické problémy záměru sice zmiňuje, ale v hodnocení vlivů jednotlivých variant záměru na životní prostředí je jako hodnotící kritérium neuplatňuje).

<sup>II</sup> Ze zmiňované technické polemiky a z předložené dokumentace a jejích projektových podkladů totiž vyplývá, že určité technické problémy lze očekávat u všech posuzovaných variant, současně je ale zřejmé, že tyto problémy jsou řešitelné buď technickými opatřeními (za podpory patřičných investic) nebo udělením výjimek z příslušných ČSN.

Z pohledu zpracovatele posudku je nutno hned zpočátku eliminovat **variantu nulovou**, která neřeší zadaný problém napojení Prahy 12 na SOKP a zachovává do budoucna neúnosnou situaci ve vnitřních Komořanech; nevhodná je i „hybridní“ **varianta 7**, která v sobě kombinuje spíše negativní charakteristiky variant levo- a pravobřežních.

Pro stanovení pořadí potom zbývají var. 5A a 9, přičemž z dokumentace (a z došlých připomínek) jsou zřejmé dva základní tématické okruhy srovnávacích kritérií:

- A) Negativní vlivy na obyvatelstvo**, konkrétně především ovlivnění hlukové a rozptylové situace (měřitelné parametry) a faktoru pohody (neměřitelný parametr). U měřitelných parametrů lze na základě výsledků příslušných studií a navržených opatření konstatovat, že vlivy na obyvatelstvo jsou u obou variant do značné míry nebo zcela eliminovatelné technickými prostředky nebo provozními opatřeními. Obtížnější je srovnání z hlediska faktoru pohody, kde proti jistě nepříjemné situaci v ulici Nad teplárnou v Komořanech ve variantě 5A („silnice hned pod okny“, jak výsledný stav charakterizují sami obyvatelé zmíněné ulice) stojí také nijak povznášející situace v jižní části Lahoviček ve var. 9 (sevření zástavby mezi dvě frekventované komunikace, zakrytí výhledu k Vltavě vysokým náspem s protihlukovou stěnou, případně průhled na Vltavu sloupovým estakády s protihlukovou stěnou na vrcholu).
- B) Negativní vlivy na přírodní prvky a charakteristiky vltavského údolí** – z tohoto hlediska zde proti sobě stojí situace, kdy se jedna z variant (9) dotýká nosného krajinného fenoménu daného území – řeky Vltavy a profilu jejího údolí, a to především z hlediska krajinného rázu, zatímco druhá varianta (5A) ovlivňuje nebo narušuje dílčí krajinné prvky, na údolí Vltavy vázané.

V prvním případě – u varianty 9 – bude most v navrhované pozici velmi markantním umělým krajinným prvkem, jehož vliv bude v hodnocené situaci navíc posílen kumulací s vlivy Lahovického mostu a mostu SOKP a na ně navazujících mimoúrovňových komunikací, přičemž vzniklým trojmostím bude definitivně sevřen a z hlediska krajinného rázu degradován soutok Vltavy a Berounky, již nyní velmi významně dotčený. Bez významu není ani zásah této varianty do nivy na levém břehu Vltavy (VKP, NRBK ÚSES).

V druhém případě je varianta 5A zase vedena v blízkosti Vltavských tůní s cennými mokřadními společenstvy, vyžaduje poměrně rozsáhlé kácení dřevin (mimo lesních i lesních, vesměs ale nepříliš kvalitních) a na Šabatce prochází psamofilními porosty s význačnou entomofaunou, narušenými již stavbou SOKP, a okrajově zasahuje i do nivy Vltavy (VKP, NRBK ÚSES).

Pro zásahy u var. 5A jsou sice navržena určitá eliminační a kompenzační opatření zatímco vizuální vliv trojmostí u var. 9 prakticky zmírnit nelze, přesto jde, stejně jako u výše rozebíraného faktoru pohody, o situaci obtížně porovnatelnou z hlediska celkové významnosti. Geomorfolog, hydrolog nebo specialista na krajinný ráz bude v daném případě patrně volit realizaci varianty 5A, zoolog, entomolog nebo botanik bude naopak preferovat variantu 9.

Uvedené stručné srovnání, v němž jsou vypíchnuty zásadní problémy obou variant z posuzovaného hlediska, tedy potvrzuje názor zpracovatele dokumentace – výhradně z hlediska vlivů stavby na životní prostředí a veřejné zdraví nevykazuje žádná z obou srovnávaných variant (5A a 9) takové charakteristiky, aby ji bylo vůči druhé variantě možno považovat za jednoznačně lepší (nebo naopak horší) řešení daného záměru. Obě varianty jsou z tohoto pohledu do jisté míry problematické, nicméně při dodržení navržených podmínek, opatření a kompenzací akceptovatelné.

## **II.4. HODNOCENÍ VÝZNAMNÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ PŘESAHUJÍCÍCH STÁTNÍ HRANICE**

Vzhledem k charakteru záměru a k jeho poloze v rámci ČR nepřesáhne žádný z vlivů záměru státní hranice.

### **III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ**

Podle dostupných podkladů, odpovídajících dané etapě projektové přípravy (např. příl. B.1 a B.2 dokumentace), je záměr technicky řešen způsobem adekvátním jeho účelu a zadání.

Technické řešení záměru je pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v dokumentaci dostačujícím způsobem popsáno. Podrobnější specifikace stavebních detailů a dílčích technologií bude předmětem následujících fází přípravy projektové dokumentace stavby, přičemž jak pro celkovou optimalizaci záměru, tak pro dořešení některých problémovějších aspektů je nutno realizovat řadu opatření, navržených v souvislosti s ochranou životního prostředí a veřejného zdraví (viz následující kap. IV.).

### **IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

Opatření, navržená a shrnutá ve výčtu v kap. D.IV dokumentace, v zásadě odpovídají výsledkům hodnocení a identifikaci rozhodujících vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Relevantní opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví z výše uvedeného výčtu budou zahrnuta do podmínek v návrhu stanoviska pro příslušný úřad (viz kap. VII. tohoto posudku), přičemž mohou být dále zpřesňována, případně doplňována oproti znění, uvedenému v části D.IV posuzované dokumentace.

## V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI

### V.1. PŘEHLED OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ

Následující tabulka podává přehled všech obdržených vyjádření k posuzované dokumentaci; kopie všech uvedených vyjádření jsou obsahem příl. 2 tohoto posudku. Vyjádření jsou řazena podle data doručení na podatelnu MHMP, ve stejném pořadí jsou i vypořádána v kap. V.2–V.9.:

<i>Dotčený subjekt</i>	<i>kontaktní adresa</i>	<i>doručeno</i>
MHMP, odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu	Magistrát hl. m. Prahy, odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu, Jungmannova 35/29, 111 21 Praha 1	12. 12. 2008
MHMP, odbor ochrany prostředí	Magistrát hl. m. Prahy, odbor ochrany prostředí, Jungmannova 35/29, 111 21 Praha 1	19. 12. 2008
Městská část Praha 12	Městská část Praha 12, odbor životního prostředí, Cílkova 796, 142 00 Praha 4 - Kamýk	19. 12. 2008
Česká inspekce životního prostředí	ČIŽP, oblastní inspektorát, Dělnická 12, 170 00 Praha 7	22. 12. 2008
Hygienická stanice hl. m. Prahy	HSHMP, Rytířská 12, 110 01 Praha 1	22. 12. 2008
Družstvo spoluvlastníků domu v Praze 4, Nad teplárnou 2076 a Sdružení občanů Prahy 12 o.s. se sídlem Na Šabatce 4	A. Bocková, předseda Družstva spoluvlastníků domu Praha 4, Nad teplárnou 2076, 143 00 Praha 4; Prof. Ing. Michael Valášek, DrSc., předseda Sdružení občanů Prahy 12 o.s., Na Šabatce 4, Praha 4, Komořany	29. 12. 2008
Městská část Praha 16	Městská část Praha 16, V. Balého 23, 153 00 Praha-Radotín	30. 12. 2008
Ateliér pro životní prostředí, o.s.	Ing. Jan Klika, předseda sdružení, Ateliér pro životní prostředí, o.s., Ve svahu 1, 147 00 Praha 4 – Podolí	02. 01. 2009
Hlavní město Praha, radní hl. m. Prahy	Martin Langmajer, radní hlavního města Prahy, Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1	15. 01. 2009

Předmětem tohoto vypořádání nejsou připomínky k původnímu oznámení záměru (ČAPEK ET AL. 2006), které byly souhrnně vypořádány v rámci Závěru zjišťovacího řízení ze dne 02. 03. 2007, č.j. S-MHMP-387973/2006/OOP/VI/EIA/253-2a/Žá, ani připomínky k předchozím verzím dokumentace (ČAPEK ET AL. 2007, 2008A), které byly buď vypořádány v předchozích etapách posuzování záměru nebo zohledněny v aktuální verzi přepracované dokumentace (ČAPEK ET AL. 2008B). Pokud vypořádány nebyly nebo byl připomínkující s vypořádáním nebo způsobem zpracování do přepracované dokumentace nespokojen, jsou takové připomínky vesměs opakovány v aktuálních vyjádřeních a jsou tedy vypořádány v následujícím textu.

V následujících kapitolách je písmem „kurzíva“ uveden obsah příslušného vyjádření, písmem „normal“ poté hodnocení zpracovatele posudku.

### V.2. MHMP, ODBOR KULTURY, PAMÁTKOVÉ PÉČE A CESTOVNÍHO RUCHU (MHMP-OKP)

*MHMP-OKP ve svém vyjádření (viz příl. 2a) sděluje, že nemá námitek proti umístění stavby. MHMP-OKP upozorňuje, že navrhovaná stavba je na území s archeologickými nálezy ve smyslu ustanovení § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů a dále požaduje, aby bylo příslušné organizaci umožněno provedení archeologického výzkumu. Jeho zajištění je nutno projednat v dostatečném předstihu před zahájením zemních prací.*

Zajištění archeologického dozoru a umožnění archeologického výzkumu během stavebních prací je povinností ze zákona č. 20/1987 Sb; vyjádření neobsahuje připomínky k vypořádání.

### V.3. MHMP, ODBOR OCHRANY PROSTŘEDÍ

*Odbor ochrany prostředí MHMP ve svém vyjádření k přepracované dokumentaci (viz příl. 2b-a) konstatuje, že provedené změny jsou z hlediska jím chráněných zájmů nevýznamné a zůstávají v platnosti připomínky k dokumentaci původní (ČAPEK ET AL. 2008A), tzn. vyjádření SZn.. S-MHMP-387973/2006/4/OOP/VI ze dne*

13. 10. 2008. Původní vyjádření odboru ochrany prostředí MHMP (viz příl. 2b-b) je členěno do 7 částí podle jednotlivých chráněných hledisek:

- **Z hlediska ochrany ZPF – bez připomínek.**
- **Z hlediska lesů a lesního hospodářství:**
  1. Z hlediska lesů a lesního hospodářství považuje OOP za vhodnější var. č. 7 a 9, které nevyžadují, na rozdíl od ostatních aktivních variant, žádné zábory pozemků určených k plnění funkcí lesa.
- **Z hlediska nakládání s odpady – bez připomínek.**
- **Připomínky z hlediska ochrany ovzduší:**
  2. Pro minimalizaci vlivů výstavby na kvalitu ovzduší požaduje OOP koordinovat výstavbu komunikačního propojení ve var. 5A 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.
  3. OOP z hlediska ochrany ovzduší na základě předložené rozptylové studie a zdravotního posouzení neupřednostňuje žádnou z navrhovaných variant; pravobřežní i levobřežní řešení navrhovaného komunikačního propojení je z hlediska ochrany ovzduší akceptovatelné.
- **Z hlediska ochrany přírody a krajiny:**
  4. OOP z hlediska ochrany přírody a krajiny konstatuje, že z aktivních variant je nejvhodnější var. 5A, za akceptovatelnou lze považovat i var. 9. Jako nejproblematičtější je hodnocena var. 7 (podrobné zdůvodnění je součástí vyjádření – viz příl. 2b-b).
- **Z hlediska myslivosti – bez připomínek.**
- **Z hlediska ochrany vod:**
  5. Z hlediska ochrany vod OOP konstatuje, že předložené varianty 5A, 7 a 9 jsou z hlediska vlivů na vodní poměry srovnatelné, a doporučuje realizaci var. 5A, která ovlivní vodní poměry v daném území nejméně.
  6. V dalším stupni projektové dokumentace OOP požaduje zajistit koordinaci navrženého záměru se stavbou sedimentačních nádrží tak, aby tyto nádrže byly vybudovány před uvedením komunikací do provozu.

**Ad 1.,3.,4.,5.:** Uvedené body nejsou připomínkami k vypořádání, jedná se o vlastní hodnocení posuzované situace ze zájmových hledisek jednotlivých připomínkových, přičemž hodnocení je založeno především na závěrech posuzované dokumentace a podkladových studií.

**Ad 2.,6.:** Zmiňované problémy jsou již řešeny v dokumentaci v kap. B.II.4., D.I.4., D.IV. a z nich vyplývající opatření, odpovídající požadavkům OOP MHMP, budou zapracována do podmínek stanoviska příslušného úřadu k posuzovanému záměru.

#### **V.4. MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 12**

Městská část Praha 12 konstatuje (viz příl. 2c-a), že změny v přepracované dokumentaci (ČAPEK ET AL. 2008B) nemají vliv na znění předchozího usnesení rady č. 62.34.08. ze dne 30. 09. 2008 (viz příl. 2c-b). Původní vyjádření obsahuje následující doporučení a požadavky:

1. MČ doporučuje k realizaci variantu 5A, která (dle dokumentace) plní požadovanou funkci nejlépe, s vědomím toho, že z hlediska životního prostředí nevedl proces posouzení k jednoznačnému závěru a konečný výběr varianty nezávisí pouze na vlivech na životní prostředí, ale na realizovatelnosti záměru a jeho dopravní výhodnosti pro pražskou aglomeraci.
2. MČ požaduje, aby stavba „Komunikačního propojení MČ Praha 12 s Pražským okruhem, stavbou 513 - křižovatka SOKP Komořany, stavba č. 8560“ byla zprovozněna současně se stavbou silničního okruhu (SOKP 513);

**Ad 1.:** Tento bod není připomínkou k vypořádání, jedná se o vlastní hodnocení a shrnutí posuzované situace z hlediska MČ Praha 12 na základě závěrů posuzované dokumentace.

**Ad 2.:** Vzhledem k aktuálnímu stupni rozpracovanosti obou záměrů (SOKP 513 ve vysokém stupni rozestavěnosti, posuzované propojení ve stádiu hodnocení vlivů na životní prostředí) je zřejmé, že podmínka je patrně nesplnitelná a SOKP 13 bude v provozu podstatně dříve. V daném případě tím ale bude umožněno využití silničního okruhu k materiálové dopravě na stavbu komunikačního propojení (viz též požadavek OOP MHMP – kap. V.3, bod 2).

## V.5. ČESKÁ INSPEKCE ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

*Komplexní stanovisko ČIŽP OI Praha (viz příl. 2d) je členěno do 4 částí podle jednotlivých oddělení:*

- **Připomínky oddělení odpadového hospodářství:**
  1. *Oddělení odpadového hospodářství nemá k předloženému záměru zásadní připomínky. Pouze upozorňuje na skutečnost, že stavební odpad obsahujícím azbest je nutno převážet na skládku nebezpečných odpadů ve stabilizovaném stavu a zabalený tak, aby nedocházelo k úniku azbestu.*
- **Oddělení ochrany ovzduší – bez připomínek.**
- **Připomínky oddělení ochrany vod:**
  2. *ČIŽP požaduje, podmínit stavbu vybudováním usazovacích nádrží, neboť navržená stavba je umístěna ve 2. PHO vodárny Podolí.*
  3. *OOV upozorňuje na skutečnost, že případným zásahem do prostoru Modřanských lagun, je spojené riziko migrace kontaminantů (CIU a TK), které se nacházejí v tomto prostoru.*
- **Připomínky oddělení ochrany přírody:**
  4. *Oddělení ochrany přírody konstatuje, že z hlediska ochrany přírody je každá varianta problematická. Je však zřejmé, že realizace varianty 5A velmi zásadně negativně ovlivní Modřanské laguny, a to nejen blízkostí silnice od lagun.*
  5. *Podle názoru OOP ČIŽP by z hlediska ochrany přírody bylo lepší realizovat variantu 9 i přes narušení krajinného rázu výstavbou mostu přes Vltavu.*

**Ad 1.:** Připomínka není určena k vypořádání, jedná se o upozornění na povinnosti původce odpadu, vyplývající ze zákona č. 185/2001 (zákon o odpadech) a jeho prováděcích předpisů.

**Ad 2.:** Obdobná připomínka (ze strany OOP MHMP) byla již vypořádána výše (kap. V.3, bod Ad 6).

**Ad 3.:** Jedinou variantou, která se prostoru Modřanských lagun přímo dotýká stavebními zásahy, je mostová varianta 7. Tato varianta byla ale i z tohoto důvodu (resp. především z tohoto důvodu) v procesu hodnocení záměru na životní prostředí vyhodnocena jako nejméně vhodná. Varianty 5A a 9 by do prostoru Modřanských lagun mohly zasáhnout pouze v případě nevhodné lokalizace zařízení staveniště nebo deponie stavebních materiálů. Tento aspekt bude ale ošetřen v podmínkách stanoviska příslušného úřadu k posuzovanému záměru, a to zákazem umístění zařízení staveniště a jakýchkoliv deponií souvisejících s předmětnou stavbou do prostoru Modřanských lagun.

**Ad 4.:** Jak bylo uvedeno v předchozím bodě, jedinou variantou, zasahující přímo do prostoru Modřanských lagun (tj. tůní pod modřanskou železniční stanicí) je mostová varianta 7; varianty 5A ani 9 se tohoto prostoru přímo nedotýkají. Nepřímé vlivy a možná rizika varianty 5A jsou specifikovány v závěrečné zprávě podrobného biologického průzkumu zájmového území (VÁVRA 2006), současně jsou navržena i opatření k jejich minimalizaci, která budou zahrnuta do podmínek stanoviska příslušného úřadu k posuzovanému záměru. Žádný z nepřímých vlivů nicméně není v citovaném materiálu v souvislosti s Modřanskými lagunami vyhodnocen jako velmi zásadní negativní ovlivnění, které zde předpokládá připomínkující, aniž by ovšem konkrétně specifikoval jím uvažované vlivy.

**Ad 5.:** Tento názor je vlastním hodnocením posuzované situace ze strany připomínkujícího; v daném krajinném kontextu je ale poněkud diskutabilní. Varianta 9 se zde totiž z hlediska krajinného rázu výrazně dotýká nosného krajinného fenoménu daného území – řeky Vltavy a profilu jejího údolí. Most v navrhované pozici bude velmi markantním umělým krajinným prvkem, jehož vliv nelze prakticky nijak zmírnit. V hodnocené situaci bude tento vliv navíc posílen kumulací s vlivy Lahovického mostu a mostu SOKP a na ně navazujících mimoúrovňových komunikací, přičemž

vzniklým trojmostím bude definitivně sevřen a z hlediska krajinného rázu degradován soutok Vltavy a Berounky, již nyní velmi významně dotčený.

## V.6. HYGIENICKÁ STANICE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

Vyjádření Hygienické stanice HMP (viz příl. 2e) je především souhrnem posuzované situace z hlediska veřejného zdraví. V závěru vyjádření HS HMP upozorňuje, že vzhledem k překročení hygienických limitů v okolí navrhovaných variantních řešení HS HMP bude v případě realizace záměru nutné vyhlášení ochranného hlukového pásma, které vymezení prostor, na jehož hranici bude dodržen hygienický limit hladin hluku pro denní i noční dobu ( $L_{Aeq}$  60/50 dB); hlukové pásmo musí být vyhlášeno současně s vydáním územního rozhodnutí, a to se všemi důsledky na možnost užívání stávajících obytných staveb a zákazem výstavby obytných staveb nových..

Podmínka odpovídající upozornění HS HMP je již součástí kap. D.IV dokumentace a bude zahrnuta i do podmínek stanoviska příslušného úřadu k posuzovanému záměru.

## V.7. DRUŽSTVO SPOLUVLASTNÍKŮ DOMU V PRAZE 4, NAD TEPLÁRNOU 2076 A SDRUŽENÍ OBČANŮ PRAHY 12

Vyjádření Družstva spoluvlastníků domu v Praze 4 a Sdružení občanů Prahy 12 je členěno do 8 tématických bodů (viz příl. 2f):

1. V části dokumentace D.I.7. „Vliv na faunu, flóru a ekosystémy“ je psáno: „Ve variantě 9 je ... nutno konstatovat, že stavba povede k zániku poměrně cenného biotopu říční nivy v Lahovičkách, v současné době zcela ojedinělého v pražském regionu ... V současné době jde o společenstvo kriticky ohrožené v podmínkách České republiky.“ Tento výrok připomínkovalo Družstvo spoluvlastníků domu v Praze 4 a Sdružení občanů Prahy 12 již ve vyjádření ze dne 13. 10. 2008, přičemž v reakci na toto vyjádření byl do přepracované dokumentace (ČAPEK ET AL. 2008B) doplněn kód pod nímž je evropskou legislativou chráněno společenstvo svazu Senecion fluviatilis, které by se v daném prostoru nivy v Lahovičkách mělo vyskytovat. Připomínkující tedy vznášejí následující dotazy:
  - 1.a) Proč nejsou podobné informace také doplněny pro druhy ohrožené ostatními variantami (i když se zde vyskytují také druhy chráněné evropskou legislativou)? Takovéto jednostranné doplnění podle připomínkujícího svědčí o jednostranném zkrácení skutečnosti ve prospěch jedné a ke škodě druhé varianty.
  - 1.b) Proč je v dokumentaci zamlčeno, že část biotopů pravého břehu Vltavy ve sledovaném prostoru je navržena na vyhlášení Přírodní památkou a tento proces je na MHMP ve fázi realizace?
  - 1.c) Proč v dokumentaci nejsou vyčteny chráněné a ohrožené druhy pravobřežního území?
2. Připomínkující upozorňuje na nesprávné hodnocení varianty 9, které zkrácuje celkový výsledek ve prospěch var. 5A; v této souvislosti připomínkující nesouhlasí s následujícími výroky a údaji:
  - 2.a) „Nové řešení v jakékoliv variantě přivede do oblasti Modřan (ul. Gen. Šišky, Čsl. exilu) další dopravu, více to bude v případě variant 7 a 9 zatráktivněním trasy z Poberouní přes Radotín.“ (dokumentace, str. 26).
  - 2.b) „Zvýšení dopravy do území Modřan (pozn. pro variantu 5A) je menší než u varianty 7 a 9.“ (dokumentace, str. 110). S tímto výrokem připomínkující nesouhlasí a tvrdí, že zvýšení počtu vozidel projíždějících Modřany po realizaci jakékoli varianty bude způsobeno vždy ze stejného důvodu: jízdou řidičů na silniční okruh kolem Prahy. Toto tvrzení dokládá údaj z tabulky 8 na str. 24 dokumentace: úsek Gen. Šišky ... SOKP – var. 5A – 22 300 vozidel, úsek Gen. Šišky ... Strakonická – varianta 9 – 22 700 vozidel, úsek Gen. Šišky ... K Vystrkovu – nulová varianta – 13 800 vozidel.
  - 2.c) „... dopravní funkce Komořanské ulice bude (pozn. u var. 9 i u var. 7) zachována beze změny.“ (str. 111 dokumentace). Dle připomínkujícího bude u var. 9 stejně jako u var. 5A

nahrazena dominantní funkce dnešní Komořanské ulice pro spojení se Strakonickou silnicí i SOKP novou trasou a dopravní zatížení proti nulové variantě klesne na méně než polovinu.

Vůči hodnocení var. 9 dále připomínající uplatňuje následující výhrady:

**2.d):** V dokumentaci je zamlčeno, že varianta 5A odřízne Komořany od přímého spojení MHD se Zbraslaví a Radotínem a varianta 9 odlehčí Komořany i Modřany u cukrovaru aniž by tam způsobila jakékoli jiné škody.

**2.e):** U varianty 9 je zdůrazněno, že by mohla ohrozit pomník padlým v Lahovičkách, ale jenom proto, že takové řešení navrhl zpracovatel prověření, ačkoli podnět obč. sdružení zachovává v tom místě stávající stav, který pomník neohrožuje.

**2.f):** U var. 5A je zdůrazněn přínos pro bezpečnost provozu v Komořanech snížením provozu o cca 10 tisíc vozidel/den a je zamlčen zhoubný vliv na bezpečnost provozu na SOKP následkem umístění nové křižovatky v rozporu s ČSN a zvýšení provozu o téměř 13 tisíc vozidel/den.

3. V tomto bodě připomínající:

**3.a)** upozorňuje na nesoulad varianty 5A s řadou technických ČSN a polemizuje s řešením varianty 9, přepracované firmou DIPRO z podoby schématu 1 : 5 000, předloženého Sdružením občanů Prahy 12, do podoby podrobnější projektové dokumentace, z níž vyplývá nesoulad i této varianty s některými ČSN. Připomínající považuje řešení fy DIPRO za účelové znevýhodnění var. 9.

**3.b)** označuje jako nepravdivé informace o var. 9 i ve vztahu k závěrečnému odstavci kapitoly G dokumentace o schválení varianty 5A městským zastupitelstvem v rámci řízení ve věci změny Z1439/00 ÚPHMP. Toto řízení se týká jen dopracování návrhu na změnu územního plánu a výběru mezi variantami 5A a 7; varianta 9 městskému zastupitelstvu předložena nebyla.

4. V souvislosti s hlukovou studií požaduje připomínající zodpovědět následující dotazy:

**4.a)** Kterých referenčních bodů se týká zvýšení hladiny hluku o 6 dB na pravém břehu Vltavy v důsledku započtení Strakonické ulice do hlukové studie? Po prostudování hlukové studie z dokumentace z listopadu 2008 připomínající takové zvýšení hodnot nezaznamenal, což dokládá porovnáním údajů dokumentace 2007 (bez Strakonické) s dokumentací 2008 (se Strakonickou) z referenčního bodu Nad teplárnou 29/3. NP, dokumentací hodnoceného jako nejvíce hlukově zatížený.

**4.b)** V dokumentaci ze srpna 2008 (str. 44) bylo uvedeno: „Současná úroveň hlukové zátěže v okolí ul. Komořanské, Strakonické a v okolí případné budoucí komunikace nebyla vzhledem k roční době zjišťována měřením, situace bude ověřena v září 2008.“ Byla hluková situace v září 2008 ověřována?

5. V souvislosti především s hodnocením vlivu záměru na hlukovou situaci a na veřejné zdraví se připomínající pozastavuje nad skutečností, že v přepracované dokumentaci z listopadu 2008 se v závěru přílohy B9 – Vlivy na zdraví – objevují oproti dokumentaci ze srpna 2008 zcela odlišná konstatování ohledně výčtu míst s největším vlivem na zdraví, což dokládá citacemi, týkajícími se domu Nad teplárnou 29.

Na základě výše zmíněných citací potom připomínající nesouhlasí se závěrem hlukové studie, kde byla ponechána formulace ze srpna 2008: „... K **mírnému** zhoršení pak dojde v okolí nových komunikací. U pravobřežních variant je to zejména podél ulice Nad teplárnou ...“ a se závěrem rozptylové studie: „... jako výhodnější variantu lze z hlediska rozptylu vyhodnotit pravobřežní variantu 5A, která ... **mírně** zvýší emisní zatížení v západní části Komořan ...“ Podle názoru a zkušeností připomínajícího nelze výstavbu čtyřproudé komunikace v místě, kde dosud nebyla žádná, nazvat **mírným** zhoršením stavu.

6. Hlukové studie a protihlukových opatření se týkají i další námitky připomínajícího:

**6.a)** Formulaci v kap. 3 hlukové studie „Zjištění hlukové zátěže z dopravy je provedeno pro původní variantu 5A a novou variantu 9, posouzení a návrh protihlukové ochrany v obytných lokalitách v blízkosti plánovaného komunikačního propojení v roce 2020 (po dokončení zmíněného propojení a v jeho plném provozu)...“ lze podle připomínajícího chápat tak, že protihluková opatření nebudou realizována současně s komunikací, ale až po jejím

dokončení, což je situace neakceptovatelná, kterou by bylo nutno řešit v podmínkách a opatřeních ke stanovisku příslušného úřadu.

**6.b)** Na vizualizacích varianty 5A (vliv záměru na krajinný ráz, pohled č. 2 a 3) připomínkující postrádá protihlukové stěny, zmiňované hlukovou studií („V dřívějších hlukových studiích byly podél nové komunikace po levé straně téměř v celé délce navrženy protihlukové stěny o proměnlivé výšce 3-6 m přerušené v místě křižovatek. ... Stěny jsou protaženy z důvodu ochrany zámečku ČHMÚ a výukového areálu jízdárny (V01) až do km cca 2,0.“) a také není jasné, zda je do vizualizace zakomponováno přemístění drážního těles blíže k řece. Připomínkující tedy požaduje doplnění dokumentace EIA o realistické pohledy včetně přesunutí trati a protihlukových opatření.

7. V textu dokumentace (str. 12) se poprvé objevuje nová úvaha o možnosti prodloužení tramvajové trati do Komořan („ÚRM nově navrhuje územní rezervu pro možnost prodloužení tramvajové trati do Komořan s využitím vlečky.“) Tato informace ale nebyla zatím nikde projednávána a není uvedena nikde jinde a ani v hlukových studiích s ní není počítáno.

8. Připomínkující považuje za zcela zásadní pochybení dokumentace EIA a neodborný přístup k jejímu zpracování předpoklad uvedený na str. 79, že „...nejvyšší povolená rychlost na novém komunikačním propojení bude 50 km/h.“ Ve srovnání s podobně dimenzovanými komunikacemi na území Prahy je zde dle připomínkujícího nutno předpokládat povolenou rychlost alespoň 70 km/h a dokumentace EIA (vzhledem k principu předběžné opatrnosti) by měla uvažovat zde prakticky dosahovanou rychlost ještě vyšší a z ní vyplývající reálné vlivy v předmetné lokalitě.

Přiznáním vyšší rychlosti na nové komunikaci ve variantě 5A bude také dle připomínkujícího odstraněno umělé zkreslení dopravních intenzit pro tuto variantu, a tím i zkreslení celkového hodnocení (srovnání) jednotlivých posuzovaných variant.

V závěru vyjádření a v jeho příloze připomínkující podává svůj právní rozbor hodnocené situace a dospívá k závěru, že dokumentaci EIA je nezbytné zpracovat nově tak, aby vyjadřovala skutečné dopady a přínosy hodnocených variant a nebyla nesourodou změť původních zkreslení v zájmu prosazení objektivně velmi problematické varianty 5A a nově zpracovaných zkreslení, které se týkají především varianty 9.

**Ad 1.a):** Kód společenstva byl do dokumentace doplněn pouze jako zpřesnění informace právě v reakci na vyjádření připomínkujícího z 13. 10., v němž je existence podobného biotopu v daném území zpochybňována výrokem „Území, které má být ohroženo variantou 9 v Lahovičkách se nachází na říčním náplavu o délce cca 200 m. Na tomto území se ale již bohužel cenný biotop říční nivy nenachází. Ten byl již dávno zlikvidován těžbou písku na břehu Berounky před soutokem s Vltavou a výstavbou Strakonické silnice s Lahovickým mostem.“ Předmetného úseku nivy se ale ani těžba štěrkopísku a kromě jižního okraje (s křižovatkou před Lahovickým mostem) ani výstavba strakonické silnice nijak nedotkla a podle výsledků botanických průzkumů dané plochy (AQUATEST 2008) se zde prvky daného společenstva skutečně vyskytují, byť v celkově značně ruderalizovaném porostu.

Kódy významných společenstev na pravém břehu Vltavy nebylo nutno uvádět, protože jejich cennost ani existenci nikdo ze zpracovatelů dokumentace ani nikdo z připomínkujících nezpochybňuje (viz např. odstavec dole na straně 101 dokumentace).

**Ad 1.b):** Uvedená informace není v dokumentaci zamlčena, je uvedena např. na str. 11 biologického průzkumu (VÁVRA 2006 – příloha B3 dokumentace, nebo přímo v textu dokumentace na str. 129).

**Ad 1.c):** Chráněné a ohrožené druhy pravobřežního území v dokumentaci uvedeny jsou, a to jednak v závěrečných zprávách biologických průzkumů (VÁVRA 2005, VÁVRA 2006, AQUATEST 2008 – příloha B3 dokumentace, nebo opět přímo v textu dokumentace v kap. C.2.7).

**Ad 2.a):** Citovaný výrok, uvedený v dokumentaci v kap. B.II.4 na str. 26 je správný a odpovídá intenzitám uvedeným pro příslušné úseky v příloze B.1 Dopravně-technické poklady (ÚRM 2008).

**Ad 2.b):** Citovaný výrok, uvedený v dokumentaci v kap. D. II na str. 110 opět odpovídá intenzitám uvedeným v příloze B.1 Dopravně-technické poklady (ÚRM 2008). Údaje, uváděné připomínkujícím totiž srovnávají nesrovnatelné, což lze doložit např. podrobnější analýzou příjíždějících a odjíždějících vozidel na křižovatce Generála Šišky×Komořanská pro jednotlivé varianty.

**Ad 2.c):** Citovaný výrok, uvedený v dokumentaci v kap. D.II. na str. 111 u var. 7 a 9 je míněn tak, že Komořanská ulice zůstane u var. 7 a 9 nadále průjezdná směrem na Zbraslav, jak je zřejmé z kap. D.I.1, str. 77: „*Ve variantách 7 a 9 dojde (v Komořanech – pozn. zprac. posudku) ke snížení dopravy zhruba na polovinu, funkce ulice (Komořanské – pozn. zprac. posudku) a napojení na Zbraslav a Dolní Břežany zůstanou zachovány, ale bude i nadále rozdělovat Komořany.*“ Z hlediska dopravního zatížení u var. 7 a 9 tedy intenzita dopravy v Komořanské ulici skutečně poklesne místy až na polovinu, jak uvádí připomínkující, ale tato informace je v dokumentaci obsažena.

**Ad 2.d):** Předpokládané vlivy na MHD jsou popsány v dokumentaci v kap. D.I.1. na str. 77, kde je uvedeno, že dopravní napojení Komořan bude řešeno zajiždkou MHD na náměstí (případně některé spoje budou ukončeny).

**Ad 2.e):** Vztah varianty 9 a pomníku v Lahovičkách je řešen v kap. D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky (dokumentace, str. 108 a 109). V textu je uvedeno, že pomník se ocitne uvnitř větve křižovatky, aniž by zde vzniklá situace byla zdůrazňována jako výraznější ohrožení této kulturní památky.

**Ad 2.f):** Hodnocení bezpečnosti provozu v Komořanech v důsledku vyloučení průjezdné dopravy (kap. D.I.1, str. 78) se opírá o relevantní data z Dopravně-technických podkladů (příloha B.1). Podle této studie se očekává snížení počtu vozidel v některých úsecích Komořanské ul. až o cca 10 tis. za den (var 5A), přičemž zde jde především o bezpečnost chodců uvnitř husté obytné zástavby, tedy o situaci nesrovnatelnou s druhým uváděným případem. Spíše technický problém bezpečnostních rizik v místě nové MÚK na SOKP je řešen ve studii *Optimalizace křižovatky Komořanské se SOKP, stavba 513 na základě výsledků a doporučení rizikové analýzy* (HOFHANS ET AL. 2007).

**Ad 3.a):** Jak v úvodu bodu 3 svého vyjádření uvádí i sám připomínkující, proces hodnocení vlivů na životní prostředí se primárně nezabývá technickou stránkou hodnocených záměrů. Je třeba konstatovat, že procesem EIA se u jednotlivých záměrů posuzují vlivy na veřejné zdraví a vlivy na životní prostředí, které zahrnují vlivy na živočichy, rostliny, ekosystémy, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky, včetně jejich vzájemného působení a souvislostí. Účelem procesu EIA je zjistit, popsat a komplexně vyhodnotit předpokládané vlivy předmětného záměru ve všech rozhodujících souvislostech s cílem formulovat opatření ke zmírnění nepříznivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví jako objektivní odborný podklad pro následující řízení, v nichž se teprve rozhoduje o **povolení** záměru.

V posuzovaném případě se ale proces hodnocení vlivů na životní prostředí pozvolna mění na polemiku částí připomínkujících se zadavateli záměru a zpracovateli jeho technických podkladů, čehož typickou ukázkou je právě vypořádávaná připomínka. Z této polemiky a z předložené dokumentace vyplývá, že určité technické a provozní problémy lze očekávat u všech posuzovaných variant, současně je ale zřejmé, že tyto problémy jsou řešitelné buď technickými opatřeními (za podpory patřičných investic) nebo udělením výjimek z příslušných ČSN. Aby se tedy proces EIA v daném případě vrátil zpět do určených mezí (viz výše), byly pro účely posudku dokumentace **všechny hodnocené aktivní varianty (5A, 7, 9) považovány za technicky realizovatelné a provozuschopné**, a byly posuzovány výhradně z hlediska jejich vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Čistě technické připomínky tedy nejsou v posudku vypořádávány a je nutno je případně uplatnit v příslušných etapách rozhodovacího procesu.

**Ad 3.b):** Varianta 5A (resp. varianta 1, jak je označena v procesu změny ÚP HMP) byla skutečně schválena usnesením Zastupitelstva HMP č. 17/44 z 29. 5. 2008 ke konceptu změny Z1439/00. V současné době proces schvalování uvedené změny pokračuje veřejným projednáním návrhu změny, v němž je možno uplatnit případné připomínky.

**Ad 4.a):** Z porovnání hlukové studie v původní dokumentaci z r. 2007 (ČAPEK ET AL. 2007) a hlukové studie stávající dokumentace (VOJTÍŠKOVÁ 2008 IN ČAPEK ET AL. 2008A) se zvýšení hladiny hluku o 6 a více dB započtením ul. Strakonické týká např. bodů 2 – U spořitelny č.11; 14 – Nad teplárnou č. 10; 16 – Nad teplárnou č. 19; 17 – Nad teplárnou č. 15; 23 – Okružní č. 20; 24 – Okružní č. 24; 25 – Okružní č. 26.

Navýšení hodnot nemusí být způsobenou pouze prostým započtením ulice Strakonické, ale souvisí i s modelovou intenzitou dopravy, použitou pro výpočet (výhledový rok 2015 v hlukové studii z r. 2007 a výhledový rok 2020 v hlukové studii z r. 2008). Metodika výpočtu v zásadě

nezměnila, v aktuální variantě hlukové studie byla pouze aplikována vyšší verze použitého softwaru (SoundPlan 6.5 v r. 2008 oproti SoundPlan 6.4 v r. 2007). Program pracuje v modelu 3D, umožňuje tedy do výpočtu zahrnout s dostatečnou přesností i vliv členitosti terénu a v něm situovaných překážek, tzn. pozici hodnoceného bodu vůči zdrojům hluku. Připomínkový bod Nad teplárnou 29 je sice v dokumentaci hodnocen jako nejvíce hlukově dotčený, ovšem z hlediska **celkového kontextu** (zasazená populace, zdravotní rizika apod.), nikoli pouze z hlediska ekvivalentních hladin hluku, které zde nemusí dosahovat (a ani nedosahují) svých maximálních hodnot v daném území nebo maximálních přírůstků při změnách modelované situace.

**Ad 4.b):** Měření bylo v září 2008 skutečně provedeno a jeho výsledky jsou k dispozici u zpracovatele dokumentace.

**Ad 5.:** Dokumentace ze srpna 2008 byla vrácena zpracovateli z důvodu nesouladu údajů hlukové studie a hodnocení zdravotních rizik, přičemž chyba vznikla ve studii hodnocení zdravotních rizik při přenosu dat z hlukové studie. Hluková studie (se správnými údaji) tedy byla podkladem pro hodnocení zdravotních rizik, nebylo ji nutno opravovat a zůstala v původní podobě ze srpna 2008. Závěry a výsledné formulace bylo naopak nutno změnit v hodnocení vlivů na zdraví, kde se tak objevila i připomínkováná konstatování o nejvyšším nárůstu některých hodnocených hlukových parametrů a zdravotních rizik v domě Nad teplárnou 29. V připomínce jsou ovšem zmíněná konstatování vyňata z kontextu podstatně širšího hodnocení, které ve výsledku nevyznívá natolik striktně, stejně tak jsou ve zdrojových textech do širšího kontextu zasazeny i připomínkové závěry hlukové a rozptylové studie (viz příl. B.6, kap. 8 a příl. B.8, kap. 8).

V těchto **širších souvislostech** je potom použito i slovo *mírně* jako součást obecně užívané odborné terminologie slovního hodnocení vlivů ve škále od vlivů mizivých až po naprosto zásadní. **V detailu** je ale ve všech relevantních materiálech věnována největší pozornost právě ulici Nad teplárnou, na níž jsou cílena i prakticky všechna navrhovaná opatření k eliminaci nepříznivých vlivů záměru z hlediska veřejného zdraví.

**Ad 6.a):** Citovaná pasáž z hlukové studie neznamená, že by protihluková opatření byla realizována až po uvedení komunikace do provozu, ale pouze poněkud krkolomnou formulací objasňuje, že modelovým rokem pro výpočet výhledových stavů v hlukové studii je rok 2020. Protihluková opatření budou pochopitelně řešena současně s budovanou komunikací – v kap. D.IV dokumentace, subkapitole *Opatření pro fázi realizace záměru* je přímo uvedeno opatření: „Výstavbu PHS (tj. protihlukových stěn – pozn. zprac. posudku) provádět tak, aby byly plně funkční při uvedení záměru do provozu.“ Uvedený požadavek rozšířený na všechna protihluková opatření, tedy nejen na protihlukové stěny, bude zpracován do podmínek stanoviska příslušného úřadu k posuzovanému záměru.

**Ad 6.b):** Protihlukové stěny jsou ve vizualizacích varianty 5A (příl. B.10, pohledy 2 a 3) zřetelně patrné jako světlé pásy přes celou šířku snímku a z perspektivní analýzy snímku je patrné i posunutí železniční trati. Z tohoto důvodu není tedy nutno dokumentaci doplňovat, neboť vizualizace v požadované kvalitě obsahuje.

**Ad 7.:** Vliv prodloužení tramvajové trati do Komořan bude v případě schválení řešen samostatně. Zatím je tento záměr, jak je i v dokumentaci uvedeno, v dalece výhledovém stádiu předběžného návrhu územní rezervy (viz text dokumentace kap. B.I.4 *Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry*).

**Ad 8.:** Nejvyšší povolená rychlost na novém komunikačním propojení je součástí definice posuzované stavby – viz kap. B.4 dokumentace: „*Navrhovaná komunikace má z technického hlediska částečně intravilánový charakter s chodníky, částečně extravilánový charakter (bez provozu pěších) v závislosti na navrhované variantě, v celé délce s intravilánovým omezením (maximální rychlost 50 km/hod.)*.“ Údaj o návrhové rychlosti 50 km/hod. pro celou délku projektované dokumentace byl do citované definice převzat z projektových podkladů záměru (ZRZAVÝ ET AL. 2007), z nichž je zpracovatel dokumentace při hodnocení záměru povinen vycházet a není v jeho kompetenci je jakkoli svévolně pozměňovat. Z tohoto důvodu je v připomínce irelevantní i následný rozbor hypotetických dopravních intenzit při přiznání vyšší dosažitelné rychlosti pro var. 5A.

K připomínce je ještě nutno podotknout, že uplatnění principu předběžné opatrnosti v procesu EIA (a patrně ani v procesech jiných) rozhodně neznamená, že zpracovatel dokumentace bude ve

výpočtech vycházet z předpokladů, že při provozu záměru budou překračovány platné zákony (v daném případě zákon 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích), jak v připomínce naznačuje formulace: „*Ve srovnání s jinými podobnými úseky na území Prahy zde musíme předpokládat povolenou rychlost alespoň 70 km/h a dokumentace EIA (vzhledem k principu předběžné opatrnosti) by měla uvažovat vlivy ještě vyšší rychlosti (tedy rychlosti nepovolené – pozn. zprac. posudku), která zde bude prakticky dosahována.*“

K závěrečnému právnímu rozboru: pokud mají být uvedené principy beze zbytku aplikovány na variantu 5A, kterou dle rozboru budou dotčena práva připomínajícího, je nutno tyto principy aplikovat i na variantu 9, jíž budou obdobně dotčena práva části občanů Lahoviček, a také na variantu nulovou, která v důsledku případné nerealizace komunikačního propojení povede ve velmi brzkém výhledu k neúnosné dopravní situaci v centru Komořan a nadlimitnímu a prakticky neřešitelnému dotčení tamní populace ve všech sledovaných ohledech.

Posuzovanou dokumentaci lze hodnotit z hlediska jejího rozsahu a kvality jako odpovídající; po kvantitativní a formální stránce posuzovaná dokumentace odpovídá požadavkům zákona 100/2001 Sb. Ani příslušný úřad ani zpracovatel posudku nedošel k závěru, že by dokumentace po přepracování nesouladu hlukové studie a hodnocení zdravotních rizik vykazovala takové nedostatky, pro které by musela být vrácena předkladateli k doplnění či dalšímu přepracování.

## **V.8. MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 16**

*MČ Praha 16 nemá k přepracované dokumentaci připomínky (viz příl. 2g–a). MČ souhlasí pouze s variantou 5A, kde komunikace je vedena po pravém břehu Vltavy, a to na základě důvodů sdělených již k předchozí verzi dokumentace (viz příl. 2g–b).*

Vyjádření neobsahuje připomínky k vypořádání, jedná se o vlastní hodnocení posuzované situace z hlediska MČ Praha 16, založené především na závěrech posuzované dokumentace. K bodu 3. nesouhlasného stanoviska s var. 9 (částečné uzavření inundačního profilu naspem a následné vzduť hladiny nad úpravou) je ovšem nutno upřesnit, že uvedený argument platí pouze pro komunikaci, vedenou u Lahoviček na náspu. Z výsledků hydrotechnického posouzení (SKLENÁŘ 2008) ale vyplývá, že byla nastíněna i možnost vedení tohoto úseku po estakádě, čímž se vliv této varianty stavby na odtokové poměry sníží na minimum.

## **V.9. ATELIÉR PRO ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, O.S.**

*Vyjádření Ateliéru pro životní prostředí, o.s. je členěno do 7 tématických bodů (viz příl. 2h);*

### **1. K širším souvislostem a koncepci napojení na Pražský okruh:**

**1.a)** *Připomínkující upozorňuje na nesoulad záměru ve var. 5A s doporučeními a ustanoveními příslušných technických norem z hlediska napojení posuzovaného komunikačního propojení na PO.*

**1.b)** *Připomínkující upozorňuje, že usnesení Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 17/44 z 29. 5. 2008 ke konceptu změny Z1439/00 ÚPHMP s výběrem varianty č. 1 pro přímé napojení na PO (zde s označením 5A), které je v dokumentaci uváděno jako závažný argument pro tuto variantu, není a nemůže být rozhodnutím o umístění tohoto propojení – k tomu bude sloužit až územní řízení. Nynější podrobný proces EIA proto musí poskytnout podklady především k obecnému záměru pro dopravní propojení území MČ Praha 12 s PO. A ten zahrnuje i obecně doporučovaný způsob propojení nepřímého, jak je sledován také ve vhodnější mostní variantě 9, která ale nebyla v rámci výše zmíněné změny ÚPHMP vůbec projednávána a i v předložené dokumentaci je dle připomínkujícího hodnocena v řadě hledisek neobjektivně.*

### **2. K nové křižovatce na Pražském okruhu:**

**2.a)** *Připomínkující konstatuje, že v daném prostoru nelze dodržet podmínky pro umístění MÚK Komořany, jakožto samostatné křižovatky, což dokládá rozbořem situace z hlediska příslušných technických a stavebních ČSN (ČSN 73 6102, ČSN 73 6101 a ČSN 73 6110).*

**2.b)** *Připomínkující rozebírá dle něho nevhodné řešení MÚK Komořany jak z hlediska technického (ČSN 73 6102), tak z hlediska krajinného rázu (násilné řešení tunelového úseku vzhledem k příliš vysokému přesahu nakrytí nad okolním terénem). Připomínkujícímu v dokumentaci chybí vyhodnocení dalších existujících variant MÚK.*

**3. Ke napojení MČ Praha 12 na PO mostními variantami:**

*Připomínkující opět upozorňuje na nesoulad záměru ve var. 5A s doporučeními a ustanoveními příslušných technických norem (zde 73 6110) z hlediska napojení posuzovaného komunikačního propojení na PO a naopak na vhodnost mostních variant z tohoto hlediska.*

*Připomínkující považuje za jednostranné konstatování o nevýhodnosti mostních variant při mimořádných uzavírkách Strakonické, chybí sdělení o nevýhodách var. 5A při přetížení Pražského okruhu.*

**4. Ke koncepci varianty 9:**

**4.a)** *Připomínkující požaduje dokumentaci doplnit o nové skutečnosti, které nastaly až po veřejném projednání 23. 1. 2008 a během další výstavby MÚK Lahovice a které by za předpokladu realizace dalších dodatečných úprav komunikačního uzlu u Lahovic a Lahoviček významně pozitivně ovlivnily budoucí funkčnost varianty 9 z hlediska účelu záměru.*

**4.b)** *Ve sdělení OOP-MHMP ze dne 5. 2. 2008 k přepracování původní dokumentace z roku 2007 je v bodě a) uveden požadavek „zvolit takový způsob vyhodnocení, aby bylo možné stanovit nejšetrnější reálnou variantu v daném území z hlediska životního prostředí a veřejného zdraví ...“, na který přepracovaná dokumentace dle připomínkujícího reaguje paradoxním způsobem – dodatečným zařazením varianty 7, která je naopak horší než varianty 5A i 9 z hlediska životního prostředí i z hlediska veřejného zdraví.*

*Připomínkující opakuje svůj požadavek z vyjádření k dokumentaci ze srpna 2008 na zařazení var. 9 v modifikaci 9B bez přemostění Chuchelské radiály v MÚK Lahovičky pro zmenšení zásahu do krajinného rázu a s dalšími technickými úpravami, specifikovanými ve vyjádření (viz příl. 2h).*

**5. Ke zpracování varianty 9, obsaženému v dokumentaci:**

**5.a)** *Připomínkující upozorňuje na to, že návrh var. 9, předložený Ateliérem pro životní prostředí, byl přepracován anonymní osobou z autorizované firmy DIPRO, s. r. o., a to s řadou nedostatků (méně podrobné měřítko mapy, chybějící staničení na ose a prvky výškového vedení – viz příl. 2h; bod 5a). Tyto údaje nebyly doplněny ani po upozornění na uvedené nedostatky ve vyjádření AŽP k dokumentaci ze srpna 2008, čímž je podle připomínkujícího varianta 9 v dokumentaci diskriminována.*

**5.b)** *Za závažnější, než vadné zobrazení návrhu AŽP, připomínkující považuje jeho zásadní změny při „dopracování“ firmou DIPRO (viz příl. 2h; bod 5b), když jeho zpracovatel zásadně změnil výškové řešení původního návrhu. Tyto změny proti předanému podkladu nejsou nikde v dokumentaci EIA vysvětleny a svědčí jen o neodborném zpracování varianty 9 autorizovanou firmou DIPRO či o záměrném znehodnocení návrhu AŽP. Uměle vytvořené negativní hodnocení var. 9 potom nekriticky přebírá odpovědný zpracovatel dokumentace EIA a ve výsledném srovnání variant je pak var. 9 ve srovnání s var. 5A poškozena tvrzením, že varianta 9 „má... parametry (především podélný sklon), které nesplňují požadavky příslušné ČSN.“*

**6. O neobjektivním zpracování dokumentace EIA dle připomínkujícího svědčí i řada jednostranných hodnocení ve prospěch varianty 5A, např.:**

**6.a)** *nesprávný údaj o délce 1,6 km přeložky trati pro var. 5A (str. 20) – nutnou přeložkou je i zásadní změna nivelety v půdorysu stávajícího drážního tělesa a celková délka činí cca 2,4 km;*

**6.b)** *zamlčení skutečnosti, že při navržení zaslepení Komořanské ulice ve var. 5A se významně zhorší dopravní spojení Komořan se Zbraslaví a Radotínem autobusovou MHD;*

**6.c)** *tvrzení na str. 24 „v případě var. 7 a 9 bude nutné přebudovat MÚK ...(Lahovice) ... a především ulici Výpadovou“ – Výpadová ul. má délku cca 3 km, ale nutná přeložka má jen cca 100 m.*

- 6.d)** nesprávně uvedený počet demolovaných obytných domů výstavbou var. 9 (celkem 8) a z toho vyplývající počet dotčených obyvatel (str. 28, 108, 111 a další) – ve skutečnosti jsou to jen 4 domy v ul. U spořitelny a 1 v Komořanské, ostatní jsou dotčeny jinými záměry.
  - 6.e)** chybějí významná hlediska zhoršení rekreačních příležitostí vlivem var. 5A (str. 78, rámeček);
  - 6.f)** chybné tvrzení (na str. 78), že „z hlediska bezpečnosti je nejvhodnější var. 5A, kdy se v Komořanech vyloučí průjezdná doprava“ – zamlčen je fakt, že zvýšení provozu variantou 5A (o větší počet vozidel než snížení v Komořanech) významně zhorší bezpečnostní parametry na PO – mezinárodním tahu E50 v okolí nové MÚK Komořany (právě z toho důvodu je takovéto řešení dle ČSN nepřijatelné);
  - 6.g)** nepravdivé tvrzení (na str. 111 u var. 9) „dopravní funkce Komořanské bude zachována beze změny“ – u var. 9 stejně jako u var. 5A bude novou trasou nahrazena dominantní funkce dnešní Komořanské ulice pro spojení se strakonickou silnicí i s PO – její zatížení proti nulové variantě klesne na méně než polovinu.
  - 6.h)** sdělení u var. 9 o významně menším zásahu do stávající zástavby i vlivech na obyvatele během výstavby (chybí na str.111);
  - 6.i)** závěrečné slovní hodnocení variant (str. 129) – chybí sdělení o výrazně horších dopadech var. 5A: ztráta rekreačních příležitostí v území pod tratí, útulku pro psy, kynologického cvičiště, zahrádek, vliv zásahů do fotbalového hřiště a tenisových kurtů – zároveň chybí body výhodné pro var. 9 (trvalé zábery území, roční úhrny emisí škodlivin do ovzduší a další).
  - 6.j)** nepravdivé sdělení na str. 129, bod g – zatímco var. 5A nabízí jen jednoúčelové napojení na PO, funkci v území bude ve skutečnosti nejlépe splňovat var. 9 (popř.7), protože poskytne kromě napojení na PO i přímé spojení s levobřežním sousedním územím včetně budoucího rekreačního areálu v Lahovicích (to by var. 5A plnila jen zprostředkovaně oklikou přes PO a jen pro vozidla, která mohou používat rychlostní silnici).
- 7. K chybným předpokladům modelu dopravního zatížení:**
- 7.a)** Připomínkující považuje za zásadní pochybení dokumentace EIA a neodborný přístup k jejímu zpracování předpoklad uvedený na str. 79. že „...nejvyšší povolená rychlost na novém komunikačním propojení bude 50 km/h.“ Ve srovnání s podobně dimenzovanými komunikacemi na území Prahy je zde dle připomínkujícího nutno předpokládat povolenou rychlost alespoň 70 km/h a dokumentace EIA (vzhledem k principu předběžné opatrnosti) by měla uvažovat zde prakticky dosahovanou rychlost ještě vyšší a z ní vyplývající reálné vlivy v předmětné lokalitě.  
Přiznáním vyšší rychlosti na nové komunikaci ve variantě 5A bude také dle připomínkujícího odstraněno umělé zkreslení dopravních intenzit pro tuto variantu, a tím i zkreslení celkového hodnocení (srovnání) jednotlivých posuzovaných variant.
  - 7.b)** Na základě vlastních hypotéz o fungování dopravní sítě v zájmovém území připomínkující považuje výsledky podkladového modelu výhledových intenzit automobilové dopravy, zpracovaného ÚRM hl. m. Prahy za zkreslené a na nich založené výsledky hodnocení vlivů záměru na životní prostředí za neobjektivní.

V závěru připomínkující konstatoje, že dokumentace EIA ani v úpravě z listopadu 2008 nesplnila požadavky na její přepracování obsažené ve sdělení OOP-MHMP ze dne 5. 2. 2008 především proto, že neobsahuje zdůvodnění záměru z dopravního hlediska v důležitých širších souvislostech.

Z výše uvedených bodů 1.–7. také dle připomínkujícího vyplývá, že dokumentace pro řadu důležitých otázek neposkytuje objektivní odborné odpovědi a podklady, zejména pro variantu 9, a proto není ani v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, který v § 1 stanoví, že účelem posuzování vlivů na životní prostředí je získat objektivní odborný podklad pro následné rozhodování.

Z uvedených důvodů připomínkující zásadně nesouhlasí s obsahem a způsobem zpracování předložené dokumentace EIA a požaduje její přepracování na základě nově a tentokrát seriózně zpracovaného technického podkladu pro variantu 9 včetně její modifikace 9B tak, aby dokumentace obsahovala skutečné dopady a přínosy hodnocených variant a již nevyjadřovala jen jednostranný zájem na

prosazení objektivně velmi problematické varianty 5A., přičemž navrhuje, aby dokumentace, vč. technických podkladů byla zpracována jiným řešitelským týmem a bez vazeb na firmu DIPRO, s.r.o.

#### **Ad 1. K širším souvislostem a koncepci napojení na Pražský okruh:**

**Ad 1.a):** Tato část vyjádření AŽP spadá do kategorie technických připomínek, rozebranych již výše, ve vypořádání bodu 3.a) stanoviska Družstva spoluvlastníků domu v Praze 4, Nad teplárnou 2076 a Sdružení občanů Prahy 12. Uvedený rozbor je založen na skutečnosti, že proces EIA není primárně určen k analýze technické stránky hodnocených záměrů, ale k posouzení jejich vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. V posuzovaném případě se ale proces hodnocení vlivů na životní prostředí pozvolna mění na polemiku části připomínajících se zadavateli záměru a zpracovateli jeho technických podkladů, přičemž z této polemiky a z předložené dokumentace vyplývá, že určité technické a provozní problémy lze očekávat u všech posuzovaných variant, současně je ale zřejmé, že tyto problémy jsou řešitelné buď technickými opatřeními (za podpory patřičných investic) nebo udělením výjimek z příslušných ČSN. Aby se tedy proces EIA v daném případě vrátil zpět do určených mezí byly pro účely posudku dokumentace **všechny hodnocené aktivní varianty (5A, 7, 9) považovány za technicky realizovatelné a provozuschopné**, bez ohledu na případnou technickou a finanční náročnost nutných dodatečných řešení nebo vyvolaných investic a bez ohledu na počet případných výjimek z ČSN, který bude té či oné variantě nutno udělit a o jejichž případném budoucím udělení nebo neudělení by bylo možno v procesu EIA donekonečna bezvýsledně polemizovat. Předložené varianty tedy byly v posudku hodnoceny výhradně z hlediska jejich vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a k technickým argumentům pro nebo proti jejich realizaci nebylo přihlíženo. V posudku tudíž nejsou vypořádávány ani obdobné čistě technické připomínky (případně je z nich vypořádána pouze část s procesem EIA související) a je nutno je případně uplatnit v příslušných etapách rozhodovacího procesu.

**Ad 1.b):** Připomínajícím zmiňovaná informace o usnesení Zastupitelstva HMP č. 17/44 z 29. 5. 2008 je v dokumentaci skutečně opakována poněkud častěji, než by bylo nezbytně nutné (kap. B.I.5, str. 13; kap. C.3, str. 65; kap. D.II, str. 112; kap. F., str. 132 a kap. G., str. 139), ale spíše jako informativní konstatování, z něhož zpracovatel dokumentace nevyvozuje žádné další důsledky pro hodnocení jednotlivých variant, jak je zřejmé především z kap. E dokumentace, kde se při porovnávání hodnocených variant tato informace neobjevuje vůbec (ani ve formě podpůrného, natož závažného argumentu).

K hodnocení var. 9: Jak vyplývá především z připomínek AŽP a Sdružení občanů Prahy 12, vzniká u připomínajících dojem neobjektivního posuzování var. 9 především z uvádění technických argumentů proti její realizaci. Jak je ale uvedeno (a zdůvodněno) ve vypořádání předchozí připomínky (Ad 1.a), k technickým argumentům pro nebo proti realizaci jednotlivých variant nebylo v posudku přihlíženo. V textu dokumentace jsou sice místy zmíněny (např. kap. F, str. 132), ale ani zde již nejsou, i na základě připomínek k předchozím verzím dokumentace, při porovnávání vlivů jednotlivých variant na životní prostředí uplatňovány (viz kap. D.II.1 a kap. E. dokumentace).

#### **Ad 2. K nové křižovatce na Pražském okruhu:**

**Ad 2.a):** Uvedená připomínka opět spadá do kategorie připomínek technických (viz výše Ad 1.a). Značná problémovost z hlediska bezpečnosti provozu a z hlediska souladu s příslušnými normami (tudíž nezbytnost řady výjimek) je obecnou vlastností prakticky všech složitých dopravních staveb v podmínkách velkoměstských aglomerací, zvláště v tak členitém terénu, jakým se vyznačují některé partie Prahy, vč. předmětného území. S procesem hodnocení vlivů na životní prostředí ale tato problematika souvisí již pouze velmi vzdáleně a na patřičné úrovni by měla být řešena v technicky zaměřených etapách rozhodovacího procesu.

**Ad 2.b):** K této opět převážně technické připomínce (viz výše Ad 1.a) lze z hlediska krajinného rázu uvést, že připomínkové řešení MÚK je v dokumentaci popsáno ve studii krajinného rázu (příl. B.10, str. 10), týž podkladový materiál obsahuje i vizualizaci záměru, zachycující portály obou překryvných tunelů v prostoru MÚK. Navýšení překryvu nad terénem je v daném kontextu nevýznamné, reliéf blízkého okolí MÚK byl totiž ve vzdálenější minulosti

částečně antropicky ovlivněn těžbou písku a v době nedávné zcela změněn zemními pracemi, souvisejícími s výstavbou daného úseku Pražského okruhu.

Další varianty MÚK nebyly v dokumentaci vyhodnoceny, protože byly součástí již dříve opuštěných variant hodnoceného komunikačního propojení (var. 1, 2, 4 a 5), v nichž bylo řešení MÚK podmíněno parametry (směrové řešení, nivelety) předchozí kilometráže příslušných tras propojení. Tyto trasy sice v některých variantách umožňovaly mírně výhodnější řešení MÚK např. z hlediska sklonu, ale za cenu např. výrazně většího zásahu příslušné trasy do nivy Vltavy a do záplavového území.

### **Ad 3. K napojení MČ Praha 12 na PO mostními variantami:**

Uvedená připomínka opět spadá do kategorie připomínek technických (viz výše Ad 1.a), z hlediska posuzované dokumentace lze pouze konstatovat, že informace o nevýhodnosti mostních variant při mimořádných uzavírkách Strakonické není jednostranná a nevyžaduje vyvážit sdělením o nevýhodách var. 5A při přetížení Pražského okruhu. Účelem posuzovaného záměru je totiž **komunikační propojení MČ Praha 12 s Pražským okruhem**. Z tohoto hlediska je zřejmé, že při problémech na samotném Pražském okruhu bude toto propojení nefunkční jak pro variantu 5A, tak pro varianty mostové (7, 9), zatímco u mostových variant (7, 9) může nastat situace, kdy propojení MČ Praha 12 s Pražským okruhem bude nefunkční z důvodu uzavřené nebo ucpané Strakonické, **zatímco vlastní Pražský okruh bude v tutéž dobu průjezdný**. Z hlediska účelu posuzovaného záměru je tedy taková situace skutečně nevýhodou nepřímých mostových variant oproti přímé variantě pravobřežní.

### **Ad 4. Ke koncepci varianty 9:**

**Ad 4.a):** Do dokumentace vlivu záměru na životní prostředí skutečně nelze jako relevantní součást hodnocení doplňovat závěry, vyplývající z předpokladů o možné realizaci dodatečných budoucích opatření, o nichž ale patrně, jak vyplývá i z textu připomínky, žádný z kompetentních subjektů neuvažuje a byla by navíc součástí jiných, již realizovaných staveb.

**Ad 4.b):** Zařazení varianty 7 není v daném případě paradoxní reakcí zpracovatele dokumentace, ale splněním požadavku OOP MHP z téhož citovaného sdělení k přepracování původní dokumentace, konkrétně: „ – do vyhodnocení zahrnout i varianty SEA (vyhodnocení vlivů na životní prostředí podle § 10i zákona – změna ÚP Z1439/00).“ Zmíněný proces SEA přitom hodnotil záměr ve dvou variantách: 5A (v SEA označena jako var. 1) a **právě v připomínkované variantě 7**.

U varianty 9 je z hlediska krajinného rázu určujícím vlivem přemostění Vltavy a kumulace vlivů vzniklého trojmostí na soutoku Berounky a Vltavy; dílčí úprava v prostoru MÚK Lahovičky je v tomto kontextu nepodstatným zásahem, nijak neovlivňujícím hodnocení var. 9 ani v dalších aspektech procesu EIA, ani celkově.

### **Ad 5. Ke zpracování varianty 9, obsaženému v dokumentaci:**

**Ad 5.a):** Připomínkovaná mapová příloha A.2.3 dokumentace je pouze přehledným situačním schématem, sjednoceným do shodné podoby a shodné míry zakreslených podrobností s obdobnými schématy varianty 5A a 7 (příl. A.2.1 a A.2.2 dokumentace). Všechny hodnocené varianty jsou tedy v dokumentaci zakresleny stejným způsobem a žádná není zvýhodněna ani diskriminována.

Příloha A.2.3 je do podoby schématu 1 : 5 000 převedena na podkladě podrobné projektové dokumentace varianty 9 s výkresy v měřítku 1 : 2 000 a s průvodní zprávou, vysvětlující i provedené změny oproti návrhu AŽP. Projektová dokumentace, rozsahem i podrobnostmi přesahující rámec procesu EIA, je k dispozici u zpracovatele (DIPRO spol. s r.o.), stejně jako obdobné projektové podklady pro další řešení i již opuštěné varianty.

**Ad 5.b):** Připomínka byla částečně vypořádána již v předchozím odstavci. Citované technické nedostatky varianty 9 text dokumentace sice uvádí, ale v žádném srovnávacím hodnocení variant z hlediska jejich vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví nejsou uplatněny (ani v kap. D.II, ani v kap. E). V příslušných partiích textu dokumentace jsou navíc uvedeny i

obdobné problémy var. 5A – „návrh MÚK ve variantě 5A vyžaduje udělení výjimek z minimálních bezpečnostních požadavků.“

**Ad 6. K neobjektivnímu zpracování dokumentace EIA a jednostranným hodnocením ve prospěch varianty 5A:**

**Ad 6.a):** Připomínkový údaj (přeložka trati 1,6 km) udává délku nové trasy železniční trati mimo stávající drážní těleso. Podrobnější údaje o železniční trati jsou uvedeny v dokumentaci v kap. B.I.6 str. 18.: „Součástí této přeložky je i rekonstrukce žst. Modřany a Komořany. Pro ulici U soutoku a vodoteč je navržen most délky 34 m, celková délka úpravy je cca 2,7 km, z toho přeložka nové trasy 1,6 km.“

**Ad 6.b):** Předpokládané vlivy na MHD jsou popsány v dokumentaci v kap. D.I.1. na str. 77, kde je uvedeno, že dopravní napojení Komořan bude řešeno zajižďkou MHD na náměstí (případně některé spoje budou ukončeny).

**Ad 6.c):** V textu dokumentace kap. B.II.4. str. 24 se nehovoří o tom, že bude nutno přebudovat MÚK Lahovice, jak uvádí připomínkující, ale o přebudování MÚK na pražském předmostí Lahovičského mostu (tzn. MÚK Lahovičky) včetně navazujících komunikací. V grafických přílohách dokumentace (A.2.2., A.2.3) je naznačena délka těchto navazujících úseků, vč. úseku, z něhož je zřejmý i rozsah rekonstrukčních prací v ulici Výpadová.

**Ad 6.d):** S výstavbou nové komunikace je spojena i požadovaná výstavba sedimentačních nádrží u všech variant (5A, 7 a 9). Tak jako u ostatní variant, tak i u varianty 9 byly do celkového počtu demolovaných objektů započteny i objekty, jejichž demolice souvisí s výstavbou sedimentačních nádrží (viz kap. D.I.9 a příl. A.2.3 dokumentace). Uvedený údaj je tedy správný.

**Ad 6.e):** V připomínkovaném rámečku na str. 78 dokumentace je doslova uvedeno: „*Negativně bude varianta 5A působit na uživatele zahrádek a okolních zařízení pod tratí, které budou likvidovány.*“ Na těžce stránce ve 2. odstavci shora je shrnující údaj z rámečku rozveden šířeji: „*... v prostoru pod tratí budou ve variantě 5A likvidovány příležitosti pro relaxaci a jinou činnost (zahrádky, psi). Dojde ke zmenšení prostoru pro rekreační funkci, spojenou s pobytem na zahrádkách.*“ Požadované údaje tedy v dokumentaci nechybí.

**Ad 6.f):** Obdobná připomínka byla již vypořádána u stanoviska Družstva spoluvlastníků domu v Praze 4, Nad teplárnou 2076 a Sdružení občanů Prahy 12 – hodnocení bezpečnosti provozu v Komořanech v důsledku vyloučení průjezdné dopravy (kap. D.I.1, str. 78) se opírá o relevantní data z Dopravně-technických podkladů (příloha B.1). Podle této studie se očekává snížení počtu vozidel v některých úsecích Komořanské ul. až o cca 10 tis. za den (var 5A), přičemž zde jde především o **bezpečnost chodců uvnitř husté obytné zástavby**, tedy o situaci nesrovnatelnou s druhým uváděným případem. Spíše technický problém bezpečnostních rizik v místě nové MÚK na SOKP je řešen ve studii „*Optimalizace křižovatky Komořanské se SOKP, stavba 513 na základě výsledků a doporučení rizikové analýzy*“ (HOFHANSL ET AL. 2007).

**Ad 6.g):** Obdobná připomínka byla opět již vypořádána u stanoviska Družstva spoluvlastníků domu v Praze 4, Nad teplárnou 2076 a Sdružení občanů Prahy 12 – citovaný výrok je míněn tak, že Komořanská ulice zůstane u var. 7 a 9 nadále průjezdná směrem na Zbraslav. Z hlediska dopravního zatížení u var. 7 a 9 intenzita dopravy v Komořanské ulici skutečně poklesne místy až na polovinu, jak uvádí připomínkující, ale i tato informace je v dokumentaci obsažena, jak je zřejmé z kap. D.I.1, str. 77: „*Ve variantách 7 a 9 dojde (v Komořanech – pozn. zprac. posudku) ke snížení dopravy zhruba na polovinu, funkce ulice (Komořanské – pozn. zprac. posudku) a napojení na Zbraslav a Dolní Břežany zůstanou zachovány, ale bude i nadále rozdělovat Komořany.*“

**Ad 6.h):** Zásah do stávající zástavby (počet demolovaných objektů) je u variant 5 a 9 zhruba srovnatelný, u var. 7 výrazně vyšší, což je uvedeno v tab. 9 na str. 28 dokumentace. Vlivy jednotlivých variant na obyvatelstvo během výstavby jsou porovnány v kap. E na str. 129 se závěrem: „*Z hlediska dopadů výstavby na obyvatelstvo je nejvýhodnější varianta pokud možno mimo zástavbu a z tohoto pohledu tedy varianta 9. Jako další je vhodná varianta 7, kde budou problémy s výstavbou pouze v Komořanské ulici u cukrovaru. Varianta 5A bude*

*kromě tohoto místa obtěžovat při výstavbě i zástavbu nad tratí (ulice Nad teplárnou).“  
Uvedený citát rozhodně nevyznívá jako jednostranné hodnocení ve prospěch varianty 5A.*

**Ad 6.i):** Závěrečné hodnocení je nutně zestručněným výtahem podrobných dílčích závěrů, obsažených v příslušných kapitolách dokumentace, přesto se v něm uvedené dílčí výsledky pochopitelně odrážejí, a to jak v podobě tabulkové, tak v podobě slovní – např. informaci o vlivech na celkovou pohodu obyvatel, vč. dotčení území pod tratí obsahuje bod (a) na str. 128, zábory půd shrnuje bod (d) na str. 129, přičemž v obou uvedených případech je var. 9 hodnocena jako lepší (a), resp. var 5A jako horší (d).

**Ad 6.j):** Účelem hodnoceného záměru, jak vyplývá již z jeho názvu, je propojení Prahy 12 s Pražským okruhem. Doplňující funkce (další přemostění Vltavy, propojení Prahy 12 s levobřežním územím vč. možných budoucích rekreačních zón apod.) nebyly požadovány a některé z nich jsou dokonce považovány za možné problémové faktory (zatraktivnění trasy z Poberouní přes Radotín). Zadaný účel pak skutečně relativně nejlépe plní varianta 5A, protože, na rozdíl od variant 7 a 9 bude funkční i v případě jakýchkoliv dopravních problémů na Strakonické (v případě problémů přímo na Pražském okruhu potom pochopitelně nebude funkční žádná z variant – viz též výše, bod Ad 3).

#### **Ad 7. K chybným předpokladům modelu dopravního zatížení:**

**Ad 7.a):** Prakticky totožná připomínka byla již vypořádána u stanoviska Družstva spoluvlastníků domu v Praze 4, Nad teplárnou 2076 a Sdružení občanů Prahy 12 pod bodem Ad 8.

**Ad 7.b):** Připomínku, založenou na vlastních názorech a hypotézách připomínkujícího prakticky nelze vypořádat, zvláště v případě, kdy polemizuje se zpracovateli technických podkladů záměru, což je situace z hlediska procesu EIA rozebraná již výše, ve vypořádání stanoviska Družstva spoluvlastníků domu v Praze 4, Nad teplárnou 2076 a Sdružení občanů Prahy 12 pod bodem Ad 3.a). K připomínkovaným podkladům ÚRM hl. m. Prahy je pouze nutno vysvětlit, že zátěžové diagramy v příloze B.1 dokumentace nevycházejí pouze z údajů o lokální dopravní situaci v nejbližším okolí posuzovaného záměru, ale jsou výřezem výsledku rozsáhlého modelu, zohledňujícího v řešených detailních situacích dopravní poměry nejen celého města Prahy, ale i okolního regionu v rozsahu zhruba okresů Praha-východ a Praha-západ s přesahy do prakticky všech zbývajících okresů Středočeského kraje.

#### **K závěru vyjádření:**

Dopravní zdůvodnění záměru obsahovala již původní dokumentace z dubna 2007. Hlavním důvodem je skutečnost, že na SOKP jsou (nebo po dokončení příslušných staveb budou) uspokojivým způsobem napojeny všechny části Prahy a satelitní obce blízkého okolí, právě s jedinou výjimkou městských čtvrtí na pravém břehu Vltavy, především Komořan a Modřan. Obyvatelé těchto čtvrtí by potom pro nájezd na SOKP museli využívat některou z křižovatek sousedních (jejich přehled podává tabulka na str. 13 dokumentace), což by jednak znamenalo několikakilometrové zajížděky, přestože SOKP je veden v těsné blízkosti Komořan, jednak zvýšené dopravní zatížení příslušných tras a jimi protínaných nebo dotčených sídelních ploch (např. Zbraslav při volbě trasy na MÚK Strakonická nebo Libuš a Písnice, případně Cholupice při volbě trasy na MÚK Břežany). Již toto zdůvodnění lze pro realizaci záměru v kterékoli z variant považovat za dostatečné, přičemž některé pozitivní efekty posuzovaného záměru v územích mimo vlastní připojované čtvrti (snížení dopravy ve směru na Cholupice, markantní snížení dopravní zátěže Zbraslavi) jsou patrné ze zátěžových diagramů v příl. B.1 dokumentace.

Jak je patrné i z vypořádání předchozích připomínek, v otázkách týkajících se problematiky životního prostředí a veřejného zdraví předložená dokumentace poskytuje odpovědi dostatečné pro posouzení vlivu záměru v předložených variantách, a to vč. varianty 9. Pokud dokumentace zmiňuje možné technické komplikace, které u var. 9 vyplynuly z podrobných projektových podkladů (nikoli tedy ze schématického nástinu řešení v měřítku 1 : 5 000), zmiňuje obdobné komplikace i u varianty 5A, přičemž ani v jednom případě dále nepoužívá uvedených čistě technických problémů při porovnávání vhodnosti posuzovaných variant z hlediska životního prostředí a veřejného zdraví – viz kap. D.II.1 a kap. E dokumentace. Z přehledů v obou zmíněných srovnávacích kapitolách je patrné, že u žádné z variant nejsou zamlčovány ani její výhody, ani její nedostatky, a na základě podkladů,

kteřé měl zpracovatel dokumentace k dispozici, lze hodnocení variant z hlediska vlivů na životní prostředí považovat za vyvážené.

## V.10. HLAVNÍ MĚSTO PRAHA

Vyjádření hl. m. Prahy (viz příl. 2i) je členěno do 12 částí podle jednotlivých hodnocených hledisek:

- **Připomínky a požadavky z urbanistického hlediska:**
  1. Z urbanistického hlediska hl. m. Praha doporučuje variantu 5A.
  2. Z urbanistického hlediska hl. m. Praha nesouhlasí se závěry uvedenými v části E dokumentace. V porovnání variant řešení záměru v části „Vlivy na pohodu“ se vůbec nehodnotí negativní vliv variant č. 7 a č. 9 na zástavbu v Lahovičkách, hl. m. Praha proto nesouhlasí s názorem, že výhodnější je varianta 9. V hodnocení dopadů výstavby opět hl. m. Praha postrádá vyhodnocení negativního vlivu na zástavbu v Lahovičkách.
- **Z akustického hlediska – bez připomínek.**
- **Z hlediska ochrany ovzduší:**
  3. Hl. m. Praha preferuje variantu 5A, která zvýší imisní zatížení v méně obydlené západní části Komořan a sníží imisní zatížení v hustěji obydlené oblasti. Levobřežní varianty 7 a 9 zvyšují imisní zatížení v západní části Modřan, v Lahovičkách a Lahovicích na druhém břehu Vltavy, kde jej již v současnosti horší imisní situace než v Komořanech.
- **Z hlediska městské zeleně:**
  4. Z hlediska vlivů na životní prostředí se jako nejvhodnější a k životnímu prostředí nejšetrnější jeví varianta 5A, u které je trasa vedena po tělese železniční dráhy, která se posouvá směrem k jihu a vede v souběhu s původní železniční trasou.
- **Z hlediska ochrany přírody a krajiny:**
  5. Na základě závěrů posuzované dokumentace a vlastní analýzy, nastíněné ve vyjádření, hl. město Praha doporučuje variantu 5A, s podmínkou realizace všech kompenzačních opatření uvedených v dokumentaci – především biologicky odbornou rekultivaci okolí komunikace, kompaktní výsadby dřevin podél valu posunuté železnice a odkrytí tunelového úseku Cholutického potoka za účelem propojení dotčeného lokálního biokoridoru ÚSES s nadregionálním biokoridorem v nivě Vltavy.
- **Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu jsou ve vyjádření porovnány jednotlivé varianty z hlediska záboru ZPF; z uvedeného srovnání ale nevyplývají žádné připomínky pro vypořádání.**
- **Z geologického hlediska a z hlediska hospodaření s odpady – bez připomínek.**
- **Připomínky, požadavky a doporučení z dopravního hlediska:**
  6. Hl. m. Praha z dopravního hlediska upřednostňuje variantu 5A.
  7. V tabulce na str. 24 dokumentace by bylo žádoucí pro přehlednost u kolonek pro variantu 5A doplnit místo nejasného odkazu „viz 5A“ chybějící údaje.
  8. S poukazem na skutečnosti uvedené v předložené dokumentaci (určitá provozní omezení MÚK Pražský okruh - Komořanská) připomínkující upozorňuje na nutnost projednání přijatého technického řešení a potřebných výjimek pro umístění odbočovacích a připojovacích pruhů u portálu tunelu s Ministerstvem dopravy a Ministerstvem vnitra (Policíí ČR).
  9. V grafických přílohách dokumentace jsou jednotlivé posuzované varianty doloženy pouze situačním řešením v podrobnosti měřítko 1 : 5 000. Vzhledem k tomu, že mezi významné posuzované aspekty patří i výškové řešení jednotlivých variant, bylo by žádoucí k dokumentaci doložit též alespoň ve zjednodušené formě zpracované podélné řezy komunikací s vyjádřením průběhu nivelity vůči stávajícímu terénu, rozsahem mostních a tunelových úseků.
- **Z hlediska odkanalizování a vodních toků – bez připomínek.**

- *Z hlediska nadřazených telekomunikačních sítí a z hlediska zásobování teplem a elektrickou energií – bez připomínek.*
- *Z hlediska zásobování vodou a zemním plynem obsahuje vyjádření pouze technické připomínky, nesouvisející s hodnocením vlivu záměru na životní prostředí.*

**Ad 1.,3.,4.,6.:** Uvedené body nejsou připomínkami k vypořádání, jedná se o vlastní hodnocení posuzované situace ze zájmových hledisek jednotlivých připomínkujících.

**Ad 2.:** Hodnocení vlivu záměru ve var. 9 na zástavbu v Lahovičkách je ve srovnávací tabulce skutečně mírně podhodnoceno. Při počtu posuzovaných ukazatelů (44) ale tato skutečnost celkové hodnocení variant a jejich výsledné pořadí nijak neovlivňuje.

Vliv stavebních prací na zástavbu v Lahovičkách je z jednotlivých hledisek poměrně podrobně rozebírán v příslušných kapitolách dokumentace; v souhrnu v kap. E ovšem skutečně zmíněn není. Opět jako v předchozím případě tato skutečnost ale výsledné pořadí variant nijak neovlivňuje, protože celkové hodnocení variant je založeno především na posouzení jejich dlouhodobých vlivů při provozu.

**Ad 5.:** Opatření, požadovaná hl. m. Prahou z hlediska ochrany přírody a krajiny, budou zapracována do podmínek stanoviska příslušného úřadu k posuzovanému záměru.

**Ad 7.:** S připomínkou lze souhlasit, zejména kvůli zvýšení přehlednosti prezentovaných údajů. Připomínkový formální nedostatek se ale nijak neodráží v hodnocení vlivů záměru na životní prostředí.

**Ad 8.:** Připomínka není určena k vypořádání v rámci procesu EIA, jedná se spíše o upozornění na nezbytné kroky v další přípravě projektu.

**Ad 9.:** Požadované údaje, tj. podélné profily v měřítku 1 : 5 000/1 : 500 a charakteristické příčné řezy v měřítku 1 : 200, jsou součástí přílohy dokumentace B.1 *Dopravně-technické poklady*.

## **VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

Z hlediska vlivů záměru na okolní prostředí je určující skutečností charakter záměru jako liniové dopravní stavby.

Z hlediska **výstavby záměru** tedy půjde o poměrně rozsáhlé liniové staveniště s velmi variabilním objemem stavebních prací v jednotlivých úsecích. Stejně variabilní tedy budou i vlivy výstavby na kontaktní okolí, navíc půjde vesměs o vlivy působící nahodile a nespojitě. Vzhledem k rozsahu záměru lze předpokládat, že celkově budou vlivy výstavby poměrně významné, zejména z hlediska imisní a hlukové situace v území. K eliminaci negativních dopadů stavebních prací je nicméně připravena řada opatření, jak obvyklých a obecně aplikovaných na většině staveb, tak specifických pro sledovanou lokalitu a případně realizovanou variantu (viz podmínky stanoviska na str. 52–56 tohoto posudku a kap. D.IV dokumentace).

Při výstavbě projektovaného záměru a doprovodných pracích budou používány technologie a materiály naprosto běžné v obdobných případech, tedy s poměrně spolehlivě stanovitelnými vlivy na životní prostředí a s ověřenými možnostmi a způsoby jejich případné eliminace.

Z hlediska vlastního **provozu** je posuzovaný záměr technologicky i provozně relativně nekomplikovaný objekt s poměrně nízkým rizikem závažnější ekologické havárie. Ekologicky nejrizikovější situaci zde představuje autonehoda s únikem nebezpečných látek do půdy, povrchových nebo podzemních vod. Podobné události jsou ovšem na komunikacích ČR bohužel naprosto běžné a jsou zvládnutelné (a zvládané) prostředky zasahujícími záchranných sborů nebo specializovaných subjektů.

Pomineme-li havarijní situace, lze u posuzovaného záměru jako u dopravní stavby očekávat významnější vlivy zejména z hlediska hluku a čistoty ovzduší, s čímž korespondují i výsledky příslušných podkladových studií a kapitol posuzované dokumentace. V této souvislosti je ovšem nutno zdůraznit, že z náhledu širšího hodnoceného území nepředstavuje podstatná část posuzovaného záměru (resp. provozu na něm) nový zdroj hluku a znečištění ovzduší, ale především rekonfiguraci stávajících liniových zdrojů, tj. změny (zvýšení i snížení) intenzit dopravy v různých partiích širšího sledovaného území vlivem nově vložených úseků komunikací v závislosti na realizované variantě propojení.

Na zvolené variantě stavby budou závislé i vlivy na další složky životního prostředí:

V pravobřežní variantě 5A jsou posuzovanou stavbou dotčeny některé ekologicky hodnotné fenomény nebo chráněné zájmy (ÚSES, VKP, ZPF, PUPFL, méně obvyklé biotopy apod.). Nepříznivé dopady jsou zde ovšem do značné míry sníženy technickým řešením stavby (využití trasy stávající železniční tratě, mostové úseky pro zajištění konektivity lokálního ÚSES a propojení fragmentovaných biotopů, tunel v prostoru Šabatky), významnější dotčení některých partií lokality (psamofilní biotopy Šabatky) bude řešeno samostatným projektem revitalizace. Ovlivnění zmíněných fenoménů a zájmů je tak spíše okrajové buď absolutně (např. ÚSES) nebo relativně, v širším kontextu (zúžení říční nivy řádově o X–X0 m v úseku, kde je společná niva Vltavy a Berounky široká 1 500–2 200 m). Nevyhnutelné, ale spíše okrajové nebo do značné míry technicky řešitelné negativní vlivy stavby jsou dostatečně kompenzovány jejím základním pozitivně hodnoceným přínosem – vyvedením dopravy a z ní plynoucích zátěží z hustě osídleného centra Komořan.

V levobřežní mostové variantě 9 je prakticky celá trasa vedena buď přímo nad tokem nebo nivou Vltavy (VKP, NRBK ÚSES, výskyt regionálně méně obvyklých nivních biotopů) a při povodňových stavech může náspem na levém břehu (ale v osově části společné nivy Vltavy a Berounky) poměrně výrazně ovlivňovat odtokové poměry území. Uvedené vlivy lze opět snížit vhodným technickým řešením (estakáda namísto náspu). Touto variantou stavby bude ale dotčen především krajinný ráz údolí Vltavy, a to v jeho příčném profilu (tzn. v daném kontextu markantněji), navíc v kumulaci trojmostí Lahovický most / most SOKP / most var. 9, kterým bude vizuálně sevřen soutok Vltavy a Berounky. Negativní vlivy stavby jsou opět kompenzovány především vyvedením dopravy a jejích dopadů z centra Komořan, tentokrát ale pouze částečným (Komořanská ul. zůstane průjezdná ve směru na Zbraslav).

Varianta 7 potom představuje pravobřežně-mostový hybrid, který v sobě kombinuje spíše negativní charakteristiky variant pravo- a levobřežních, především výrazně zasahuje do prostoru tzv. Modřanských lagun. Varianta nulová (záměr nerealizovat) do budoucna zachovává stávající stav a vývojové trendy (spíše nepříznivé) v zájmovém území.

S přihlédnutím k výše uvedenému a ke srovnání hodnocených variant v kap. II.3 tohoto posudku (*Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí*) je variantu nulovou a aktivní variantu 7 nutno označit za neakceptovatelné. **Ve variantě 5A a 9 lze naopak posuzovaný záměr z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví považovat za akceptovatelný, za předpokladu splnění opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzací nepříznivých vlivů na životní prostředí,** přičemž z porovnání obou variant (kap. II.3 tohoto posudku) vyplývá, že z hlediska vlivů stavby na životní prostředí a veřejné zdraví nevykazuje žádná z akceptovatelných variant (5A, 9) takové charakteristiky, aby ji bylo vůči druhé z obou variant možno považovat za jednoznačně lepší (nebo horší) řešení daného záměru.

Uvedený závěr nemusí vzbuzovat rozpaky: poměrně dlouhým procesem posuzování vlivů záměru na životní prostředí se totiž v daném případě z 11 variant hodnocených nebo alespoň stručně charakterizovaných v procesu EIA nebo SEA, resp. z celkem cca 17 variant a subvariant rozpracovaných (DIPRO, spol. s r.o.), podařilo vyčlenit ze sledovaného hlediska relativně nejpříjemnější srovnatelné zástupce variant pravobřežních (5A) a levobřežních mostových (9). O definitivním výběru realizované varianty bude následně nutno rozhodnout na základě technicko-provozních parametrů, mimo proces EIA.

## **VII. NÁVRH STANOVISKA**

V Praze dne  
Č.j.: MHMP-  
Vyřizuje:

## **STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

podle § 10 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

### **I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE**

#### **1. NÁZEV ZÁMĚRU**

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

#### **2. KAPACITA (ROZSAH) ZÁMĚRU**

Předmětem posuzování je projektovaná spojovací komunikace MČ Praha 12 se silničním okruhem kolem Prahy (SOKP, též Pražský okruh). Kromě hlavního účelu posuzované stavby, patrného již z jejího názvu, je cílem záměru i zklidnění zástavby Komořan. Záměr byl předložen ve třech aktivních (stavebních) variantách – 5A, 7 a 9, přičemž varianta 5A představuje napojení přímé, varianty 7 a 9 potom napojení nepřímé (prostřednictvím Chuchelské radiály).

**Ve variantě 5A** začíná posuzované propojení na křižovatce Komořanská×Generála Šišky, cca 700 m sleduje stávající trasu Komořanské ulice, za nádražím Praha-Modřany sestupuje k železniční trati, s níž vede dalších cca 1 200 m v souběhu. Na konci zástavby Komořan potom trasa stoupá k budoucí mimoúrovňové křižovatce se SOKP.

**Ve variantě 7** je začátek navrhované trasy navrhované stejný jako u varianty 5A – od křižovatky Komořanská×Generála Šišky vede po stávající Komořanské ulici. Za hřištěm SK Modřany se ale stáčí západně a mostem o délce cca 580 m přechází nádraží Praha-Modřany, Modřanské laguny, Vltavu a levobřežní část vltavské údolní nivy. U severního předpolí Lahovického mostu se mimoúrovňovou křižovatkou, řešící i dopravní vztahy křižujících silnic a místních komunikací Lahoviček, napojuje na Chuchelskou radiálu (ul. Strakonická).

**Varianta 9** je od křižovatky Komořanská×Generála Šišky napojena šikmo přes stávající zástavbu, železniční trať a Vltavu mostem o délce cca 420 m na levý břeh. Zde se komunikace stáčí a pokračuje na náspu rovnoběžně se zástavbou Lahoviček a v předpolí Lahovického mostu se mimoúrovňovou křižovatkou, napojuje na Chuchelskou radiálu (ul. Strakonická) a další komunikace.

Z hlediska nutnosti posuzování vlivů na životní prostředí splňuje projektovaný záměr kritéria podle § 4 zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění, tzn. je uveden v příloze č. 1 citovaného zákona, konkrétně v kategorii II, bod 9.1, a v závěru zjišťovacího řízení podle § 7 bylo příslušným úřadem (odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy) stanoveno, že bude předmětem posuzování podle uvedeného zákona.

#### **3. UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU**

Posuzovaný záměr je situován v jižní části pražské aglomerace (cca 10 km j. od centra), při západním okraji MČ Modřany a Komořany, na pravém břehu Vltavy naproti jejímu soutoku s Beroučkou (viz příl. 1 tohoto posudku). Administrativní začlenění stavby:

<i>Admin. jednotka</i>	<i>název</i>	<i>č. (ident. kód)</i>
<i>NUTS 2</i>	Praha	CZ01
<i>NUTS 3</i>	Hlavní město Praha	CZ010
<i>NUTS 4</i>	Praha 12	CZ010C
<i>správní obvod HMP</i>	Praha 12	1112
<i>městská část HMP</i>	Praha 12	547107
<i>katastrální území (ÚTJ)</i>	Modřany	728616
<i>katastrální území (ÚTJ)</i>	Komořany	728519

#### 4. OBCHODNÍ FIRMA OZNAMOVATELE

Hlavní město Praha, Magistrát hl. m. Prahy, odbor městského investora.

#### 5. IČ OZNAMOVATELE

00 06 45 81

#### 6. SÍDLO OZNAMOVATELE

Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1.

## II. PRŮBĚH POSUZOVÁNÍ

### 1. OZNÁMENÍ ZÁMĚRU

Oznámení záměru *Komunikační propojení MČ Praha 12 s Pražským okruhem, stavbou 513 - křižovatka s SOKP Komořany stavba č. 8560* zpracoval v září 2006 Ing. Ondřej Čapek (osvědčení odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na životní prostředí č.j. 1630/280/OPV/93, osvědčení o autorizaci ke zpracování dokumentace a posudku č.j. 21564/ENV/06).

Oznámení záměru bylo předloženo příslušnému úřadu dne 30. 10. 2006. Zjišťovací řízení podle § 7 zák. 100/2001 Sb, ve znění pozdějších předpisů, bylo ukončeno dne 2. 3. 2007 se závěrem, že záměr bude posuzován podle citovaného zákona.

### 2. DOKUMENTACE

První verzi dokumentace vlivů záměru *Komunikační propojení MČ Praha 12 s Pražským okruhem, stavbou 513 - křižovatka s SOKP Komořany stavba č. 8560* zpracoval v dubnu 2007 Ing. Ondřej Čapek (osvědčení odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na životní prostředí č.j. 1630/280/OPV/93, osvědčení o autorizaci ke zpracování dokumentace a posudku č.j. 21564/ENV/06). Touto dokumentací byly hodnoceny pravobřežní varianty 1, 2 a 5A a příslušnému úřadu byla předložena dne 4. 5. 2007.

Na základě výsledku veřejného projednání dne 23.1.2008 byla dokumentace vrácena k přepracování s požadavky:

- zvolit takový způsob vyhodnocení, aby bylo možné stanovit nejšetrnější reálnou variantu v daném území z hlediska životního prostředí a veřejného zdraví (stanovit pořadí variant) a do hodnocení zahrnout i variantu „šikmou“, uplatněnou OS Ateliér pro ŽP
- do vyhodnocení zahrnout i varianty SEA (vyhodnocení vlivů na životní prostředí podle § 10i zákona – změna ÚP Z 1439/00)
- rozpracovat zdůvodnění realizace záměru z dopravního hlediska v širších souvislostech
- vyhodnotit z hlediska životního prostředí a veřejného zdraví přeložku železniční trati (pokud je vyvolanou investicí)
- při přepracování dokumentace využít všechny relevantní připomínky obdržené k dokumentaci, posudku a též připomínky uplatněné na veřejném projednání.

Přepracovaná dokumentace, zpracovaná s ohledem na výše uvedené požadavky, byla předložena v srpnu 2008. Z pravobřežních variant je, s přihlédnutím k výsledkům dokumentace předchozí, hodnocena již pouze

varianta 5A, levobřežní (mostová) varianta „šikmá“ je do hodnocení zahrnuta jako varianta 9 a posuzována je i další mostová varianta 7, jako jedna ze dvou variant SEA změny ÚP Z1439/00.

Při kontrole dokumentace zpracovatelem posudku byly shledány chyby v přenosu dat mezi hlukovou studií a hodnocením zdravotních rizik. Vzhledem k tomu, že touto chybou mohly být významně ovlivněny výsledky hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví, byla dokumentace vrácena k odstranění tohoto nesouladu a k přepracování studie hodnocení vlivů na zdraví.

Finální, opravená verze dokumentace, zohledňující i relevantní připomínky k dokumentaci ze srpna 2008, byla zpracovatelem (Ing. Ondřej Čapek; údaje viz výše) kompleťována v listopadu 2008 a příslušnému úřadu předložena v prosinci 2009.

### **3. POSUDEK**

Posudek o vlivech záměru *Komunikační propojení MČ Praha 12 s Pražským okruhem, stavbou 513 - křižovatka s SOKP Komořany stavba č. 8560* na životní prostředí zpracoval v únoru 2009 RNDr. Petr Obst (osvědčení odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na životní prostředí č.j. 17832/2781/OPVŽP/01, osvědčení o autorizaci ke zpracování dokumentace a posudku č.j. 4532/OPVŽP/02).

Posudek o vlivech záměru životní prostředí byl předložen příslušnému úřadu dne ... .. 2009.

### **4. VEŘEJNÉ PROJEDNÁNÍ**

Veřejné projednání se konalo dne ..... od ..... hod. v zasedací místnosti ..... v ..... a proběhlo v souladu s § 17 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, a s § 4 vyhlášky MŽP ČR č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí. Podrobněji jsou výsledky veřejného projednání specifikovány v zápisu z veřejného projednání č.j.: ..... ze dne .....

### **5. CELKOVÉ HODNOCENÍ PROCESU POSUZOVÁNÍ VČETNĚ ÚČASTI VEŘEJNOSTI**

Proces posuzování vlivů proběhl ...

### **6. SEZNAM SUBJEKTŮ, JEJICHŽ VYJÁDRĚNÍ JSOU VE STANOVISKU ZČÁSTI NEBO ZCELA ZAHRNUTA (abecedně)**

Ateliér pro životní prostředí, o.s., Praha  
Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha  
Družstvo spoluvlastníků domu v Praze 4, Nad teplárnou 2076  
Hlavní město Praha, radní hl. m. Prahy  
Hygienická stanice hl. m. Prahy  
Magistrát hl. m. Prahy, odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu  
Magistrát hl. m. Prahy, odbor ochrany prostředí  
Městská část Praha 12  
Městská část Praha 16  
Sdružení občanů Prahy 12

### III. HODNOCENÍ ZÁMĚRU

#### 1. SOUHRNNÁ CHARAKTERISTIKA PŘEDPOKLÁDANÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ Z HLEDISKA JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI

Z hlediska vlivů záměru na okolní prostředí je určující skutečností charakter záměru jako liniové dopravní stavby.

Z hlediska **výstavby záměru** tedy půjde o poměrně rozsáhlé liniové staveniště s velmi variabilním objemem stavebních prací v jednotlivých úsecích. Stejně variabilní tedy budou i vlivy výstavby na kontaktní okolí, navíc půjde vesměs o vlivy působící nahodile a nespojitě. Vzhledem k rozsahu záměru lze předpokládat, že celkově budou vlivy výstavby poměrně významné, zejména z hlediska imisní a hlukové situace v území. K eliminaci negativních dopadů stavebních prací je nicméně připravena řada opatření, jak obvyklých a obecně aplikovaných na většině staveb, tak specifických pro sledovanou lokalitu a případně realizovanou variantu.

Při výstavbě projektovaného záměru a doprovodných pracích budou používány technologie a materiály naprosto běžné v obdobných případech, tedy s poměrně spolehlivě stanovitelnými vlivy na životní prostředí a s ověřenými možnostmi a způsoby jejich případné eliminace.

Z hlediska vlastního **provozu** je posuzovaný záměr technologicky i provozně relativně nekomplikovaný objekt s poměrně nízkým rizikem závažnější ekologické havárie. Ekologicky nejrizikovější situaci zde představuje autonehoda s únikem nebezpečných látek do půdy, povrchových nebo podzemních vod. Podobné události jsou ovšem na komunikacích ČR bohužel naprosto běžné a jsou zvládnutelné (a zvládané) prostředky zasahujících záchranných sborů nebo specializovaných subjektů.

Pomineme-li havarijní situace, lze u posuzovaného záměru jako u dopravní stavby očekávat významnější vlivy zejména z hlediska hluku a čistoty ovzduší, s čímž korespondují i výsledky příslušných podkladových studií a kapitol posuzované dokumentace. V této souvislosti je ovšem nutno zdůraznit, že z náhledu širšího hodnoceného území nepředstavuje podstatná část posuzovaného záměru (resp. provozu na něm) nový zdroj hluku a znečištění ovzduší, ale především rekonfiguraci stávajících liniových zdrojů, tj. změny (zvýšení i snížení) intenzit dopravy v různých partiích širšího sledovaného území vlivem nově vložených úseků komunikací v závislosti na realizované variantě propojení.

Na zvolené variantě stavby budou závislé i vlivy na další složky životního prostředí:

V pravobřežní variantě 5A jsou posuzovanou stavbou dotčeny některé ekologicky hodnotné fenomény nebo chráněné zájmy (ÚSES, VKP, ZPF, PUPFL, méně obvyklé biotopy apod.). Nepříznivé dopady jsou zde ovšem do značné míry sníženy technickým řešením stavby (využití trasy stávající železniční tratě, mostové úseky pro zajištění konektivity lokálního ÚSES a propojení fragmentovaných biotopů, tunel v prostoru Šabatky), významnější dotčení některých partií lokality (psamofilní biotopy Šabatky) bude řešeno samostatným projektem revitalizace. Ovlivnění zmíněných fenoménů a zájmů je tak spíše okrajové buď absolutně (např. ÚSES) nebo relativně, v širším kontextu (zúžení říční nivy řádově o X–X0 m v úseku, kde je společná niva Vltavy a Berounky široká 1 500–2 200 m). Nevyhnutelné, ale spíše okrajové nebo do značné míry technicky řešitelné negativní vlivy stavby jsou dostatečně kompenzovány jejím základním pozitivně hodnoceným přínosem – vyvedením dopravy a z ní plynoucích zátěží z hustě osídleného centra Komořan.

V levobřežní mostové variantě 9 je prakticky celá trasa vedena buď přímo nad tokem nebo nivou Vltavy (VKP, NRBK ÚSES, výskyt regionálně méně obvyklých nivních biotopů) a při povodňových stavech může náspem na levém břehu (ale v osově části společné nivy Vltavy a Berounky) poměrně výrazně ovlivňovat odtokové poměry území. Uvedené vlivy lze opět snížit vhodným technickým řešením (estakáda namísto náspu). Touto variantou stavby bude ale dotčen především krajinný ráz údolí Vltavy, a to v jeho příčném profilu (tzn. v daném kontextu markantněji), navíc v kumulaci trojmostí Lahovický most / most SOKP / most var. 9, kterým bude vizuálně sevřen soutok Vltavy a Berounky. Negativní vlivy stavby jsou opět kompenzovány především vyvedením dopravy a jejích dopadů z centra Komořan, tentokrát ale pouze částečným (Komořanská ul. zůstane průjezdná ve směru na Zbraslav).

Varianta 7 potom představuje pravobřežně-mostový hybrid, který v sobě kombinuje spíše negativní charakteristiky variant pravo- a levobřežních, především výrazně zasahuje do prostoru tzv. Modřanských

lagun. Varianta nulová (záměr nerealizovat) do budoucna zachovává stávající stav a vývojové trendy (spíše nepříznivé) v zájmovém území.

S přihlédnutím k výše uvedenému a ke srovnání hodnocených variant v dokumentaci (kap. D.II.1 a E) a posudku (kap. II.3) je variantu nulovou a aktivní variantu 7 nutno označit za neakceptovatelné. **Ve variantě 5A a 9 lze naopak posuzovaný záměr z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví považovat za akceptovatelný, za předpokladu splnění opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzací nepříznivých vlivů na životní prostředí.** Z porovnání obou variant (viz níže, bod 4.) vyplývá, že výhradně z hlediska vlivů stavby na životní prostředí a veřejné zdraví nevykazuje žádná z akceptovatelných variant takové charakteristiky, aby ji bylo vůči druhé variantě možno považovat za jednoznačně lepší (nebo horší) řešení daného záměru, nicméně poměrně dlouhým procesem posuzování vlivů záměru na životní prostředí se v daném případě alespoň podařilo z celkem cca 17 rozpracovaných variant a subvariant vyčlenit relativně nejpříjemnější srovnatelné zástupce variant pravobřežních (5A) a levobřežních mostových (9). O definitivním výběru realizované varianty bude následně nutno rozhodnout na základě technicko-provozních parametrů, mimo proces EIA.

## **2. HODNOCENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ**

Podle dostupných podkladů, odpovídajících dané etapě projektové přípravy, je záměr technicky řešen způsobem adekvátním jeho účelu a zadání.

Technické řešení záměru je pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v dokumentaci dostačujícím způsobem popsáno. Podrobnější specifikace stavebních detailů a dílčích technologií bude předmětem následujících fází přípravy projektové dokumentace stavby, přičemž jak pro celkovou optimalizaci záměru, tak pro dořešení některých problémovějších aspektů je nutno realizovat řadu opatření, navržených v souvislosti s ochranou životního prostředí a veřejného zdraví a uvedených v závěru tohoto stanoviska.

## **3. NÁVRH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ VČETNĚ POVINNOSTÍ A PODMÍNEK PRO SLEDOVÁNÍ A ROZBOR VLVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

Příslušná opatření, vzešlá z celého procesu posuzování vlivů záměru *Komunikační propojení MČ Praha 12 s Pražským okruhem, stavbou 513 - křižovatka s SOKP Komořany stavba č. 8560* na životní prostředí jsou specifikována jako podmínky tohoto stanoviska pro fázi přípravy, realizace a provozu záměru.

## **4. POŘADÍ VARIANT Z HLEDISKA VLVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

Výběr a pořadí variant záměru je v procesu posuzování předmětného záměru poměrně diskutovaným tématem. Pro propojení Prahy 12 (Modřan) se silničním okruhem kolem Prahy (SOKP) byla v dřívějších studiích navržena řada variant, a to jak pravobřežních 1–5A, tak levobřežních 6–8 (přemostěním Vltavy a napojením na Strakonickou ulici). Stanovisko ÚRHMP ze dne 7. 2. 2006 nedoporučilo dále sledovat varianty levobřežní 6–8. Také pravobřežní varianty byly postupně redukovány (nebyly dále sledovány varianty bez zaslepení Komořanské ulice a varianta 5A nahradila varianty 4 a 5). V dokumentaci v dubnu 2007 byly tedy posuzovány varianty 0, 1, 2 a 5A. Varianta 5A byla v dokumentaci vyhodnocena jako nejvhodnější. Dokumentace byla posouzena a z veřejného projednání posudku a dokumentace záměru vplynuly nové požadavky z hlediska variantního hodnocení. OOP MHM požadoval přepracovat dokumentaci z dubna 2007 a do hodnocení zahrnout variantu „šikmou“ uplatněnou Ateliérem pro životní prostředí, o.s., a dále varianty posuzované hodnocením vlivů koncepce na životní prostředí podle § 10i zákona 100/2001 Sb. (SEA) pro změnu ÚP Z 1439/00. V dokumentaci ze srpna 2008 (resp. v přepracované dokumentaci z listopadu 2008) byly předloženy varianty 0, 5A (nejvhodnější z pravobřežních variant z dokumentace 4/2007 a zároveň hodnocená varianta v procesu SEA), 7 (varianta levobřežní, hodnocená v procesu SEA) a 9 (varianta levobřežní tzv. „šikmá“ podle požadavku

Ateliéru pro životní prostředí, o.s). Tyto varianty byly v dokumentaci podrobně rozpracovány, vzájemně srovnávány a hodnoceny podle zákona č. 100/2001 Sb.

Ze srovnání variant vyplývá, že rozdíly v celkovém hodnocení aktivních variant jsou velmi malé a posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví tedy nevede k jednoznačnému závěru o nevhodnější variantě. Za nejméně vhodnou je zpracovateli dokumentace považována varianta 7, relativně nejlépe naopak vychází varianta 5A, následovaná variantou 9. Rozdíl variant 5A a 9 z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je ovšem minimální a omezuje se především na dva tématické okruhy hodnotících kritérií:

- A) Negativní vlivy na obyvatelstvo**, konkrétně především ovlivnění hlukové a rozptylové situace (měřitelné parametry) a faktoru pohody (neměřitelný parametr). U měřitelných parametrů lze na základě výsledků příslušných studií a navržených opatření konstatovat, že vlivy na obyvatelstvo jsou u obou variant do značné míry nebo zcela eliminovatelné technickými prostředky nebo provozními opatřeními. Obtížnější je srovnání z hlediska faktoru pohody, kde proti problematické situaci v ulici Nad teplárnou v Komořanech ve variantě 5A („silnice hned pod okny“) stojí obdobně problematická situace v jižní části Lahoviček ve var. 9 (sevření zástavby mezi dvě frekventované komunikace, zakrytí výhledu k Vltavě vysokým náspem s protihlukovou stěnou, případně průhled na Vltavu sloupovým estakády s protihlukovou stěnou na vrcholu).
- B) Negativní vlivy na přírodní prvky a charakteristiky vltavského údolí** – z tohoto hlediska zde proti sobě stojí situace, kdy se jedna z variant (9) dotýká nosného krajinného fenoménu daného území – řeky Vltavy a profilu jejího údolí, a to především z hlediska krajinného rázu, zatímco druhá varianta (5A) ovlivňuje nebo narušuje dílčí krajinné prvky, na údolí Vltavy vázané.

V prvním případě – u varianty 9 – bude most v navrhované pozici velmi markantním umělým krajinným prvkem, jehož vliv bude v hodnocené situaci navíc posílen kumulací s vlivy Lahovického mostu a mostu SOKP a na ně navazujících mimoúrovňových komunikací, přičemž vzniklým trojmostím bude definitivně sevřen a z hlediska krajinného rázu degradován soutok Vltavy a Berounky, již nyní velmi významně dotčený. Bez významu není ani zásah této varianty do nivy na levém břehu Vltavy (VKP, NRBK ÚSES).

V druhém případě je varianta 5A zase vedena v blízkosti Vltavských tůní s cennými mokřadními společenstvy, vyžaduje poměrně rozsáhlé kácení dřevin (mimolesních i lesních, vesměs ale nepřilíš kvalitních) a na Šabatce prochází psamofilními porosty s význačnou entomofaunou, narušenými již stavbou SOKP, a okrajově zasahuje i do nivy Vltavy (VKP, NRBK ÚSES).

Pro zásahy u var. 5A jsou sice navržena určitá eliminační a kompenzační opatření zatímco vizuální vliv trojmostí u var. 9 prakticky zmírnit nelze, přesto jde, stejně jako u výše rozebíraného faktoru pohody, o situaci obtížně porovnatelnou z hlediska celkové významnosti.

Z uvedeného stručného srovnání, v němž jsou vypíchnuty zásadní problémy obou variant z posuzovaného hlediska, je zřejmé, že výhradně z hlediska vlivů stavby na životní prostředí a veřejné zdraví nevykazuje žádná z obou srovnávaných variant (5A a 9) takové charakteristiky, aby ji bylo vůči druhé variantě možno považovat za jednoznačně lepší (nebo horší) řešení daného záměru. Obě varianty jsou z tohoto pohledu do jisté míry problematické, nicméně při dodržení navržených podmínek, opatření a kompenzací akceptovatelné. Za nevhodnou je naproti tomu nutno označit „hybridní“ variantu 7, která v sobě kombinuje spíše negativní charakteristiky variant levo- a pravobřežních, a variantu nulovou, která neřeší zadaný problém napojení Prahy 12 na SOKP a zachovává do budoucna neúnosnou situaci ve vnitřních Komořanech.

## 5. VYPOŘÁDÁNÍ VYJÁDRĚNÍ K DOKUMENTACI (OZNÁMENÍ) A K POSUDKU

Předmětem tohoto vypořádání nejsou připomínky k původnímu oznámení záměru (ČAPEK ET AL. 2006), které byly souhrnně vypořádány v rámci Závěru zjišťovacího řízení ze dne 02. 03. 2007, č.j. S-MHMP-387973/2006/OOP/VI/EIA/253-2a/Žá, ani připomínky k předchozím verzím dokumentace (ČAPEK ET AL. 2007, 2008A), které byly buď vypořádány v předchozích etapách posuzování záměru nebo zohledněny v aktuální verzi přepracované dokumentace (ČAPEK ET AL. 2008B). Pokud vypořádány nebyly nebo byl připomínkový s vypořádáním nebo způsobem zpracování do přepracované dokumentace nespokojen, jsou takové připomínky vesměs opakovány v aktuálních vyjádřeních a jsou tedy vypořádány v následujícím textu.

V následujících kapitolách je písmem „kurzíva“ uveden obsah příslušného vyjádření, písmem „normal“ poté hodnocení zpracovatele posudku.

## 5.1. Vypořádání vyjádření dotčených územních samosprávných celků

### 5.1.1. Vyjádření hl. m. Prahy (č.j.: 23090/2009 ze dne 5. 1. 2009)

Vyjádření hl. m. Prahy je členěno do 12 částí podle jednotlivých hodnocených hledisek:

- **Připomínky a požadavky z urbanistického hlediska:**
  1. Z urbanistického hlediska hl. m. Praha doporučuje variantu 5A.
  2. Z urbanistického hlediska hl. m. Praha nesouhlasí se závěry uvedenými v části E dokumentace. V porovnání variant řešení záměru v části „Vlivy na pohodu“ se vůbec nehodnotí negativní vliv variant č. 7 a č. 9 na zástavbu v Lahovičkách, hl. m. Praha proto nesouhlasí s názorem, že výhodnější je varianta 9. V hodnocení dopadů výstavby opět hl. m. Praha postrádá vyhodnocení negativního vlivu na zástavbu v Lahovičkách.
- **Z akustického hlediska – bez připomínek.**
- **Z hlediska ochrany ovzduší:**
  3. Hl. m. Praha preferuje variantu 5A, která zvýší imisní zatížení v méně obydlené západní části Komořan a sníží imisní zatížení v hustěji obydlené oblasti. Levobřežní varianty 7 a 9 zvyšují imisní zatížení v západní části Modřan, v Lahovičkách a Lahovicích na druhém břehu Vltavy, kde jej již v současnosti horší imisní situace než v Komořanech.
- **Z hlediska městské zeleně:**
  4. Z hlediska vlivů na životní prostředí se jako nejvhodnější a k životnímu prostředí nejšetrnější jeví varianta 5A, u které je trasa vedena po tělese železniční dráhy, která se posouvá směrem k jihu a vede v souběhu s původní železniční trasou.
- **Z hlediska ochrany přírody a krajiny:**
  5. Na základě závěrů posuzované dokumentace a vlastní analýzy, nastíněné ve vyjádření, hl. město Praha doporučuje variantu 5A, s podmínkou realizace všech kompenzačních opatření uvedených v dokumentaci – především biologicky odbornou rekultivaci okolí komunikace, kompaktní výsadby dřevin podél valu posunuté železnice a odkrytí tunelového úseku Cholupického potoka za účelem propojení dotčeného lokálního biokoridoru ÚSES s nadregionálním biokoridorem v nivě Vltavy.
- **Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu jsou ve vyjádření porovnány jednotlivé varianty z hlediska záboru ZPF; z uvedeného srovnání ale nevyplývají žádné připomínky pro vypořádání.**
- **Z geologického hlediska a z hlediska hospodaření s odpady – bez připomínek.**
- **Připomínky, požadavky a doporučení z dopravního hlediska:**
  6. Hl. m. Praha z dopravního hlediska upřednostňuje variantu 5A.
  7. V tabulce na str. 24 dokumentace by bylo žádoucí pro přehlednost u kolonek pro variantu 5A doplnit místo nejasného odkazu „viz 5A“ chybějící údaje.
  8. S poukazem na skutečnosti uvedené v předložené dokumentaci (určitá provozní omezení MÚK Pražský okruh - Komořanská) připomínkující upozorňuje na nutnost projednání přijatého technického řešení a potřebných výjimek pro umístění odbočovacích a připojovacích pruhů u portálu tunelu s Ministerstvem dopravy a Ministerstvem vnitra (Policíí ČR).
  9. V grafických přílohách dokumentace jsou jednotlivé posuzované varianty doloženy pouze situačním řešením v podrobnosti měřítko 1 : 5 000. Vzhledem k tomu, že mezi významné posuzované aspekty patří i výškové řešení jednotlivých variant, bylo by žádoucí k dokumentaci doložit též alespoň ve zjednodušené formě zpracované podélné řezy komunikací s vyjádřením průběhu nivelity vůči stávajícímu terénu, rozsahem mostních a tunelových úseků.

- *Z hlediska odkanalizování a vodních toků – bez připomínek.*
- *Z hlediska nadřazených telekomunikačních sítí a z hlediska zásobování teplem e elektrickou energií – bez připomínek.*
- *Z hlediska zásobování vodou a zemním plynem obsahuje vyjádření pouze technické připomínky, nesouvisející s hodnocením vlivu záměru na životní prostředí.*

**Ad 1.,3.,4.,6.:** Uvedené body nejsou připomínkami k vypořádání, jedná se o vlastní hodnocení posuzované situace ze zájmových hledisek jednotlivých připomínkových.

**Ad 2.:** Hodnocení vlivu záměru ve var. 9 na zástavbu v Lahovičkách je ve srovnávací tabulce skutečně mírně podhodnoceno. Při počtu posuzovaných ukazatelů (44) ale tato skutečnost celkové hodnocení variant a jejich výsledné pořadí nijak neovlivňuje.

Vliv stavebních prací na zástavbu v Lahovičkách je z jednotlivých hledisek poměrně podrobně rozebírán v příslušných kapitolách dokumentace; v souhrnu v kap. E ovšem skutečně zmíněn není. Opět jako v předchozím případě tato skutečnost ale výsledné pořadí variant nijak neovlivňuje, protože celkové hodnocení variant je založeno především na posouzení jejich dlouhodobých vlivů při provozu.

**Ad 5.:** Opatření, požadovaná hl. m. Prahou z hlediska ochrany přírody a krajiny, jsou zapracována do podmínek stanoviska příslušného úřadu k posuzovanému záměru.

**Ad 7.:** S připomínkou lze souhlasit, zejména kvůli zvýšení přehlednosti prezentovaných údajů. Připomínkový formální nedostatek se ale nijak neodráží v hodnocení vlivů záměru na životní prostředí.

**Ad 8.:** Připomínka není určena k vypořádání v rámci procesu EIA, jedná se spíše o upozornění na nezbytné kroky v další přípravě projektu.

**Ad 9.:** Požadované údaje, tj. podélné profily v měřítku 1 : 5 000/1 : 500 a charakteristické příčné řezy v měřítku 1 : 200, jsou součástí přílohy dokumentace B.1 *Dopravně-technické poklady*.

### **5.1.2. Vyjádření Městské části Praha 12 (č.j. P12 45624/2008 OŽP/Ta ze dne 16. 12. 2008)**

*Městská část Praha 12 konstatuje, že změny v přepracované dokumentaci nemají vliv na znění předchozího usnesení rady č. 62.34.08. ze dne 30. 09. 2008. Původní vyjádření obsahuje následující doporučení a požadavky:*

1. *MČ doporučuje k realizaci variantu 5A, která (dle dokumentace) plní požadovanou funkci nejlépe, s vědomím toho, že z hlediska životního prostředí nevedl proces posouzení k jednoznačnému závěru a konečný výběr varianty nezávisí pouze na vlivech na životní prostředí, ale na realizovatelnosti záměru a jeho dopravní výhodnosti pro pražskou aglomeraci.*
2. *MČ požaduje, aby stavba „Komunikačního propojení MČ Praha 12 s Pražským okruhem, stavbou 513 - křižovatka SOKP Komořany, stavba č. 8560“ byla zprovozněna současně se stavbou silničního okruhu (SOKP 513);*

**Ad 1.:** Tento bod není připomínkou k vypořádání, jedná se o vlastní hodnocení a shrnutí posuzované situace z hlediska MČ Praha 12 na základě závěrů posuzované dokumentace.

**Ad 2.:** Vzhledem k aktuálnímu stupni rozpracovanosti obou záměrů (SOKP 513 ve vysokém stupni rozestavěnosti, posuzované propojení ve stádiu hodnocení vlivů na životní prostředí) je zřejmé, že podmínka je patrně nesplnitelná a SOKP 13 bude v provozu podstatně dříve. V daném případě tím ale bude umožněno využití silničního okruhu k materiálové dopravě na stavbu komunikačního propojení (viz též požadavek OOP MHMP – kap. 5.2.4, bod 2).

### **5.1.3. Vyjádření Městské části Praha 16 (č.j. 024047/2008 ze dne 22. 12. 2008)**

*MČ Praha 16 nemá k přepracované dokumentaci připomínky. MČ souhlasí pouze s variantou 5A, kde komunikace je vedena po pravém břehu Vltavy, a to na základě důvodů sdělených již k předchozí verzi dokumentace.*

Vyjádření neobsahuje připomínky k vypořádání, jedná se o vlastní hodnocení posuzované situace z hlediska MČ Praha 16, založené především na závěrech posuzované dokumentace. K bodu 3. nesouhlasného stanoviska s var. 9 (částečné uzavření inundačního profilu náspem a následné vzduší hladiny nad úpravou) je ovšem nutno upřesnit, že uvedený argument platí pouze pro komunikaci, vedenou u Lahoviček na náspu. Z výsledků hydrotechnického posouzení (SKLENÁŘ 2008 – příloha B.2 dokumentace) ale vyplývá, že byla nastíněna i možnost vedení tohoto úseku po estakádě, čímž se vliv této varianty stavby na odtokové poměry sníží na minimum.

## **5.2. Vypořádání vyjádření dotčených správních úřadů**

### **5.2.1. Vyjádření Magistrátu hl. m. Prahy, odboru kultury, památkové péče a cestovního ruchu (č.j.: S-MHMP 799 668/2008/Rad ze dne 10. 12. 2008)**

*MHMP-OKP ve svém vyjádření sděluje, že nemá námitek proti umístění stavby. MHMP-OKP upozorňuje, že navrhovaná stavba je na území s archeologickými nálezy ve smyslu ustanovení § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů a dále požaduje, aby bylo příslušné organizaci umožněno provedení archeologického výzkumu. Jeho zajištění je nutno projednat v dostatečném předstihu před zahájením zemních prací.*

Zajištění archeologického dozoru a umožnění archeologického výzkumu během stavebních prací je povinností ze zákona č. 20/1987 Sb; vyjádření neobsahuje připomínky k vypořádání.

### **5.2.2. Vyjádření Hygienické stanice hlavního města Prahy (č.j.: ÚPL/1005/7536/80424/08 ze dne 22. 12. 2008)**

*Vyjádření Hygienické stanice HMP je především souhrnem posuzované situace z hlediska veřejného zdraví. V závěru vyjádření HS HMP upozorňuje, že vzhledem k překročení hygienických limitů v okolí navrhovaných variantních řešení HS HMP bude v případě realizace záměru nutné vyhlášení ochranného hlukového pásma, které vymezí prostor, na jehož hranici bude dodržen hygienický limit hladin hluku pro denní i noční dobu ( $L_{Aeq}$  60/50 dB); hlukové pásmo musí být vyhlášeno současně s vydáním územního rozhodnutí, a to se všemi důsledky na možnost užívání stávajících obytných staveb a zákazem výstavby obytných staveb nových..*

Podmínka odpovídající upozornění HS HMP je již součástí kap. D.IV dokumentace a je zahrnuta i do podmínek stanoviska příslušného úřadu k posuzovanému záměru.

### **5.2.3. Vyjádření Magistrátu hl. m. Prahy, odboru ochrany prostředí (č.j.: S-MHMP-387973/2006/7/OOP/VI ze dne 19. 12. 2008)**

*Odbor ochrany prostředí MHMP ve svém vyjádření k přepracované dokumentaci konstatuje, že provedené změny jsou z hlediska jím chráněných zájmů nevýznamné a zůstávají v platnosti připomínky k dokumentaci původní, tzn. vyjádření SZn.. S-MHMP-387973/2006/4/OOP/VI ze dne 13. 10. 2008. Původní vyjádření odboru ochrany prostředí MHMP je členěno do 7 částí podle jednotlivých chráněných hledisek:*

- **Z hlediska ochrany ZPF – bez připomínek.**
- **Z hlediska lesů a lesního hospodářství:**
  1. Z hlediska lesů a lesního hospodářství považuje OOP za vhodnější var. č. 7 a 9, které nevyžadují, na rozdíl od ostatních aktivních variant, žádné zábery pozemků určených k plnění funkcí lesa.
- **Z hlediska nakládání s odpady – bez připomínek.**
- **Připomínky z hlediska ochrany ovzduší:**
  2. Pro minimalizaci vlivů výstavby na kvalitu ovzduší požaduje OOP koordinovat výstavbu komunikačního propojení ve var. 5A 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.

3. OOP z hlediska ochrany ovzduší na základě předložené rozptylové studie a zdravotního posouzení neupřednostňuje žádnou z navrhovaných variant; pravobřežní i levobřežní řešení navrhovaného komunikačního propojení je z hlediska ochrany ovzduší akceptovatelné.

▪ **Z hlediska ochrany přírody a krajiny:**

4. OOP z hlediska ochrany přírody a krajiny konstatuje, že z aktivních variant je nejvhodnější var. 5A, za akceptovatelnou lze považovat i var. 9. Jako nejproblematičtější je hodnocena var. 7 (podrobné zdůvodnění je součástí vyjádření).

▪ **Z hlediska myslivosti – bez připomínek.**

▪ **Z hlediska ochrany vod:**

5. Z hlediska ochrany vod OOP konstatuje, že předložené varianty 5A, 7 a 9 jsou z hlediska vlivů na vodní poměry srovnatelné, a doporučuje realizaci var. 5A, která ovlivní vodní poměry v daném území nejméně.
6. V dalším stupni projektové dokumentace OOP požaduje zajistit koordinaci navrženého záměru se stavbou sedimentačních nádrží tak, aby tyto nádrže byly vybudovány před uvedením komunikací do provozu.

**Ad 1.,3.,4.,5.:** Uvedené body nejsou připomínkami k vypořádání, jedná se o vlastní hodnocení posuzované situace ze zájmových hledisek jednotlivých připomínkujících, přičemž hodnocení je založeno především na závěrech posuzované dokumentace a podkladových studií.

**Ad 2.,6.:** Zmiňované problémy jsou již řešeny v dokumentaci v kap. B.II.4., D.I.4., D.IV. a z nich vyplývající opatření, odpovídající požadavkům OOP MHMP, jsou zapracována do podmínek stanoviska příslušného úřadu k posuzovanému záměru.

#### **5.2.4. Vyjádření České inspekce životního prostředí (č.j.: ČIŽP/41/IPP/0817212.002/08/PTM ze dne 18. 12. 2008)**

Komplexní stanovisko ČIŽP OI Praha je členěno do 4 částí podle jednotlivých oddělení:

▪ **Připomínky oddělení odpadového hospodářství:**

1. Oddělení odpadového hospodářství nemá k předloženému záměru zásadní připomínky. Pouze upozorňuje na skutečnost, že stavební odpad obsahujícím azbest je nutno převážet na skládku nebezpečných odpadů ve stabilizovaném stavu a zabalený tak, aby nedocházelo k úniku azbestu.

▪ **Oddělení ochrany ovzduší – bez připomínek.**

▪ **Připomínky oddělení ochrany vod:**

2. ČIŽP požaduje, podmínit stavbu vybudováním usazovacích nádrží, neboť navržená stavba je umístěna ve 2. PHO vodárny Podolí.
3. OOV upozorňuje na skutečnost, že případným zásahem do prostoru Modřanských lagun, je spojené riziko migrace kontaminantů (CIU a TK), které se nacházejí v tomto prostoru.

▪ **Připomínky oddělení ochrany přírody:**

4. Oddělení ochrany přírody konstatuje, že z hlediska ochrany přírody je každá varianta problematická. Je však zřejmé, že realizace varianty 5A velmi zásadně negativně ovlivní Modřanské laguny, a to nejen blízkostí silnice od lagun.
5. Podle názoru OOP ČIŽP by z hlediska ochrany přírody bylo lepší realizovat variantu 9 i přes narušení krajinného rázu výstavbou mostu přes Vltavu.

**Ad 1.:** Připomínka není určena k vypořádání, jedná se o upozornění na povinnosti původce odpadu, vyplývající ze zákona č. 185/2001 (zákon o odpadech) a jeho prováděcích předpisů.

**Ad 2.:** Obdobná připomínka (ze strany OOP MHMP) byla již vypořádána výše (kap. 5.2.3, bod Ad 6).

**Ad 3.:** Jedinou variantou, která se prostoru Modřanských lagun přímo dotýká stavebními zásahy, je mostová varianta 7. Tato varianta byla ale i z tohoto důvodu (resp. především z tohoto důvodu) v procesu hodnocení záměru na životní prostředí vyhodnocena jako nejméně vhodná. Varianty 5A a 9 by do prostoru Modřanských lagun mohly zasáhnout pouze v případě nevhodné lokalizace zařízení staveniště nebo deponie stavebních materiálů. Tento aspekt je ošetřen v podmínkách stanoviska příslušného úřadu k posuzovanému záměru, a to zákazem umístění zařízení staveniště a jakýchkoliv deponií souvisejících s předmětnou stavbou do prostoru Modřanských lagun.

**Ad 4.:** Jak bylo uvedeno v předchozím bodě, jedinou variantou, zasahující přímo do prostoru Modřanských lagun (tj. tůň pod modřanskou železniční stanicí) je mostová varianta 7; varianty 5A ani 9 se tohoto prostoru přímo nedotýkají. Nepřímé vlivy a možná rizika varianty 5A jsou specifikovány v závěrečné zprávě podrobného biologického průzkumu zájmového území (VÁVRA 2006 – příl. B.3 dokumentace), současně jsou navržena i opatření k jejich minimalizaci, která budou zahrnuta do podmínek stanoviska příslušného úřadu k posuzovanému záměru. Žádný z nepřímých vlivů nicméně není v citovaném materiálu v souvislosti s Modřanskými lagunami vyhodnocen jako velmi zásadní negativní ovlivnění, které zde předpokládá připomínkující, aniž by ovšem konkrétně specifikoval jím uvažované vlivy.

**Ad 5.:** Tento názor je vlastním hodnocením posuzované situace ze strany připomínkujícího; v daném krajinném kontextu je ale poněkud diskutabilní. Varianta 9 se zde totiž z hlediska krajinného rázu výrazně dotýká nosného krajinného fenoménu daného území – řeky Vltavy a profilu jejího údolí. Most v navrhované pozici bude velmi markantním umělým krajinným prvkem, jehož vliv nelze prakticky nijak zmírnit. V hodnocené situaci bude tento vliv navíc posílen kumulací s vlivy Lahovického mostu a mostu SOKP a na ně navazujících mimoúrovňových komunikací, přičemž vzniklým trojmostím bude definitivně sevřen a z hlediska krajinného rázu degradován soutok Vltavy a Berounky, již nyní velmi významně dotčený.

### **5.3. Vypořádání vyjádření dalších dotčených subjektů, vč. vyjádření veřejnosti**

#### **5.3.1. Vyjádření Družstva spoluvlastníků domu v Praze 4, Nad teplárnou 2076 a Sdružení občanů Prahy 12, o.s., se sídlem Na Šabatce 4, Praha 4, Komořany**

*Vyjádření Družstva spoluvlastníků domu v Praze 4 a Sdružení občanů Prahy 12 je členěno do 8 tématických bodů:*

**1.** *V části dokumentace D.I.7. „Vliv na faunu, flóru a ekosystémy“ je psáno: „Ve variantě 9 je ... nutno konstatovat, že stavba povede k zániku poměrně cenného biotopu říční nivy v Lahovičkách, v současné době zcela ojedinělého v pražském regionu ... V současné době jde o společenstvo kriticky ohrožené v podmínkách České republiky.“ Tento výrok připomínkovalo Družstvo spoluvlastníků domu v Praze 4 a Sdružení občanů Prahy 12 již ve vyjádření ze dne 13. 10. 2008 (viz příl. 2f-b), přičemž v reakci na toto vyjádření byl do přepracované dokumentace (ČAPEK ET AL. 2008B) doplněn kód pod nímž je evropskou legislativou chráněno společenstvo svazu Senecion fluviatilis, které by se v daném prostoru nivy v Lahovičkách mělo vyskytovat. Připomínkující tedy vznáší následující dotazy:*

**1.a)** *Proč nejsou podobné informace také doplněny pro druhy ohrožené ostatními variantami (i když se zde vyskytují také druhy chráněné evropskou legislativou)? Takovéto jednostranné doplnění podle připomínkujícího svědčí o jednostranném zkresení skutečnosti ve prospěch jedné a ke škodě druhé varianty.*

**1.b)** *Proč je v dokumentaci zamlčeno, že část biotopů pravého břehu Vltavy ve sledovaném prostoru je navržena na vyhlášení Přírodní památkou a tento proces je na MHMP ve fázi realizace?*

**1.c)** *Proč v dokumentaci nejsou vyčteny chráněné a ohrožené druhy pravobřežního území?*

**2.** *Připomínkující upozorňuje na nesprávné hodnocení varianty 9, které zkresluje celkový výsledek ve prospěch var. 5A; v této souvislosti připomínkující nesouhlasí s následujícími výroky a údaji:*

**2.a)** *„Nové řešení v jakékoliv variantě přivede do oblasti Modřan (ul. Gen. Šišky, Čsl. exilu) další dopravu, více to bude v případě variant 7 a 9 zatráktivněním trasy z Poberouní přes Radotín.“ (dokumentace, str. 26).*

- 2.b)** „Zvýšení dopravy do území Modřan (pozn. pro variantu 5A) je menší než u varianty 7 a 9.“ (dokumentace, str. 110). S tímto výrokem připomínkující nesouhlasí a tvrdí, že zvýšení počtu vozidel projíždějících Modřany po realizaci jakékoli varianty bude způsobeno vždy ze stejného důvodu: jízdou řidičů na silniční okruh kolem Prahy. Toto tvrzení dokládá údaj z tabulky 8 na str. 24 dokumentace: úsek Gen. Šišky ... SOKP – var. 5A – 22 300 vozidel, úsek Gen. Šišky ... Strakonická – varianta 9 – 22 700 vozidel, úsek Gen. Šišky ... K Vystrkovu – nulová varianta – 13 800 vozidel.
- 2.c)** „... dopravní funkce Komořanské ulice bude (pozn. u var. 9 i u var. 7) zachována beze změny.“ (str. 111 dokumentace). Dle připomínkujícího bude u var. 9 stejně jako u var. 5A nahrazena dominantní funkce dnešní Komořanské ulice pro spojení se Strakonickou silnicí i SOKP novou trasou a dopravní zatížení proti nulové variantě klesne na méně než polovinu.

Vůči hodnocení var. 9 dále připomínkující uplatňuje následující výhrady:

- 2.d):** V dokumentaci je zamlčeno, že varianta 5A odřízne Komořany od přímého spojení MHD se Zbraslaví a Radotínem a varianta 9 odlehčí Komořany i Modřany u cukrovaru aniž by tam způsobila jakékoli jiné škody.
- 2.e):** U varianty 9 je zdůrazněno, že by mohla ohrozit pomník padlým v Lahovičkách, ale jenom proto, že takové řešení navrhl zpracovatel prověření, ačkoli podnět obč. sdružení zachovává v tom místě stávající stav, který pomník neohrožuje.
- 2.f):** U var. 5A je zdůrazněn přínos pro bezpečnost provozu v Komořanech snížením provozu o cca 10 tisíc vozidel/den a je zamlčen zhoubný vliv na bezpečnost provozu na SOKP následkem umístění nové křižovatky v rozporu s ČSN a zvýšení provozu o téměř 13 tisíc vozidel/den.

**3.** V tomto bodě připomínkující:

- 3.a)** upozorňuje na nesoulad varianty 5A s řadou technických ČSN a polemizuje s řešením varianty 9, přepracované firmou DIPRO z podoby schématu 1 : 5 000, předloženého Sdružením občanů Prahy 12, do podoby podrobnější projektové dokumentace, z níž vyplývá nesoulad i této varianty s některými ČSN. Připomínkující považuje řešení fy DIPRO za účelové znevýhodnění var. 9.
- 3.b)** označuje jako nepravdivé informace o var. 9 i ve vztahu k závěrečnému odstavci kapitoly G dokumentace o schválení varianty 5A městským zastupitelstvem v rámci řízení ve věci změny Z1439/00 ÚPHMP. Toto řízení se týká jen dopracování návrhu na změnu územního plánu a výběru mezi variantami 5A a 7; varianta 9 městskému zastupitelstvu předložena nebyla.

**4.** V souvislosti s hlukovou studií požaduje připomínkující zodpovědět následující dotazy:

- 4.a)** Kterých referenčních bodů se týká zvýšení hladiny hluku o 6 dB na pravém břehu Vltavy v důsledku započtení Strakonické ulice do hlukové studie? Po prostudování hlukové studie z dokumentace z listopadu 2008 připomínkující takové zvýšení hodnot nezaznamenal, což dokládá porovnáním údajů dokumentace 2007 (bez Strakonické) s dokumentací 2008 (se Strakonickou) z referenčního bodu Nad teplárnou 29/3. NP, dokumentací hodnoceného jako nejvíce hlukově zatížený.
- 4.b)** V dokumentaci ze srpna 2008 (str. 44) bylo uvedeno: „Současná úroveň hlukové zátěže v okolí ul. Komořanské, Strakonické a v okolí případné budoucí komunikace nebyla vzhledem k roční době zjišťována měřením, situace bude ověřena v září 2008.“ Byla hluková situace v září 2008 ověřována?

**5.** V souvislosti především s hodnocením vlivu záměru na hlukovou situaci a na veřejné zdraví se připomínkující pozastavuje nad skutečností, že v přepracované dokumentaci z listopadu 2008 se v závěru přílohy B9 – Vlivy na zdraví – objevují oproti dokumentaci ze srpna 2008 zcela odlišná konstatování ohledně výčtu míst s největším vlivem na zdraví, což dokládá citacemi, týkajícími se domu Nad teplárnou 29.

Na základě výše zmíněných citací potom připomínkující nesouhlasí se závěrem hlukové studie, kde byla ponechána formulace ze srpna 2008: „... K mírnému zhoršení pak dojde v okolí nových komunikací. U pravobřežních variant je to zejména podél ulice Nad teplárnou ...“ a se závěrem rozptylové studie: „... jako výhodnější variantu lze z hlediska rozptylu vyhodnotit pravobřežní variantu 5A, která ... mírně zvýší emisní zatížení v západní části Komořan ...“ Podle

názoru a zkušeností připomínajícího nelze výstavbu čtyřproudé komunikace v místě, kde dosud nebyla žádná, nazvat **mírným** zhoršením stavu.

6. *Hlukové studie a protihlukových opatření se týkají i další námitky připomínajícího:*
- 6.a) *Formulaci v kap. 3 hlukové studie „Zjištění hlukové zátěže z dopravy je provedeno pro původní variantu 5A a novou variantu 9, posouzení a návrh protihlukové ochrany v obytných lokalitách v blízkosti plánovaného komunikačního propojení v roce 2020 (po dokončení zmíněného propojení a v jeho plném provozu)...“ lze podle připomínajícího chápat tak, že protihluková opatření nebudou realizována současně s komunikací, ale až po jejím dokončení, což je situace neakceptovatelná, kterou by bylo nutno řešit v podmínkách a opatřeních ke stanovisku příslušného úřadu.*
- 6.b) *Na vizualizacích varianty 5A (vliv záměru na krajinný ráz, pohled č. 2 a 3) připomínající postrádá protihlukové stěny, zmiňované hlukovou studií („V dřívějších hlukových studiích byly podél nové komunikace po levé straně téměř v celé délce navrženy protihlukové stěny o proměnlivé výšce 3-6 m přerušené v místě křižovatek. ... Stěny jsou protaženy z důvodu ochrany zámečku ČHMÚ a výukového areálu jízdárny (V01) až do km cca 2,0.“) a také není jasné, zda je do vizualizace zakomponováno přemístění drážního těles blíže k řece. Připomínající tedy požaduje doplnění dokumentace EIA o realistické pohledy včetně přesunutí trati a protihlukových opatření.*
7. *V textu dokumentace (str. 12) se poprvé objevuje nová úvaha o možnosti prodloužení tramvajové trati do Komořan („ÚRM nově navrhuje územní rezervu pro možnost prodloužení tramvajové trati do Komořan s využitím vlečky.“) Tato informace ale nebyla zatím nikde projednávána a není uvedena nikde jinde a ani v hlukových studiích s ní není počítáno.*
8. *Připomínající považuje za zcela zásadní pochybení dokumentace EIA a neodborný přístup k jejímu zpracování předpoklad uvedený na str. 79. že „...nejvyšší povolená rychlost na novém komunikačním propojení bude 50 km/h.“ Ve srovnání s podobně dimenzovanými komunikacemi na území Prahy je zde dle připomínajícího nutno předpokládat povolenou rychlost alespoň 70 km/h a dokumentace EIA (vzhledem k principu předběžné opatrnosti) by měla uvažovat zde prakticky dosahovanou rychlost ještě vyšší a z ní vyplývající reálné vlivy v předmětné lokalitě.*

*Přiznáním vyšší rychlosti na nové komunikaci ve variantě 5A bude také dle připomínajícího odstraněno umělé zkreslení dopravních intenzit pro tuto variantu, a tím i zkreslení celkového hodnocení (srovnání) jednotlivých posuzovaných variant.*

*V závěru vyjádření a v jeho příloze připomínající podává svůj právní rozbor hodnocené situace a dospívá k závěru, že dokumentaci EIA je nezbytné zpracovat nově tak, aby vyjadřovala skutečné dopady a přínosy hodnocených variant a nebyla nesourodou změť původních zkreslení v zájmu prosazení objektivně velmi problematické varianty 5A a nově zpracovaných zkreslení, které se týkají především varianty 9.*

**Ad 1.a):** Kód společenstva byl do dokumentace doplněn pouze jako zpřesnění informace právě v reakci na vyjádření připomínajícího z 13. 10., v němž je existence podobného biotopu v daném území zpochybňována výrokem „Území, které má být ohroženo variantou 9 v Lahovičkách se nachází na říčním náplavu o délce cca 200 m. Na tomto území se ale již bohužel cenný biotop říční nivy nenachází. Ten byl již dávno zlikvidován těžbou písků na břehu Berounky před soutokem s Vltavou a výstavbou Strakonické silnice s Lahovickým mostem.“ Předmětného úseku nivy se ale ani těžba štěrkopísku a kromě jižního okraje (s křižovatkou před Lahovickým mostem) ani výstavba strakonické silnice nijak nedotkla a podle výsledků botanických průzkumů dané plochy (AQUATEST 2008) se zde prvky daného společenstva skutečně vyskytují, byť v celkově značně ruderalizovaném porostu.

Kódy významných společenstev na pravém břehu Vltavy nebylo nutno uvádět, protože jejich cennost ani existenci nikdo ze zpracovatelů dokumentace ani nikdo z připomínajících nezpochybňuje (viz např. odstavec dole na straně 101 dokumentace).

**Ad 1.b):** Uvedená informace není v dokumentaci zamlčena, je uvedena např. na str. 11 biologického průzkumu (VÁVRA 2006 – příloha B3 dokumentace, nebo přímo v textu dokumentace na str. 129).

- Ad 1.c):** Chráněné a ohrožené druhy pravobřežního území v dokumentaci uvedeny jsou, a to jednak v závěrečných zprávách biologických průzkumů (VÁVRA 2005, VÁVRA 2006, AQUATEST 2008 – příloha B3 dokumentace, nebo opět přímo v textu dokumentace v kap. C.2.7).
- Ad 2.a):** Citovaný výrok, uvedený v dokumentaci v kap. B.II.4 na str. 26 je správný a odpovídá intenzitám uvedeným pro příslušné úseky v příloze B.1 Dopravně-technické poklady (ÚRM 2008).
- Ad 2.b):** Citovaný výrok, uvedený v dokumentaci v kap. D. II na str. 110 opět odpovídá intenzitám uvedeným v příloze B.1 Dopravně-technické poklady (ÚRM 2008). Údaje, uváděné připomínkujícím totiž srovnávají nesrovnatelné, což lze doložit např. podrobnější analýzou příjíždějících a odjíždějících vozidel na křižovatce Generála Šišky×Komořanská pro jednotlivé varianty.
- Ad 2.c):** Citovaný výrok, uvedený v dokumentaci v kap. D.II. na str. 111 u var. 7 a 9 je míněn tak, že Komořanská ulice zůstane u var. 7 a 9 nadále průjezdná směrem na Zbraslav, jak je zřejmé z kap. D.I.1, str. 77: „*Ve variantách 7 a 9 dojde (v Komořanech – pozn. zprac. posudku) ke snížení dopravy zhruba na polovinu, funkce ulice (Komořanské – pozn. zprac. posudku) a napojení na Zbraslav a Dolní Břežany zůstanou zachovány, ale bude i nadále rozdělovat Komořany.*“ Z hlediska dopravního zatížení u var. 7 a 9 tedy intenzita dopravy v Komořanské ulici skutečně poklesne místy až na polovinu, jak uvádí připomínkující, ale tato informace je v dokumentaci obsažena.
- Ad 2.d):** Předpokládané vlivy na MHD jsou popsány v dokumentaci v kap. D.I.1. na str. 77, kde je uvedeno, že dopravní napojení Komořan bude řešeno zajiždkou MHD na náměstí (případně některé spoje budou ukončeny).
- Ad 2.e):** Vztah varianty 9 a pomníku v Lahovičkách je řešen v kap. D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky (dokumentace, str. 108 a 109). V textu je uvedeno, že pomník se ocitne uvnitř větve křižovatky, aniž by zde vzniklá situace byla zdůrazňována jako výraznější ohrožení této kulturní památky.
- Ad 2.f):** Hodnocení bezpečnosti provozu v Komořanech v důsledku vyloučení průjezdné dopravy (kap. D.I.1, str. 78) se opírá o relevantní data z Dopravně-technických podkladů (příloha B.1). Podle této studie se očekává snížení počtu vozidel v některých úsecích Komořanské ul. až o cca 10 tis. za den (var 5A), přičemž zde jde především o bezpečnost chodců uvnitř husté obytné zástavby, tedy o situaci nesrovnatelnou s druhým uváděným případem. Spíše technický problém bezpečnostních rizik v místě nové MÚK na SOKP je řešen ve studii *Optimalizace křižovatky Komořanské se SOKP, stavba 513 na základě výsledků a doporučení rizikové analýzy* (HOFHANSLET AL. 2007).
- Ad 3.a):** Jak v úvodu bodu 3 svého vyjádření uvádí i sám připomínkující, proces hodnocení vlivů na životní prostředí se primárně nezabývá technickou stránkou hodnocených záměrů. Je třeba konstatovat, že procesem EIA se u jednotlivých záměrů posuzují vlivy na veřejné zdraví a vlivy na životní prostředí, které zahrnují vlivy na živočichy, rostliny, ekosystémy, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky, včetně jejich vzájemného působení a souvislostí. Účelem procesu EIA je zjistit, popsat a komplexně vyhodnotit předpokládané vlivy předmětného záměru ve všech rozhodujících souvislostech s cílem formulovat opatření ke zmírnění nepříznivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví jako objektivní odborný podklad pro následující řízení, v nichž se teprve rozhoduje o **povolení** záměru.
- V posuzovaném případě se ale proces hodnocení vlivů na životní prostředí pozvolna mění na polemiku části připomínkujících se zadavateli záměru a zpracovateli jeho technických podkladů, čehož typickou ukázkou je právě vypořádávaná připomínka. Z této polemiky a z předložené dokumentace vyplývá, že určité technické a provozní problémy lze očekávat u všech posuzovaných variant, současně je ale zřejmé, že tyto problémy jsou řešitelné buď technickými opatřeními (za podpory patřičných investic) nebo udělením výjimek z příslušných ČSN. Aby se tedy proces EIA v daném případě vrátil zpět do určených mezí (viz výše), byly pro účely posudku dokumentace **všechny hodnocené aktivní varianty (5A, 7, 9) považovány za technicky realizovatelné a provozuschopné**, a byly posuzovány výhradně z hlediska jejich vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Čistě technické připomínky tedy nejsou v posudku vypořádávány a je nutno je případně uplatnit v příslušných etapách rozhodovacího procesu.
- Ad 3.b):** Varianta 5A (resp. varianta 1, jak je označena v procesu změny ÚPHMP) byla skutečně schválena usnesením Zastupitelstva HMP č. 17/44 z 29. 5. 2008 ke konceptu změny Z1439/00. V současné

době proces schvalování uvedené změny pokračuje veřejným projednáním návrhu změny, v němž je možno uplatnit případné připomínky.

**Ad 4.a):** Z porovnání hlukové studie v původní dokumentaci z r. 2007 (ČAPEK ET AL. 2007) a hlukové studie stávající dokumentace (VOJTÍŠKOVÁ 2008 IN ČAPEK ET AL. 2008A) se zvýšení hladiny hluku o 6 a více dB započtením ul. Strakonické týká např. bodů 2 – U spořitelny č.11; 14 – Nad teplárnou č. 10; 16 – Nad teplárnou č. 19; 17 – Nad teplárnou č. 15; 23 – Okružní č. 20; 24 – Okružní č. 24; 25 – Okružní č. 26.

Navýšení hodnot nemusí být způsobenou pouze prostým započtením ulice Strakonické, ale souvisí i s modelovou intenzitou dopravy, použitou pro výpočet (výhledový rok 2015 v hlukové studii z r. 2007 a výhledový rok 2020 v hlukové studii z r. 2008). Metodika výpočtu v zásadě nezměnila, v aktuální variantě hlukové studie byla pouze aplikována vyšší verze použitého softwaru (SoundPlan 6.5 v r. 2008 oproti SoundPlan 6.4 v r. 2007). Program pracuje v modelu 3D, umožňuje tedy do výpočtu zahrnout s dostatečnou přesností i vliv členitosti terénu a v něm situovaných překážek, tzn. pozici hodnoceného bodu vůči zdrojům hluku. Připomínkový bod Nad teplárnou 29 je sice v dokumentaci hodnocen jako nejvíce hlukově dotčený, ovšem z hlediska **celkového kontextu** (zasazená populace, zdravotní rizika apod.), nikoli pouze z hlediska ekvivalentních hladin hluku, které zde nemusí dosahovat (a ani nedosahují) svých maximálních hodnot v daném území nebo maximálních přírůstků při změnách modelované situace.

**Ad 4.b):** Měření bylo v září 2008 skutečně provedeno a jeho výsledky jsou k dispozici u zpracovatele dokumentace.

**Ad 5.:** Dokumentace ze srpna 2008 byla vrácena zpracovateli z důvodu nesouladu údajů hlukové studie a hodnocení zdravotních rizik, přičemž chyba vznikla ve studii hodnocení zdravotních rizik při přenosu dat z hlukové studie. Hluková studie (se správnými údaji) tedy byla podkladem pro hodnocení zdravotních rizik, nebylo ji nutno opravovat a zůstala v původní podobě ze srpna 2008. Závěry a výsledné formulace bylo naopak nutno změnit v hodnocení vlivů na zdraví, kde se tak objevila i připomínkováná konstatování o nejvyšším nárůstu některých hodnocených hlukových parametrů a zdravotních rizik v domě Nad teplárnou 29. V připomínce jsou ovšem zmíněná konstatování vyňata z kontextu podstatně širšího hodnocení, které ve výsledku nevyznívá natolik striktně, stejně tak jsou ve zdrojových textech do širšího kontextu zasazeny i připomínkové závěry hlukové a rozptylové studie (viz příl. B.6, kap. 8 a příl. B.8, kap. 8).

V těchto **širších souvislostech** je potom použito i slovo *mírně* jako součást obecně užívané odborné terminologie slovního hodnocení vlivů ve škále od vlivů mizivých až po naprosto zásadní. **V detailu** je ale ve všech relevantních materiálech věnována největší pozornost právě ulici Nad teplárnou, na níž jsou cílena i prakticky všechna navrhovaná opatření k eliminaci nepříznivých vlivů záměru z hlediska veřejného zdraví.

**Ad 6.a):** Citovaná pasáž z hlukové studie neznamená, že by protihluková opatření byla realizována až po uvedení komunikace do provozu, ale pouze poněkud krkolomnou formulací objasňuje, že modelovým rokem pro výpočet výhledových stavů v hlukové studii je rok 2020. Protihluková opatření budou pochopitelně řešena současně s budovanou komunikací – v kap. D.IV dokumentace, subkapitole *Opatření pro fázi realizace záměru* je přímo uvedeno opatření: „*Výstavbu PHS (tj. protihlukových stěn – pozn. zprac. posudku) provádět tak, aby byly plně funkční při uvedení záměru do provozu.*“ Uvedený požadavek rozšířený na všechna protihluková opatření, tedy nejen na protihlukové stěny, bude zapracován do podmínek stanoviska příslušného úřadu k posuzovanému záměru.

**Ad 6.b):** Protihlukové stěny jsou ve vizualizacích varianty 5A (příl. B.10, pohledy 2 a 3) zřetelně patrné jako světlé pásy přes celou šířku snímku a z perspektivní analýzy snímku je patrné i posunutí železniční trati. Z tohoto důvodu není tedy nutno dokumentaci doplňovat, neboť vizualizace v požadované kvalitě obsahuje.

**Ad 7.:** Vliv prodloužení tramvajové trati do Komořan bude v případě schválení řešen samostatně. Zatím je tento záměr, jak je i v dokumentaci uvedeno, v dalece výhledovém stádiu předběžného návrhu územní rezervy (viz text dokumentace kap. B.I.4 *Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry*).

**Ad 8.:** Nejvyšší povolená rychlost na novém komunikačním propojení je součástí definice posuzované stavby – viz kap. B.4 dokumentace: „*Navrhovaná komunikace má z technického hlediska částečně intravilánový charakter s chodníky, částečně extravilánový charakter (bez provozu pěších) v závislosti na navrhované variantě, v celé délce s intravilánovým omezením (maximální rychlost 50 km/hod.)*.“ Údaj o návrhové rychlosti 50 km/hod. pro celou délku projektované dokumentace byl do citované definice převzat z projektových podkladů záměru (ZRZAVÝ ET AL. 2007), z nichž je zpracovatel dokumentace při hodnocení záměru povinen vycházet a není v jeho kompetenci je jakkoli svévolně pozměňovat. Z tohoto důvodu je v připomínce irelevantní i následný rozbor hypotetických dopravních intenzit při přiznání vyšší dosažitelné rychlosti pro var. 5A.

K připomínce je ještě nutno podotknout, že uplatnění principu předběžné opatrnosti v procesu EIA (a patrně ani v procesech jiných) rozhodně neznamená, že zpracovatel dokumentace bude ve výpočtech vycházet z předpokladů, že při provozu záměru budou překračovány platné zákony (v daném případě zákon 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích), jak v připomínce naznačuje formulace: „*Ve srovnání s jinými podobnými úseky na území Prahy zde musíme předpokládat povolenou rychlost alespoň 70 km/h a dokumentace EIA (vzhledem k principu předběžné opatrnosti) by měla uvažovat vlivy ještě vyšší rychlosti (tedy rychlosti nepovolené – pozn. zprac. posudku), která zde bude prakticky dosahována.*“

K závěrečnému právnímu rozboru: pokud mají být uvedené principy beze zbytku aplikovány na variantu 5A, kterou dle rozboru budou dotčena práva připomínkujícího, je nutno tyto principy aplikovat i na variantu 9, již budou obdobně dotčena práva části občanů Lahoviček, a také na variantu nulovou, která v důsledku případné nerealizace komunikačního propojení povede ve velmi brzkém výhledu k neúnosné dopravní situaci v centru Komořan a nadlimitnímu a prakticky neřešitelnému dotčení tamní populace ve všech sledovaných ohledech.

Posuzovanou dokumentaci lze hodnotit z hlediska jejího rozsahu a kvality jako odpovídající; po kvantitativní a formální stránce posuzovaná dokumentace odpovídá požadavkům zákona 100/2001 Sb. Ani příslušný úřad ani zpracovatel posudku nedošel k závěru, že by dokumentace po přepracování nesouladu hlukové studie a hodnocení zdravotních rizik vykazovala takové nedostatky, pro které by musela být vrácena předkladateli k doplnění či dalšímu přepracování.

### 5.3.2. Vyjádření Ateliéru pro životní prostředí, o.s.

*Vyjádření Ateliéru pro životní prostředí, o.s. je členěno do 7 tématických bodů:*

#### 1. ***K širším souvislostem a koncepci napojení na Pražský okruh:***

**1.a)** *Připomínkující upozorňuje na nesoulad záměru ve var. 5A s doporučeními a ustanoveními příslušných technických norem z hlediska napojení posuzovaného komunikačního propojení na PO.*

**1.b)** *Připomínkující upozorňuje, že usnesení Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 17/44 z 29. 5. 2008 ke konceptu změny Z1439/00 ÚPHMP s výběrem varianty č. 1 pro přímé napojení na PO (zde s označením 5A), které je v dokumentaci uváděno jako závažný argument pro tuto variantu, není a nemůže být rozhodnutím o umístění tohoto propojení – k tomu bude sloužit až územní řízení. Nynější podrobný proces EIA proto musí poskytnout podklady především k obecnému záměru pro dopravní propojení území MČ Praha 12 s PO. A ten zahrnuje i obecně doporučený způsob propojení nepřímého, jak je sledován také ve vhodnější mostní variantě 9, která ale nebyla v rámci výše zmíněné změny ÚPHMP vůbec projednávána a i v předložené dokumentaci je dle připomínkujícího hodnocena v řadě hledisek neobjektivně.*

#### 2. ***K nové křižovatce na Pražském okruhu:***

**2.a)** *Připomínkující konstatuje, že v daném prostoru nelze dodržet podmínky pro umístění MÚK Komořany, jakožto samostatné křižovatky, což dokládá rozbořením situace z hlediska příslušných technických a stavebních ČSN (ČSN 73 6102, ČSN 73 6101 a ČSN 73 6110).*

**2.b)** *Připomínkující rozebírá dle něho nevhodné řešení MÚK Komořany jak z hlediska technického (ČSN 73 6102), tak z hlediska krajinného rázu (násilné řešení tunelového úseku*

vzhledem k příliš vysokému přesahu nakrytí nad okolním terénem). Připomínkujícímu v dokumentaci chybí vyhodnocení dalších existujících variant MÚK.

**3. K napojení MČ Praha 12 na PO mostními variantami:**

Připomínkující opět upozorňuje na nesoulad záměru ve var. 5A s doporučeními a ustanoveními příslušných technických norem (zde 73 6110) z hlediska napojení posuzovaného komunikačního propojení na PO a naopak na vhodnost mostních variant z tohoto hlediska.

Připomínkující považuje za jednostranné konstatování o nevýhodnosti mostních variant při mimořádných uzavírkách Strakonické, chybí sdělení o nevýhodách var. 5A při přetížení Pražského okruhu.

**4. Ke koncepci varianty 9:**

**4.a)** Připomínkující požaduje dokumentaci doplnit o nové skutečnosti, které nastaly až po veřejném projednání 23. 1. 2008 a během další výstavby MÚK Lahovice a které by za předpokladu realizace dalších dodatečných úprav komunikačního uzlu u Lahovic a Lahoviček významně pozitivně ovlivnily budoucí funkčnost varianty 9 z hlediska účelu záměru.

**4.b)** Ve sdělení OOP-MHMP ze dne 5. 2. 2008 k přepracování původní dokumentace z roku 2007 je v bodě a) uveden požadavek „zvolit takový způsob vyhodnocení, aby bylo možné stanovit nejšetrnější reálnou variantu v daném území z hlediska životního prostředí a veřejného zdraví ...“, na který přepracovaná dokumentace dle připomínkujícího reaguje paradoxním způsobem – dodatečným zařazením varianty 7, která je naopak horší než varianty 5A i 9 z hlediska životního prostředí i z hlediska veřejného zdraví.

Připomínkující opakuje svůj požadavek z vyjádření k dokumentaci ze srpna 2008 na zařazení var. 9 v modifikaci 9B bez přemostění Chuchelské radiály v MÚK Lahovičky pro zmenšení zásahu do krajinného rázu a s dalšími technickými úpravami, specifikovanými ve vyjádření.

**5. Ke zpracování varianty 9, obsaženému v dokumentaci:**

**5.a)** Připomínkující upozorňuje na to, že návrh var. 9, předložený Ateliérem pro životní prostředí, byl přepracován anonymní osobou z autorizované firmy DIPRO, s. r. o., a to s řadou nedostatků (méně podrobné měřítko mapy, chybějící staničení na ose a prvky výškového vedení – viz příl. 2h; bod 5a). Tyto údaje nebyly doplněny ani po upozornění na uvedené nedostatky ve vyjádření AŽP k dokumentaci ze srpna 2008, čímž je podle připomínkujícího varianta 9 v dokumentaci diskriminována.

**5.b)** Za závažnější, než vadné zobrazení návrhu AŽP, připomínkující považuje jeho zásadní změny při „dopracování“ firmou DIPRO (viz příl. 2h; bod 5b), když jeho zpracovatel zásadně změnil výškové řešení původního návrhu. Tyto změny proti předanému podkladu nejsou nikde v dokumentaci EIA vysvětleny a svědčí jen o neodborném zpracování varianty 9 autorizovanou firmou DIPRO či o záměrném znehodnocení návrhu AŽP. Uměle vytvořené negativní hodnocení var. 9 potom nekriticky přebírá odpovědný zpracovatel dokumentace EIA a ve výsledném srovnání variant je pak var. 9 ve srovnání s var. 5A poškozena tvrzením, že varianta 9 „má... parametry (především podélný sklon), které nesplňují požadavky příslušné ČSN.“

**6. O neobjektivním zpracování dokumentace EIA dle připomínkujícího svědčí i řada jednostranných hodnocení ve prospěch varianty 5A, např.:**

**6.a)** nesprávný údaj o délce 1,6 km přeložky trati pro var. 5A (str. 20) – nutnou přeložkou je i zásadní změna nivelety v půdorysu stávajícího drážního tělesa a celková délka činí cca 2,4 km;

**6.b)** zamlčení skutečnosti, že při navržení zaslepení Komořanské ulice ve var. 5A se významně zhorší dopravní spojení Komořan se Zbraslaví a Radotínem autobusovou MHD;

**6.c)** tvrzení na str. 24 „v případě var. 7 a 9 bude nutné přebudovat MÚK ...(Lahovice) ... a především ulici Výpádovou“ – Výpádová ul. má délku cca 3 km, ale nutná přeložka má jen cca 100 m.

**6.d)** nesprávně uvedený počet demolovaných obytných domů výstavbou var. 9 (celkem 8) a z toho vyplývající počet dotčených obyvatel (str. 28, 108, 111 a další) – ve skutečnosti jsou to jen 4 domy v ul. U spořitelny a 1 v Komořanské, ostatní jsou dotčeny jinými záměry.

- 6.e) *chybějí významná hlediska zhoršení rekreačních příležitostí vlivem var. 5A (str. 78, rámeček);*
- 6.f) *chybné tvrzení (na str. 78), že „z hlediska bezpečnosti je nejvhodnější var. 5A, kdy se v Komořanech vyloučí průjezdná doprava“ – zamlčen je fakt, že zvýšení provozu variantou 5A (o větší počet vozidel než snížení v Komořanech) významně zhorší bezpečnostní parametry na PO – mezinárodním tahu E50 v okolí nové MÚK Komořany (právě z toho důvodu je takovéto řešení dle ČSN nepřijatelné);*
- 6.g) *nepravdivé tvrzení (na str. 111 u var. 9) „dopravní funkce Komořanské bude zachována beze změny“ – u var. 9 stejně jako u var. 5A bude novou trasou nahrazena dominantní funkce dnešní Komořanské ulice pro spojení se strakonickou silnicí i s PO – její zatížení proti nulové variantě klesne na méně než polovinu.*
- 6.h) *sdělení u var. 9 o významně menším zásahu do stávající zástavby i vlivech na obyvatele během výstavby (chybí na str.111);*
- 6.i) *závěrečné slovní hodnocení variant (str. 129) – chybí sdělení o výrazně horších dopadech var. 5A: ztráta rekreačních příležitostí v území pod tratí, útulku pro psy, kynologického cvičiště, zahrádek, vliv zásahů do fotbalového hřiště a tenisových kurtů – zároveň chybí body výhodné pro var. 9 (trvalé zábery území, roční úhrny emisí škodlivin do ovzduší a další).*
- 6.j) *nepravdivé sdělení na str. 129, bod g – zatímco var. 5A nabízí jen jednoúčelové napojení na PO, funkci v území bude ve skutečnosti nejlépe splňovat var. 9 (popř.7), protože poskytne kromě napojení na PO i přímé spojení s levobřežním sousedním územím včetně budoucího rekreačního areálu v Lahovicích (to by var. 5A plnila jen zprostředkovaně oklikou přes PO a jen pro vozidla, která mohou používat rychlostní silnici).*

#### **7. K chybným předpokladům modelu dopravního zatížení:**

- 7.a) *Připomínkující považuje za zásadní pochybení dokumentace EIA a neodborný přístup k jejímu zpracování předpoklad uvedený na str. 79. že „...nejvyšší povolená rychlost na novém komunikačním propojení bude 50 km/h.“ Ve srovnání s podobně dimenzovanými komunikacemi na území Prahy je zde dle připomínkujícího nutno předpokládat povolenou rychlost alespoň 70 km/h a dokumentace EIA (vzhledem k principu předběžné opatrnosti) by měla uvažovat zde prakticky dosahovanou rychlost ještě vyšší a z ní vyplývající reálné vlivy v předmětné lokalitě.*

*Přiznáním vyšší rychlosti na nové komunikaci ve variantě 5A bude také dle připomínkujícího odstraněno umělé zkresení dopravních intenzit pro tuto variantu, a tím i zkresení celkového hodnocení (srovnání) jednotlivých posuzovaných variant.*

- 7.b) *Na základě vlastních hypotéz o fungování dopravní sítě v zájmovém území připomínkující považuje výsledky podkladového modelu výhledových intenzit automobilové dopravy, zpracovaného ÚRM hl. m. Prahy za zkresené a na nich založené výsledky hodnocení vlivů záměru na životní prostředí za neobjektivní.*

*V závěru připomínkující konstatuje, že dokumentace EIA ani v úpravě z listopadu 2008 nesplnila požadavky na její přepracování obsažené ve sdělení OOP-MHMP ze dne 5. 2. 2008 především proto, že neobsahuje zdůvodnění záměru z dopravního hlediska v důležitých širších souvislostech.*

*Z výše uvedených bodů 1.–7. také dle připomínkujícího vyplývá, že dokumentace pro řadu důležitých otázek neposkytuje objektivní odborné odpovědi a podklady, zejména pro variantu 9, a proto není ani v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, který v § 1 stanoví, že účelem posuzování vlivů na životní prostředí je získat objektivní odborný podklad pro následné rozhodování.*

*Z uvedených důvodů připomínkující zásadně nesouhlasí s obsahem a způsobem zpracování předložené dokumentace EIA a požaduje její přepracování na základě nově a tentokrát seriózně zpracovaného technického podkladu pro variantu 9 včetně její modifikace 9B tak, aby dokumentace obsahovala skutečné dopady a přínosy hodnocených variant a již nevyjadřovala jen jednostranný zájem na prosazení objektivně velmi problematické varianty 5A., přičemž navrhuje, aby dokumentace, vč. technických podkladů byla zpracována jiným řešitelským týmem a bez vazeb na firmu DIPRO, s.r.o.*

## **Ad 1. K širším souvislostem a koncepci napojení na Pražský okruh:**

**Ad 1.a):** Tato část vyjádření AŽP spadá do kategorie technických připomínek, rozebraných již výše, ve vypořádání bodu 3.a) stanoviska Družstva spoluvlastníků domu v Praze 4, Nad teplárnou 2076 a Sdružení občanů Prahy 12. Uvedený rozbor je založen na skutečnosti, že proces EIA není primárně určen k analýze technické stránky hodnocených záměrů, ale k posouzení jejich vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. V posuzovaném případě se ale proces hodnocení vlivů na životní prostředí pozvolna mění na polemiku částí připomínkových se zadavateli záměru a zpracovateli jeho technických podkladů, přičemž z této polemiky a z předložené dokumentace vyplývá, že určité technické a provozní problémy lze očekávat u všech posuzovaných variant, současně je ale zřejmé, že tyto problémy jsou řešitelné buď technickými opatřeními (za podpory patřičných investic) nebo udělením výjimek z příslušných ČSN. Aby se tedy proces EIA v daném případě vrátil zpět do určených mezí byly pro účely posudku dokumentace **všechny hodnocené aktivní varianty (5A, 7, 9) považovány za technicky realizovatelné a provozuschopné**, bez ohledu na případnou technickou a finanční náročnost nutných dodatečných řešení nebo vyvolaných investic a bez ohledu na počet případných výjimek z ČSN, který bude té či oné variantě nutno udělit a o jejichž případném budoucím udělení nebo neudělení by bylo možno v procesu EIA donekonečna bezvýsledně polemizovat. Předložené varianty tedy byly v posudku hodnoceny výhradně z hlediska jejich vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a k technickým argumentům pro nebo proti jejich realizaci nebylo přihlíženo. V posudku tudíž nejsou vypořádávány ani obdobné čistě technické připomínky (případně je z nich vypořádána pouze část s procesem EIA související) a je nutno je případně uplatnit v příslušných etapách rozhodovacího procesu.

**Ad 1.b):** Připomínkujícím zmiňovaná informace o usnesení Zastupitelstva HMP č. 17/44 z 29. 5. 2008 je v dokumentaci skutečně opakována poněkud častěji, než by bylo nezbytně nutné (kap. B.I.5, str. 13; kap. C.3, str. 65; kap. D.II, str. 112; kap. F, str. 132 a kap. G, str. 139), ale spíše jako informativní konstatování, z něhož zpracovatel dokumentace nevyvozuje žádné další důsledky pro hodnocení jednotlivých variant, jak je zřejmé především z kap. E dokumentace, kde se při porovnávání hodnocených variant tato informace neobjevuje vůbec (ani ve formě podpůrného, natož závažného argumentu).

K hodnocení var. 9: Jak vyplývá především z připomínek AŽP a Sdružení občanů Prahy 12, vzniká u připomínkujících dojem neobjektivního posuzování var. 9 především z uvádění technických argumentů proti její realizaci. Jak je ale uvedeno (a zdůvodněno) ve vypořádání předchozí připomínky (Ad 1.a), k technickým argumentům pro nebo proti realizaci jednotlivých variant nebylo v posudku přihlíženo. V textu dokumentace jsou sice místy zmíněny (např. kap. F, str. 132), ale ani zde již nejsou, i na základě připomínek k předchozím verzím dokumentace, při porovnávání vlivů jednotlivých variant na životní prostředí uplatňovány (viz kap. D.II.1 a kap. E. dokumentace).

## **Ad 2. K nové křižovatce na Pražském okruhu:**

**Ad 2.a):** Uvedená připomínka opět spadá do kategorie připomínek technických (viz výše Ad 1.a). Značná problémovost z hlediska bezpečnosti provozu a z hlediska souladu s příslušnými normami (tudíž nezbytnost řady výjimek) je obecnou vlastností prakticky všech složitých dopravních staveb v podmínkách velkoměstských aglomerací, zvláště v tak členitém terénu, jakým se vyznačují některé partie Prahy, vč. předmětného území. S procesem hodnocení vlivů na životní prostředí ale tato problematika souvisí již pouze velmi vzdáleně a na patřičné úrovni by měla být řešena v technicky zaměřených etapách rozhodovacího procesu.

**Ad 2.b):** K této opět převážně technické připomínce (viz výše Ad 1.a) lze z hlediska krajinného rázu uvést, že připomínkované řešení MÚK je v dokumentaci popsáno ve studii krajinného rázu (příl. B.10, str. 10), týž podkladový materiál obsahuje i vizualizaci záměru, zachycující portály obou překryvných tunelů v prostoru MÚK. Navýšení překryvu nad terénem je v daném kontextu nevýznamné, reliéf blízkého okolí MÚK byl totiž ve vzdálenější minulosti částečně antropicky ovlivněn těžbou písku a v době nedávné zcela změněn zemními pracemi, souvisejícími s výstavbou daného úseku Pražského okruhu.

Další varianty MÚK nebyly v dokumentaci vyhodnoceny, protože byly součástí již dříve opuštěných variant hodnoceného komunikačního propojení (var. 1, 2, 4 a 5), v nichž bylo řešení MÚK podmíněno parametry (směrové řešení, nivelety) předchozí kilometráže příslušných tras propojení. Tyto trasy sice v některých variantách umožňovaly mírně výhodnější řešení MÚK např. z hlediska sklonu, ale za cenu např. výrazně většího zásahu příslušné trasy do nivy Vltavy a do záplavového území.

### Ad 3. K napojení MČ Praha 12 na PO mostními variantami:

Uvedená připomínka opět spadá do kategorie připomínek technických (viz výše Ad 1.a), z hlediska posuzované dokumentace lze pouze konstatovat, že informace o nevýhodnosti mostních variant při mimořádných uzavírkách Strakonické není jednostranná a nevyžaduje vyvážit sdělením o nevýhodách var. 5A při přetížení Pražského okruhu. Účelem posuzovaného záměru je totiž **komunikační propojení MČ Praha 12 s Pražským okruhem**. Z tohoto hlediska je zřejmé, že při problémech na samotném Pražském okruhu bude toto propojení nefunkční jak pro variantu 5A, tak pro varianty mostové (7, 9), zatímco u mostových variant (7, 9) může nastat situace, kdy propojení MČ Praha 12 s Pražským okruhem bude nefunkční z důvodu uzavřené nebo ucpané Strakonické, **zatímco vlastní Pražský okruh bude v tutéž dobu průjezdný**. Z hlediska účelu posuzovaného záměru je tedy taková situace skutečně nevýhodou nepřímých mostových variant oproti přímé variantě pravobřežní.

### Ad 4. Ke koncepci varianty 9:

**Ad 4.a):** Do dokumentace vlivu záměru na životní prostředí skutečně nelze jako relevantní součást hodnocení doplňovat závěry, vyplývající z předpokladů o možné realizaci dodatečných budoucích opatření, o nichž ale patrně, jak vyplývá i z textu připomínky, žádný z kompetentních subjektů neuvažuje a byla by navíc součástí jiných, již realizovaných staveb.

**Ad 4.b):** Zařazení varianty 7 není v daném případě paradoxní reakcí zpracovatele dokumentace, ale splněním požadavku OOP MHP z téhož citovaného sdělení k přepracování původní dokumentace, konkrétně: „ – do vyhodnocení zahrnout i varianty SEA (vyhodnocení vlivů na životní prostředí podle § 10i zákona – změna ÚP Z1439/00).“ Zmíněný proces SEA přitom hodnotil záměr ve dvou variantách: 5A (v SEA označena jako var. 1) a **právě v připomínkované variantě 7**.

U varianty 9 je z hlediska krajinného rázu určujícím vlivem přemostění Vltavy a kumulace vlivů vzniklého trojmostí na soutoku Berounky a Vltavy; dílčí úprava v prostoru MÚK Lahovičky je v tomto kontextu nepodstatným zásahem, nijak neovlivňujícím hodnocení var. 9 ani v dalších aspektech procesu EIA, ani celkově.

### Ad 5. Ke zpracování varianty 9, obsaženému v dokumentaci:

**Ad 5.a):** Připomínková mapová příloha A.2.3 dokumentace je pouze přehledným situačním schématem, sjednoceným do shodné podoby a shodné míry zakreslených podrobností s obdobnými schématy varianty 5A a 7 (příl. A.2.1 a A.2.2 dokumentace). Všechny hodnocené varianty jsou tedy v dokumentaci zakresleny stejným způsobem a žádná není zvýhodněna ani diskriminována.

Příloha A.2.3 je do podoby schématu 1 : 5 000 převedena na podkladě podrobné projektové dokumentace varianty 9 s výkresy v měřítku 1 : 2 000 a s průvodní zprávou, vysvětlující i provedené změny oproti návrhu AŽP. Projektová dokumentace, rozsahem i podrobnostmi přesahující rámec procesu EIA, je k dispozici u zpracovatele (DIPRO spol. s r.o.), stejně jako obdobné projektové podklady pro další řešené i již opuštěné varianty.

**Ad 5.b):** Připomínka byla částečně vypořádána již v předchozím odstavci. Citované technické nedostatky varianty 9 text dokumentace sice uvádí, ale v žádném srovnávacím hodnocení variant z hlediska jejich vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví nejsou uplatněny (ani v kap. D.II, ani v kap. E). V příslušných partiích textu dokumentace jsou navíc uvedeny i obdobné problémy var. 5A – „návrh MÚK ve variantě 5A vyžaduje udělení výjimek z minimálních bezpečnostních požadavků.“

**Ad 6. K neobjektivnímu zpracování dokumentace EIA a jednostranným hodnocením ve prospěch varianty 5A:**

**Ad 6.a):** Připomínkový údaj (přeložka trati 1,6 km) udává délku nové trasy železniční trati mimo stávající drážní těleso. Podrobnější údaje o železniční trati jsou uvedeny v dokumentaci v kap. B.I.6 str. 18.: „*Součástí této přeložky je i rekonstrukce žst. Modřany a Komořany. Pro ulici U soutoku a vodoteč je navržen most délky 34 m, celková délka úpravy je cca 2,7 km, z toho přeložka nové trasy 1,6 km.*“

**Ad 6.b):** Předpokládané vlivy na MHD jsou popsány v dokumentaci v kap. D.I.1. na str. 77, kde je uvedeno, že dopravní napojení Komořan bude řešeno zajížděnou MHD na náměstí (případně některé spoje budou ukončeny).

**Ad 6.c):** V textu dokumentace kap. B.II.4. str. 24 se nehovoří o tom, že bude nutno přebudovat MÚK Lahovice, jak uvádí připomínkující, ale o přebudování MÚK na pražském předmostí Lahovického mostu (tzn. MÚK Lahovičky) včetně navazujících komunikací. V grafických přílohách dokumentace (A.2.2., A.2.3) je naznačena délka těchto navazujících úseků, vč. úseku, z něhož je zřejmý i rozsah rekonstrukčních prací v ulici Výpadová.

**Ad 6.d):** S výstavbou nové komunikace je spojena i požadovaná výstavba sedimentačních nádrží u všech variant (5A, 7 a 9). Tak jako u ostatní variant, tak i u varianty 9 byly do celkového počtu demolovaných objektů započteny i objekty, jejichž demolice souvisí s výstavbou sedimentačních nádrží (viz kap. D.I.9 a příl. A.2.3 dokumentace). Uvedený údaj je tedy správný.

**Ad 6.e):** V připomínkovaném rámečku na str. 78 dokumentace je doslova uvedeno: „*Negativně bude varianta 5A působit na uživatele zahrádek a okolních zařízení pod tratí, které budou likvidovány.*“ Na téže stránce ve 2. odstavci shora je shrnující údaj z rámečku rozveden šířeji: „*... v prostoru pod tratí budou ve variantě 5A likvidovány příležitosti pro relaxaci a jinou činnost (zahrádky, psi). Dojde ke zmenšení prostoru pro rekreační funkci, spojenou s pobytem na zahrádkách.*“ Požadované údaje tedy v dokumentaci nechybí.

**Ad 6.f):** Obdobná připomínka byla již vypořádána u stanoviska Družstva spoluvlastníků domu v Praze 4, Nad teplárnou 2076 a Sdružení občanů Prahy 12 – hodnocení bezpečnosti provozu v Komořanech v důsledku vyloučení průjezdné dopravy (kap. D.I.1, str. 78) se opírá o relevantní data z Dopravně-technických podkladů (příloha B.1 dokumentace). Podle této studie se očekává snížení počtu vozidel v některých úsecích Komořanské ul. až o cca 10 tis. za den (var 5A), přičemž zde jde především o **bezpečnost chodců uvnitř husté obytné zástavby**, tedy o situaci nesrovnatelnou s druhým uváděným případem. Spíše technický problém bezpečnostních rizik v místě nové MÚK na SOKP je řešen ve studii „*Optimalizace křižovatky Komořanské se SOKP, stavba 513 na základě výsledků a doporučení rizikové analýzy*“ (HOFHANS ET AL. 2007).

**Ad 6.g):** Obdobná připomínka byla opět již vypořádána u stanoviska Družstva spoluvlastníků domu v Praze 4, Nad teplárnou 2076 a Sdružení občanů Prahy 12 – citovaný výrok je míněn tak, že Komořanská ulice zůstane u var. 7 a 9 nadále průjezdná směrem na Zbraslav. Z hlediska dopravního zatížení u var. 7 a 9 intenzita dopravy v Komořanské ulici skutečně poklesne místy až na polovinu, jak uvádí připomínkující, ale i tato informace je v dokumentaci obsažena, jak je zřejmé z kap. D.I.1, str. 77: „*Ve variantách 7 a 9 dojde (v Komořanech – pozn. zprac. posudku) ke snížení dopravy zhruba na polovinu, funkce ulice (Komořanské – pozn. zprac. posudku) a napojení na Zbraslav a Dolní Břežany zůstanou zachovány, ale bude i nadále rozdělovat Komořany.*“

**Ad 6.h):** Zásah do stávající zástavby (počet demolovaných objektů) je u variant 5 a 9 zhruba srovnatelný, u var. 7 výrazně vyšší, což je uvedeno v tab. 9 na str. 28 dokumentace. Vlivy jednotlivých variant na obyvatelstvo během výstavby jsou porovnány v kap. E na str. 129 se závěrem: „*Z hlediska dopadů výstavby na obyvatelstvo je nejvýhodnější varianta pokud možno mimo zástavbu a z tohoto pohledu tedy varianta 9. Jako další je vhodná varianta 7, kde budou problémy s výstavbou pouze v Komořanské ulici u cukrovaru. Varianta 5A bude kromě tohoto místa obtěžovat při výstavbě i zástavbu nad tratí (ulice Nad teplárnou).*“ Uvedený citát rozhodně nevyznívá jako jednostranné hodnocení ve prospěch varianty 5A.

**Ad 6.i):** Závěrečné hodnocení je nutně zestručněným výtahem podrobných dílčích závěrů, obsažených v příslušných kapitolách dokumentace, přesto se v něm uvedené dílčí výsledky pochopitelně odrážejí, a to jak v podobě tabulkové, tak v podobě slovní – např. informaci o vlivech na celkovou pohodu obyvatel, vč. dotčení území pod tratí obsahuje bod (a) na str. 128, zábory půd shrnuje bod (d) na str. 129, přičemž v obou uvedených případech je var. 9 hodnocena jako lepší (a), resp. var 5A jako horší (d).

**Ad 6.j):** Účelem hodnoceného záměru, jak vyplývá již z jeho názvu, je propojení Prahy 12 s Pražským okruhem. Doplňující funkce (další přemostění Vltavy, propojení Prahy 12 s levobřežním územím vč. možných budoucích rekreačních zón apod.) nebyly požadovány a některé z nich jsou dokonce považovány za možné problémové faktory (zatraktivnění trasy z Poberouní přes Radotín). Zadaný účel pak skutečně relativně nejlépe plní varianta 5A, protože, na rozdíl od variant 7 a 9 bude funkční i v případě jakýchkoliv dopravních problémů na Strakonické (v případě problémů přímo na Pražském okruhu potom pochopitelně nebude funkční žádná z variant – viz též výše, bod Ad 3).

#### **Ad 7. K chybným předpokladům modelu dopravního zatížení:**

**Ad 7.a):** Prakticky totožná připomínka byla již vypořádána u stanoviska Družstva spoluvlastníků domu v Praze 4, Nad teplárnou 2076 a Sdružení občanů Prahy 12 pod bodem Ad 8.

**Ad 7.b):** Připomínku, založenou na vlastních názorech a hypotézách připomínajícího prakticky nelze vypořádat, zvláště v případě, kdy polemizuje se zpracovatelem technických podkladů záměru, což je situace z hlediska procesu EIA rozebraná již výše, ve vypořádání stanoviska Družstva spoluvlastníků domu v Praze 4, Nad teplárnou 2076 a Sdružení občanů Prahy 12 pod bodem Ad 3.a). K připomínkovaným podkladům ÚRM hl. m. Prahy je pouze nutno vysvětlit, že zátěžové diagramy v příloze B.1 dokumentace nevycházejí pouze z údajů o lokální dopravní situaci v nejbližším okolí posuzovaného záměru, ale jsou výřezem výsledku rozsáhlého modelu, zohledňujícího v řešených detailních situacích dopravní poměry nejen celého města Prahy, ale i okolního regionu v rozsahu zhruba okresů Praha-východ a Praha-západ s přesahy do prakticky všech zbývajících okresů Středočeského kraje.

#### **K závěru vyjádření:**

Dopravní zdůvodnění záměru obsahovala již původní dokumentace z dubna 2007. Hlavním důvodem je skutečnost, že na SOKP jsou (nebo po dokončení příslušných staveb budou) uspokojujícím způsobem napojeny všechny části Prahy a satelitní obce blízkého okolí, právě s jedinou výjimkou městských čtvrtí na pravém břehu Vltavy, především Komořan a Modřan. Obyvatelé těchto čtvrtí by potom pro nájezd na SOKP museli využívat některou z křižovatek sousedních (jejich přehled podává tabulka na str. 13 dokumentace), což by jednak znamenalo několikakilometrové zajížděky, přestože SOKP je veden v těsné blízkosti Komořan, jednak zvýšené dopravní zatížení příslušných tras a jimi protínaných nebo dotčených sídelních ploch (např. Zbraslav při volbě trasy na MÚK Strakonická nebo Libuš a Písnice, případně Cholutice při volbě trasy na MÚK Břežany). Již toto zdůvodnění lze pro realizaci záměru v kterékoli z variant považovat za dostatečné, přičemž některé pozitivní efekty posuzovaného záměru v územích mimo vlastní připojované čtvrti (snížení dopravy ve směru na Cholutice, markantní snížení dopravní zátěže Zbraslavi) jsou patrné ze zátěžových diagramů v příl. B.1 dokumentace.

Jak je patrné i z vypořádání předchozích připomínek, v otázkách týkajících se problematiky životního prostředí a veřejného zdraví předložená dokumentace poskytuje odpovědi dostatečné pro posouzení vlivu záměru v předložených variantách, a to vč. varianty 9. Pokud dokumentace zmiňuje možné technické komplikace, které u var. 9 vyplynuly z podrobných projektových podkladů (nikoli tedy ze schématického nástinu řešení v měřítku 1 : 5 000), zmiňuje obdobné komplikace i u varianty 5A, přičemž ani v jednom případě dále nepoužívá uvedených čistě technických problémů při porovnávání vhodnosti posuzovaných variant z hlediska životního prostředí a veřejného zdraví – viz kap. D.II.1 a kap. E dokumentace. Z přehledů v obou zmíněných srovnávacích kapitolách je patrné, že u žádné z variant nejsou zamlčovány ani její výhody, ani její nedostatky, a na základě podkladů, které měl zpracovatel dokumentace k dispozici, lze hodnocení variant z hlediska vlivů na životní prostředí považovat za vyvážené.

#### 5.4. Vypořádání vyjádření k posudku

.....

### 6. STANOVISKO PŘÍSLUŠNÉHO ÚRADU Z HLEDISKA PŘIJATELNOSTI VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ S UVEDENÍM PODMÍNEK PRO REALIZACI ZÁMĚRU, POPŘÍPADĚ ZDŮVODNĚNÍ NEPŘIJATELNOSTI ZÁMĚRU

Na základě dokumentace, posudku, veřejného projednání a vyjádření k nim uplatněných

#### v y d á v á

odbor ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy jako příslušný úřad podle § 23 odst. 11 písm. a) 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, v souladu s § 10 odst. 1 téhož zákona, z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí

### s o u h l a s n é   s t a n o v i s k o

k posouzení vlivů záměru *Komunikační propojení MČ Praha 12 s Pražským okruhem, stavbou 513 - křižovatka s SOKP Komořany stavba č. 8560* na životní prostředí s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska budou zahrnuty jako podmínky rozhodnutí nebo opatření nutných k provedení záměru v příslušných správních nebo jiných řízeních, pokud nebudou do té doby splněny.

#### Doporučená varianta:

Z procesu posuzování vlivů předmětného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví vyplynulo, že varianty 5A a 9 jsou relativně nejpřijatelnějšími a z hodnoceného hlediska srovnatelnými zástupci variant pravobřežních (5A) a levobřežních mostových (9). Výhradně z hlediska vlivů stavby na životní prostředí a veřejné zdraví nevykazuje žádná z obou srovnávaných variant (5A a 9) takové charakteristiky, aby ji bylo vůči druhé variantě možno považovat za jednoznačně lepší (nebo horší) řešení daného záměru. Obě varianty jsou z tohoto pohledu do jisté míry problematické, nicméně při dodržení navržených podmínek, opatření a kompenzací akceptovatelné. O definitivním výběru realizované varianty z obou uvedených (5A, 9) bude následně nutno rozhodnout na základě technicko-provozních parametrů, mimo proces EIA.

**Podmínky souhlasného stanoviska** (výčet neobsahuje obecně platné podmínky vyplývající z příslušných právních norem, např. zajištění povolení ke kácení mimolesních dřevin apod.):

#### A) podmínky pro fázi přípravy

##### Aa) pro územní řízení

##### Aaa) opatření přiměřeně platná pro obě preferované varianty

1. Pro vybranou variantu zpracovat podrobnou hlukovou studii a navrhnout definitivní opatření pro splnění požadavků vyhlášky č. 148/2006 Sb., tj. dostatečně dimenzované protihlukové stěny, případně další protihluková opatření (výměna oken) v pozicích, kde chráněné objekty nelze pouze pomocí protihlukových stěn ochránit.
2. Projednat způsob likvidace dešťových vod s příslušnými správci dotčených vodotečí a dešťových kanalizačních sběračů, specifikovat technická opatření pro odvodnění komunikace, především prověřit návrh dešťových usazovacích nádrží a navrhnout bezpečnostní prvky pro ochranu recipientu proti úniku škodlivých látek při havarijních stavech. Odvodňovací opatření navrhnout tak, aby povrchové vody z komunikací byly svedeny mimo prostor Vltavských tůň.
3. Zpracovat návrh ZOV (zásady organizace výstavby), v němž budou především vymezeny plochy zařízení staveniště a stanoveny dopravní trasy za následujících podmínek:

- plochy zařízení staveniště budou vymezeny v antropicky výrazněji ovlivněných částech lokality (prostory bývalé těžby, plochy dotčené výstavbou SOKP apod.) mimo ekologicky významnější partie území (niva Vltavy, PUPFL);
  - plochy zařízení staveniště ani deponie nebo mezideponie materiálů nebudou v žádném případě umístěny do prostoru Vltavských tůní;
  - dopravní trasy budou stanoveny pokud možno mimo sídelní plochy, s přednostním využitím SOKP (bude-li v daném termínu dokončen).
4. Na základě návrhu ZOV, zejména stanovených dopravních tras, zpracovat rozptylovou a hlukovou studii pro období výstavby a případně navrhnout patřičná opatření na eliminaci nepříznivých vlivů stavebních prací.
  5. Současně s vydáním územního rozhodnutí vyhlásit ochranné hlukové pásmo komunikace, které vymeze prostor, na jehož hranici bude dodržen hygienický limit hladin hluku pro denní i noční dobu ( $L_{Aeq} = 60/50$  dB), a to vč. jeho režimu, tj. vyhlášení stavební uzávěry a návrhu opatření na ochranu stávajících chráněných objektů před hlukem.
  6. Povrchové viditelné úpravy zdí či jiných konstrukcí navrhnout z přírodního kamene, který zajistí přirozenější začlenění stavby do území.
  7. Vzhledem k ekologické exponovanosti některých partií lokality zpracovat a projednat pro vybranou variantu s příslušnými orgány ochrany přírody (OŽP MČ Praha 12 a OOP MHMP) projekt komplexní revitalizace a ozelenění území, založený na následujících principech:
    - zpracování podrobného dendrologického průzkumu, zahrnujícího stanovení rozsahu nutného kácení a identifikaci dřevin nadprůměrné sadovnické hodnoty, které by měly být zachovány i v partiích výrazněji dotčených stavebními pracemi;
    - osazení svahů silničních náspů souvislými výsadbami krycí a izolační zeleně, zejména ve směrech k neblížší zástavbě;
    - použití popínavých rostlin na protihlukových stěnách jako prvku, zjemňujícího estetické působení objektu (stěny pokryté zelení budou současně ochrannou bariérou proti střetům ptáků s projíždějícími vozidly);
    - preference vhodného sortimentu domácích dřevin, především druhů s vyšší odolností vůči vlivům silničního provozu a druhů se zvýšenou schopností zachytávat prachové částice, a použití zapěstovaných vzrostlejších jedinců v navrhovaných výsadbách;
    - řešení kompenzace ekologické újmy podle požadavků odpovědných orgánů (OOP, ČIŽP).

#### **Aab) opatření specifická pro var. 5A**

8. Do projektu komplexní revitalizace území (viz podm. Aaa 7) zahrnout
  - ochranné stěny pro minimalizaci střetů vozidel s proletujícími ptáky v úseku zalesněným svahem u Šabatky;
  - vegetační úpravy v prostoru bývalých zahrádek;
  - revitalizaci betonového koryta Komořanského potoka a odkrytí zatrubněného úseku Cholupického potoka;
  - návrh výsadby dřevin u paty tělesa přeložené železniční trati;
  - odpovídající revitalizaci psamofilních společenstev v okolí portálu tunelu (minimalizace systému zemních valů, využití autochtonních zemín pro úpravu terénu, ponechání upravených ploch bez ohumusování a bez výsadby dřevin); projekt revitalizace v prostoru psamofilních společenstev je nutno konzultovat s ekologem znalým stávajících poměrů.
9. Navrhnout vhodné technické řešení na ochranu objektu ČHMÚ (zámečku) proti přenosu vibrací z komunikace, a to vč. mrazových dní zimního období.
10. V rámci zpracování návrhu ZOV (viz podm. Aaa 3) prověřit možnost koordinace posuzované stavby se záměrem SOKP 513 z hlediska případného využití přebytečné zeminy ze stavby SOKP 513.

#### **Aac) opatření specifická pro var. 9**

11. V rámci technické specifikace odvodnění komunikace (viz podm. Aaa 2) upřesnit opatření (provozní i technická) k řešení havárie s únikem vodám nebezpečných látek přímo na mostě přes Vltavu.

## **Ab) pro stavební řízení**

1. Podrobným geologickým průzkumem stanovit v rizikových místech lokality (bývalé skládky a průmyslové provozy apod.) případné kontaminace půdy.
2. Navrhnout pro období výstavby systém nakládání s odpady s důrazem na předcházení jejich vzniku; u vznikajících odpadů zaměřený na jejich třídění, separované shromažďování a následné využití či odstranění (s přednostním zaměřením na jejich využití).
3. Specifikovat prostory pro shromažďování jednotlivých druhů odpadů, zejména kategorie nebezpečný, a případných závadných látek, které mohou ovlivnit jakost povrchových nebo podzemních vod, a zabezpečit je z hlediska prevence úniku těchto látek.
4. Zpracovat provozní, požární a havarijný řád (plán havarijních opatření) staveniště. Při jejich přípravě věnovat pozornost opatřením k řešení nestandardních událostí a havárií i s ohledem na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví.
5. Vypracovat povodňový plán pro etapu stavebních prací.
6. V rámci plánu organizace výstavby zpracovat i soubor organizačních a technických opatření v etapě výstavby s cílem minimalizovat potenciální nepříznivé vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a pohodu obyvatelstva, a to zejména se zaměřením na:
  - výběr vhodných stavebních mechanismů a jejich časové využití a souběh podle výsledků akustické studie pro provádění stavebních prací;
  - provádění zemních prací v rozsahu nezbytně nutném;
  - určení a odsouhlasení přepravních tras;
  - zpřesnění bilance výkopových zemin, vč. způsobu jejich třídění a odstranění podle úrovně jejich kontaminace;
  - organizaci odborného dohledu při odtěžování kontaminovaných zemin;
  - včasný odvoz přebytečného materiálu ze stavební činnosti k využití, resp. recyklaci, popřípadě odstranění;
  - omezení mezideponií a skladování prašných materiálů;
  - omezení sekundární prašnosti skrápěním;
  - zajištění řádné údržby a sjízdnosti využívaných komunikací a zamezení jejich znečištění se zajištěním účinné techniky k jejich čištění;
  - vhodné nakládání s odpady (třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů, vedení evidence, přednostní využívání odpadů);
  - technický stav stavebních a dopravních mechanismů, zejména z hlediska exhalací, hluchosti a úniku ropných látek.
7. Při výběrovém řízení na dodavatele stavby stanovit jako jedno ze srovnávacích měřítek i garance na minimalizování potenciálních negativních vlivů výstavby na životní prostředí, přičemž zohlednit zejména:
  - celkovou délku výstavby;
  - používání moderních a progresivních postupů výstavby s využitím technik šetrných k životnímu prostředí (nízká hluková zátěž, vlivy na ovzduší, minimalizace vzniku odpadů);
  - certifikaci podle ČSN EN ISO 14 001.

## **B) podmínky pro fázi realizace**

1. Dodržovat obecnou technologickou kázeň a podmínky stavebního povolení. Podle ZOV zajistit plnění souboru organizačních a technických opatření v etapě výstavby s cílem minimalizovat potenciální nepříznivé vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a pohodu obyvatelstva a zabezpečit důslednou průběžnou kontrolu plnění příslušných opatření.
2. Ve spolupráci s příslušnou Městskou částí Prahy udržovat kontakt s okolní populací a bezodkladně řešit případné připomínky, náměty a eventuální stížnosti obyvatelstva a uživatelů sousedních objektů a areálů.
3. Vzhledem k citlivým technologiím ČHMÚ:

- konzultovat a koordinovat stavební práce s ČHMÚ;
  - v rámci stavebních prací v předstihu realizovat navržená protivibrační opatření (viz podm. Aab 9);
  - vibrační válce se zapnutým vibrováním nepoužívat ve vzdálenostech méně než 200 m od zámečku.
4. Zajistit během výstavby odborný paleontologický dozor.
  5. Zajistit během výstavby odborný ekologický dozor, zaměřený především na činnosti v environmentálně hodnotnějších partiích lokality nebo v jejich blízkosti (niva Vltavy, Vltavské tůň, psamofilní společenstva jižně od Šabatky).
  6. Zajistit, aby byla respektována protihluková opatření během stavebních prací:
    - dodržovat doporučený časový harmonogram prací (zejména co nejmenší časový souběh nasazení hlučnějších stavebních mechanismů), provádět stavební práce, zejména zakládání a hrubou stavbu v sousedství obytné zástavby pouze v denní době podle podmínek hygienické stanice;
    - zajistit vyhovující technický stav automobilů a stavebních strojů (současně i opatření ke snížení emisí a k prevenci kontaminace lokality ropnými produkty) a v maximální míře využívat stavební mechanismy se sníženou hlučností;
    - po dobu údržby, přestávek a odstávek vypínat motory nákladních automobilů a stavebních strojů.
  7. K ověření účinnosti protihlukových opatření v etapě výstavby zjistit podle dispozic příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví reálný stav hlukové zátěže kontrolním měřením.
  8. Realizaci trvalých (provozních) protihlukových opatření a výstavbu komunikace koordinovat tak, aby:
    - protihluková opatření, realizovaná na stávající zástavbě (výměna oken apod.) byla dokončena v předstihu před zahájením stavby komunikace;
    - ostatní protihluková opatření, která jsou stavebními objekty projektovaného propojení (protihlukové stěny apod.) byla dokončena v předstihu před uvedením komunikace do provozu.
  9. Přijmout opatření ke snížení prašnosti při výstavbě, vč. opatření proti znečišťování vozovek automobily, vyjíždějícími ze stavby:
    - omezit skladování a deponování volně ložených prašných materiálů na nezbytné minimum;
    - v případě potřeby omezit sekundární prašnost relevantních částí staveniště skrápěním;
    - omezit rychlost jízdy nákladních vozidel v areálu staveniště;
    - čištěním, případně mytím vozidel vyjíždějících ze stavby zamezit znečištění využívaných komunikací, průběžně kontrolovat stav předmětných vozovek a zajistit jejich řádnou údržbu.
  10. K eliminaci splachů z prostoru staveniště při přívalových deštích do recipientů nebo do okolního prostředí vybudovat a po dobu výstavby udržovat ochranné zemní jímky nebo hrázky.
  11. Stavbu sedimentačních nádrží (DUN) a komunikace koordinovat tak, aby nádrže byly uvedeny do provozu v předstihu před komunikací.
  12. Na staveništi minimalizovat skladování látek škodlivých vodám; nezbytná množství látek této kategorie skladovat odpovídajícím způsobem (např. barely se záchytnou vanou).
  13. V případě úniku ropných produktů nebo jiných závadných látek, které mohou ovlivnit jakost povrchových nebo podzemních vod, zajistit neprodleně adekvátní sanační práce.
  14. Plnění stavebních strojů palivy na staveništi provádět pouze v nezbytných případech, kdy by plnění mimo areál bylo organizačně neschůdné nebo technicky nerealizovatelné.
  15. S výjimkou běžného denního ošetření neprovádět na staveništi opravy ani údržbu mechanismů.
  16. Zajistit odborný dohled při odtěžování kontaminovaných zemín, eventuálně zjištěných v ploše záměru geologickým průzkumem (viz opatření Ab1); vytěžené zeminy této kategorie třídit podle úrovně znečištění a zajistit jejich odstranění odpovídajícím způsobem (skládka S-OO, resp. spalování).
  17. Určit a technicky vybavit místa na dočasné skladování nebezpečných odpadů a sběrná místa na separovaný odpad (stanoviště sběrných nádob na tříděný plastový, skleněný a papírový odpad).

18. Likvidaci nevyužitelných, zejména nebezpečných odpadů smluvně zajistit u specializovaných firem (oprávněných osob ve smyslu zák. 185/2001 Sb.). Do doby odvozu případné nebezpečné odpady skladovat na zvlášť určeném místě (viz předchozí podmínka), zabezpečeném proti neoprávněné manipulaci
19. Ke kolaudačnímu řízení předložit specifikaci druhů a množství odpadů z výstavby, včetně výkopové zeminy, a doklady o způsobu jejich využití, resp. odstranění a dále smlouvy zabezpečující využití, resp. odstranění odpadů při provozu objektu.
20. Nezbytné kácení dřevin provést mimo vegetační období, přesný termín bude určen v podmínkách stavebního povolení. Před započítím kácení dřevin bude na příslušný orgán podána žádost o povolení kácení dřevin rostoucích mimo les v souladu se schváleným projektem.
21. Po dobu výstavby zabezpečit ponechávané vzrostlé dřeviny proti poškození nadzemní části (obaly kmenů apod.) a při výkopech co nejméně narušovat jejich kořenový systém (v blízkosti dřevin provádět výkopy ručně nebo za použití menší mechanizace), dodržovat ustanovení ČSN 839061.
22. Zajistit ochranu jilmu ladního, navrženého na vyhlášení chráněným stromem (včetně nezasahování do stávajícího terénu v určené vzdálenosti od kmene).
23. Zajistit realizaci vegetačních úprav a revitalizačních opatření podle schváleného komplexního projektu (viz opatření Aa7) současně se stavbou tak, aby mohly být zhodnoceny souběžně při kolaudaci stavby, resp. v nejbližším vhodném agrotechnickém termínu a zajistit jejich ochranu do dokončení stavby.
24. Jako preventivní opatření proti ruderalizaci území a šíření invazních druhů rostlin či alergenních plevelů zajistit v rámci provádění konečných terénních úprav důslednou rekultivaci všech ploch postižených výstavbou.
25. Zcela vyloučit dopravu materiálů na stavbu a odvoz ze stavby obydlenou částí Komořan (var. 5A), resp. Lahoviček (var. 9).

### **C) podmínky pro fázi vlastního provozu**

1. Po zahájení provozu provést v dohodě s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví kontrolní měření hluku vybrané obytné zástavby pro ověření závěrů akustické studie a účinnosti navržených protihlukových opatření zejména u nejbližších objektů.
2. Pro snížení možných vlivů na zdraví obyvatel z expozice suspendovaných částic PM<sub>10</sub>:
  - zajistit pravidelné čištění (oplach) vozovek, zejména v obdobích déletrvajících sucha;
  - podél komunikace ve směrech k nejvíce zasažené zástavbě vysadit pásy izolační zeleně s využitím druhů s vysokou schopností zachytávat prachové částice (lze uvážit i výsadbu popínavé zeleně na konstrukcích protihlukových stěn).
3. Zajistit trvalou komplexní údržbu a výchovu zeleně, vysazené v souvislosti s úpravami.
4. Po dokončení stavby provádět tříleté sledování vývoje rostlinných a živočišných společenstev na exponovaných stanovištích podle vypracovaného projektu monitorovacích prací. Výsledky monitoringu poslouží k rozhodování o potřebě realizace případných dodatečných technických opatření, vedoucích ke snížení vlivů stavby na okolní ekosystémy.

Toto stanovisko není rozhodnutím podle zákona č. 500/2004 Sb. (správní řád), v platném znění, a nenahrazuje vyjádření dotčených správních úřadů ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.

Platnost tohoto stanoviska je 2 roky ode dne jeho vydání s tím, že jeho platnost může být na žádost oznamovatele záměru prodloužena v souladu s ustanovením § 10 odst. 3 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.

Ing. arch. **J a n W i n k l e r**  
ředitel odboru

## POUŽITÉ PODKLADY A LITERATURA

- AQUATEST (2008): Komunikační propojení MČ Praha 12... Biologický průzkum varianty 9. - MS, Aquatest, a.s., Praha.
- ČULEK M. ET AL. (1996): Biogeografické členění České republiky. - ENIGMA Praha.
- ČAPEK O. (2006): Komunikační propojení MČ Praha 12 s Pražským okruhem, stavbou 513 – křižovatka s SOKP Komořany, stavba č. 8560. Dopravně-technické podklady. - MS, Pragoprojekt, a.s., Praha.
- ČAPEK O. (2006): Komunikační propojení MČ Praha 12... Osídlení území. - MS, Pragoprojekt, a.s., Praha.
- ČAPEK O. (2007): Komunikační propojení MČ Praha 12... Krajinný ráz. - MS, Pragoprojekt, a.s., Praha.
- ČAPEK O. (2008): Komunikační propojení MČ Praha 12... Osídlení území. - MS, Pragoprojekt, a.s., Praha.
- ČAPEK O. ET AL. (2006): Komunikační propojení MČ Praha 12... Oznámení záměru. - MS, Pragoprojekt, a.s., Praha.
- ČAPEK O. ET AL. (2007): Komunikační propojení MČ Praha 12... Dokumentace. - MS, Pragoprojekt, a.s., Praha.
- ČAPEK O. ET AL. (2008A): Komunikační propojení MČ Praha 12... Dokumentace (08/2008). - MS, Pragoprojekt, a.s., Praha.
- ČAPEK O. ET AL. (2008B): Komunikační propojení MČ Praha 12... Dokumentace (11/2008). - MS, Pragoprojekt, a.s., Praha.
- ČAPEK O. ET AL. (2008C): Komunikační propojení MČ Praha 12 s Pražským okruhem, stavbou 513 – křižovatka s SOKP Komořany, stavba č. 8560. Dopravně-technické podklady. - MS, Pragoprojekt, a.s., Praha.
- ČAPEK O. ET AL. (2008C): Komunikační propojení MČ Praha 12... Dopravně-technické podklady. - MS, Pragoprojekt, a.s., Praha.
- GRESL J. (2008): Komunikační propojení MČ Praha 12... Rozptylová studie. - MS, Pragoprojekt, a.s., Praha.
- GÚ ČSAV (1992): Atlas životního prostředí a zdraví obyvatelstva. - GÚ ČSAV Brno, FVŽP Praha.
- HAMPEJS M. (2007): Komunikační propojení MČ Praha 12... Dendrologie. - MS, Pragoprojekt, a.s., Praha.
- HOFHANSL P. ET AL. (2007): Optimalizace křižovatky Komořanské se SOKP, stavba 513 na základě výsledků a doporučení rizikové analýzy. - MS, Cityplan, spol. s r.o., Praha.
- HORNÝ R. (red.) ET AL. (1964): Geologická mapa ČSSR; mapa předčtvrtohorních útvarů 1 : 200 000, list M–33–XV Praha. - ÚÚG Praha/ÚGÚ Praha.
- KAREL J. (2008): Komunikační propojení MČ Praha 12... Vlivy na zdraví. - MS, ATEM, spol. s r.o., Praha.
- KUBÍKOVÁ J. ET AL. (2005): Praha. In: MACKOVČIN P., SEDLÁČEK M. (EDS.): Chráněná území ČR, svazek XII. - AOPK ČR a EkoCentrum Brno, Praha.
- LOŽEK V. ET AL. (2005): Střední Čechy. In: MACKOVČIN P., SEDLÁČEK M. (EDS.): Chráněná území ČR, svazek XIII. - AOPK ČR a EkoCentrum Brno, Praha.
- MAKOVIČKA D. (2006): Komunikační propojení MČ Praha 12... Vliv vibrací. - MS, archiv autora, Praha.
- MAŠKOVÁ R. (2006): Komunikační propojení MČ Praha 12... Rozptylová studie. - MS, Pragoprojekt, a.s., Praha.
- MÍSAŘ Z. ET AL. (1983): Geologie ČSSR, I. díl – Český masív. - SPN Praha.
- NEČASOVÁ V. (2006): Komunikační propojení MČ Praha 12... Dendrologie. - MS, Pragoprojekt, a.s., Praha.
- NEČASOVÁ V. (2008): Komunikační propojení MČ Praha 12... Dendrologie. - MS, Pragoprojekt, a.s., Praha.
- QUITT E. (1971): Klimatické oblasti Československa. Stud. Geogr. fasc. 16. - Geografický ústav ČSAV Brno.
- SKÁCEL A. (2006): Komunikační propojení MČ Praha 12... Vlivy na zdraví. - MS, archiv autora, Praha.
- SKLENÁŘ P. (2004): Komunikační propojení MČ Praha 12... Hydrotechnické posouzení zemního tělesa pravobřežní varianty. - MS, DHI Hydroinform, a.s., Praha.
- SKLENÁŘ P. (2008): Komunikační propojení MČ Praha 12... Hydrotechnické posouzení varianty 9 násyp. - MS, DHI Hydroinform, a.s., Praha.
- VÁVRA J. (2005): Komunikační propojení MČ Praha 12... Biologický průzkum varianty 6–8. - MS, archiv autora, Praha.
- VÁVRA J. (2006): Komunikační propojení MČ Praha 12... Biologické hodnocení varianty 1, 2 a 5A. - MS, archiv autora, Praha.
- VOJTÍŠKOVÁ D. (2006): Komunikační propojení MČ Praha 12... Hluková studie. - MS, Pragoprojekt, a.s., Praha.
- VOJTÍŠKOVÁ D. (2008): Komunikační propojení MČ Praha 12... Hluková studie. - MS, Pragoprojekt, a.s., Praha.
- VOJTÍŠKOVÁ D., NOSKOVÁ E. (2007): Komunikační propojení MČ Praha 12... Hluková studie. - MS, Pragoprojekt, a.s., Praha.
- ZRZAVÝ M. ET AL. (2007): Stavba č. 8560 – komunikační propojení MČ Praha 12 s Pražským okruhem, stavbou 513. Návrh dokumentace k územnímu řízení. - MS, Dipro, spol. s r.o., Praha.

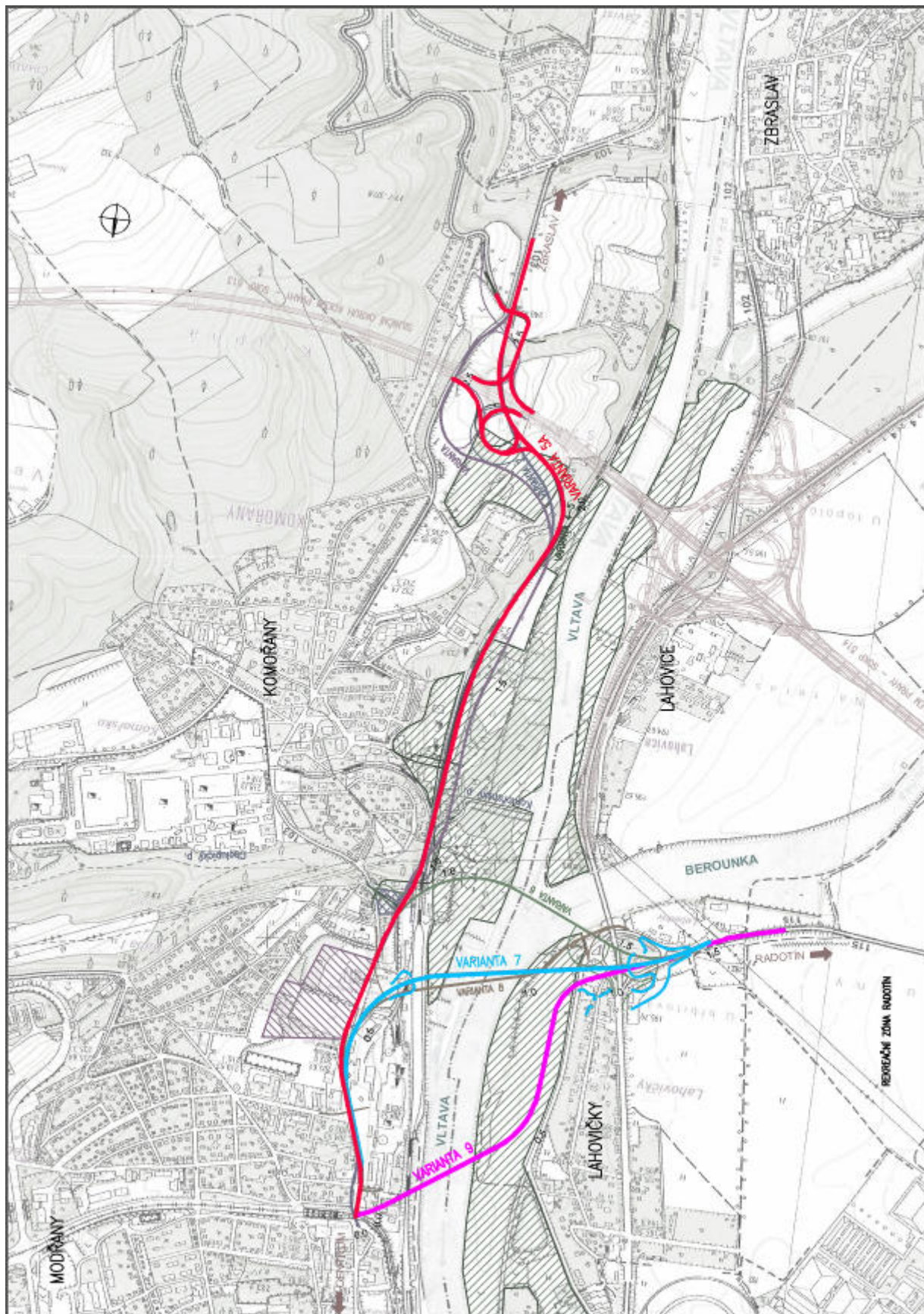
### Dílicí informace, podklady a vyjádření z archivů a internetových stránek osob, organizací a firem:

AGENTURA OCHRANY PŘÍRODY A KRAJINY ČR;  
ČESKÁ INSPEKCE ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, OBLASTNÍ INSPEKTORÁT PRAHA;  
ČESKÝ EKOLOGICKÝ ÚSTAV;  
ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD;  
DIPRO, SPOL. S R.O., PRAHA;  
DRUŽSTVO SPOLUVLASTNÍKŮ DOMU V PRAZE 4;  
HLAVNÍ MĚSTO PRAHA, – MAGISTRÁT HL. M. PRAHY  
HYGIENICKÁ STANICE HL. M. PRAHY;  
MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 12, ÚŘAD MČ;  
MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 16, ÚŘAD MČ;  
MINISTERSTVO ZDRAVOTNICTVÍ;  
MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ;  
PRAGOPROJEKT, A.S., PRAHA;  
SDRUŽENÍ OBČANŮ PRAHY 12;  
STŘEDNÍ ŠKOLA MANAGEMENTU A SLUŽEB, PRAHA 4;  
ÚTVAR ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY;  
+ ARCHÍV POSUZOVATELE.

## PŘÍLOHY

<b>Příl. 1:</b>	<i>Mapa širšího okolí zájmové lokality se zákresem záměru ve všech variantách, vč. zamítnutých (1 : 15 000)</i>	Příl. 1/1
<b>Příl. 2:</b>	<b>Obdržená vyjádření k dokumentaci</b>	
2a	<i>MHMP, odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu</i>	Příl. 2/1
2b-a	<i>MHMP, odbor ochrany prostředí</i>	Příl. 2/2
2b-b	<i>MHMP, odbor ochrany prostředí; vyj. k předch. verzi dokumentace (08/2008)</i>	Příl. 2/3
2c-a	<i>Městská část Praha 12</i>	Příl. 2/5
2c-b	<i>Městská část Praha 12; vyj. k předch. verzi dokumentace (08/2008)</i>	Příl. 2/6
2d	<i>Česká inspekce životního prostředí</i>	Příl. 2/7
2e	<i>Hygienická stanice hl. m. Prahy</i>	Příl. 2/8
2f	<i>Družstvo spoluvlastníků domu v Praze 4, Nad teplárnou 2076 a Sdružení občanů Prahy 12, o. s., se sídlem na Šabatce 4</i>	Příl. 2/9
2g-a	<i>Městská část Praha 16</i>	Příl. 2/13
2g-b	<i>Městská část Praha 16; vyj. k předch. verzi dokumentace (08/2008)</i>	Příl. 2/14
2h	<i>Ateliér pro životní prostředí</i>	Příl. 2/15
2i	<i>Hlavní město Praha</i>	Příl. 2/20

**Příl. 1: Mapa širšího okolí zájmové lokality se zákresem záměru ve všech variantách, vč. zamítnutých (aktuálně posuzované varianty 5A, 7 a 9 jsou barevně zvýrazněny); 1 : 15 000**



**Příl. 2a: Vyjádření MHMP, odboru kultury, památkové péče a cestovního ruchu**



<b>MAGISTRÁT hlavního města PRAHY</b> Odbor ochrany prostředí 54	
Hlavní Č.j. Invační na samolepím štítku pod čárovým kódem	
DOŠLO dne:	12 -12- 2008
Identifikační údaje zpracovatele	Počet listů
	Počet příloh



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA  
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY  
ODBOR KULTURY, PAMÁTKOVÉ PÉČE A  
CESTOVNÍHO RUCHU

**Odbor ochrany prostředí MHMP**  
Jungmannova 35/29  
111 21 P r a h a 1

Č.j. S-MHMP 799 668/2008/Rad  
Vyřizuje: Rada  
Telefon: 236 00 2087

V Praze 10.12.2008

**Věc: zjišťovací řízení záměru „Komunikační propojení MČ Praha 12 s Pražským okresem, stavbou SOKP 513 – křižovatka s SOKP Komořany, stavba č. 8560“, k.ú. Modřany, Komořany, Lahovice, Praha 4, 5**

K Vašemu dopisu čj. S-MHMP-387973/2006/OOP/VI/EIA/253-3c/Nov ze dne 2.12.2008 sděluje Magistrát hl.m. Prahy, odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu (dále jen MHMP-OKP), jako příslušný dotčený správní orgán státní památkové péče na území hlavního města Prahy, následující.

Řešené území leží mimo památkově chráněná území ve smyslu ustanovení § 14 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů, ale v prostoru předpokládaného výskytu archeologických nálezů, který je chráněn ve smyslu ustanovení § 22 citovaného zákona. Záměre řeší komunikační propojení Prahy 12 se silničním okresem kolem Prahy.

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

**Odůvodnění:**

Posuzovaná stavba je situovaná mimo památkově chráněná území ve smyslu ustanovení § 14 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů.

**Navrhaná stavba je na území s archeologickými nálezy ve smyslu ustanovení § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů.** Příslušné organizaci bude umožněno provedení archeologického výzkumu. Jeho zajištění je nutno projednat v dostatečném předstihu před zahájením zemních prací.

MHMP-OKP upozorňuje, že je nutno zajistit standardní postup daný památkovým a stavebním zákonem, tj. předložit MHMP-OKP dokumentaci k územnímu a následně pak ke stavebnímu řízení.

  
Za správnost: Rada

  
**Jan Knežíněk**  
ředitel odboru

hlavní město Praha  
Magistrát hl.m. Prahy  
Jungmannova 35/29  
111 21 Praha 1 /17/



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA  
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY  
ODBOR OCHRANY PROSTŘEDÍ

PID

Magistrát hlavního města Prahy  
odbor ochrany prostředí  
oddělení posuzování vlivů  
na životní prostředí  
- z d e -

Váš dopis zn.	SZn. S-MHMP-387973/2006/7/OOP/VI	Vyřizuje/linka	Datum 19.12.2008
---------------	-------------------------------------	----------------	---------------------

**Věc:** Vyjádření odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy jako dotčeného orgánu státní správy dle § 8 odst. 2, odst. 3 a odst. 6 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), k **přepracované dokumentaci (listopad 2008)** připravovaného záměru

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

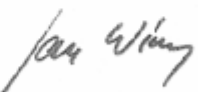
Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy vydává pro účely řízení dle zákona ke shora uvedené akci vyjádření dotčených orgánů:

Předložená dokumentace převážně reaguje na zjištění zpracovatele posudku. Ten totiž došel k závěru, že dokumentace obsahuje v příloze B9 (Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví) nepřesnosti natolik významné, že by mohly závažně ovlivnit celkové hodnocení vlivů záměru na životní prostředí. Jedná se o nesoulad údajů o hlukové situaci v příloze B.9 a v příloze B.6 (Hluková studie).

Provedené změny tak z hlediska námi chráněných zájmů lze považovat za nevýznamné a naše připomínky k dokumentaci ze srpna 2008 uvedené ve vyjádření SZn. S-MHMP-387973/2006/4/OOP/VI ze dne 13.10.2008 tak nadále zůstávají v platnosti.

Toto vyjádření je vydáváno dle § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád.

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

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



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA  
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY  
ODBOR OCHRANY PROSTŘEDÍ

PIID

Magistrát hlavního města Prahy  
odbor ochrany prostředí  
oddělení posuzování vlivů  
na životní prostředí  
- z d e -

Váš dopis zn. SZn. S-MHMP-387973/2006/4/OOP/VI Datum 13.10.2008

**Věc:** Vyjádření odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy jako dotčeného orgánu státní správy dle § 8 odst. 2, odst. 3 a odst. 6 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), k **přeprocované dokumentaci** připravovaného záměru

**Komunikační propojení MČ Praha 12 s Pražským okresem, stavbou SOKP 513 - křižovatka s SOKP Komořany, stavba č. 8560**

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy vydává pro účely řízení dle zákona ke shora uvedené akci vyjádření dotčených orgánů:

**1. Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu:** Ing. Bednář  
Bez připomínek.

**2. Z hlediska lesů a lesního hospodářství:** Ing. Fink

Varianty č. 1, 2 a 5A a 0 již byly mezi sebou porovnávány (viz naše předchozí vyjádření ze dne 18.12.2006 SZn. S-MHMP-387973/2006/1/OOP/VI a ze dne 19.6.2007 SZn. S-MHMP-387973/2006/3/OOP/VI). Nově projednávané varianty č. 7 a 9 dle předložené dokumentace nevyžadují, na rozdíl od ostatních aktivních variant, žádné zábery pozemků určených k plnění funkcí lesa, jsou tedy z hlediska námi chráněných zájmů vhodnější.

**3. Z hlediska nakládání s odpady:** Ing. Macura  
Bez připomínek.

**4. Z hlediska ochrany ovzduší:** Ing. Novák

Na základě závěru přerušeno veřejného projednání konaného dne 23. 1. 2008 je v předložené dokumentaci posuzována varianta 0, pravobřežní varianta 5A (výsledná varianta na základě vyhodnocení posuzovaných variant v původní dokumentaci z dubna 2007) a dvě nově projednávané levobřežní varianty 7 a 9 (místní varianty) se zahrnutím všech relevantních přípomínek vznesených na přerušeném veřejném projednání.

Modelovými výpočty rozptylové studie byl zjišťován vliv komunikačních propojení na obou březích Vltavy na kvalitu ovzduší. Vzhledem k malým rozdílům mezi oběma variantami na levém břehu Vltavy zpracovatel rozptylové studie porovnává variantu 9 s pravobřežní variantou 5A. Zjištěné imisní přírůstky byly porovnávány s imisním pozadím podle modelových výpočtů ATEM pro rok 2006.

Sídlo: Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1  
Pracoviště: Jungmannova 35/29, 111 21 Praha 1  
E-mail: [exp@cityofprague.cz](mailto:exp@cityofprague.cz)

tel.: +420 236 004 245  
fax: +420 236 007 074

Sídlo: Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1  
Pracoviště: Jungmannova 35/29, 111 21 Praha 1  
E-mail: [exp@cityofprague.cz](mailto:exp@cityofprague.cz)

tel.: +420 236 004 245  
fax: +420 236 007 074

-24-

S-MHMP-387973/2006-4-OOP/VI

Přírůstky průměrných ročních imisních koncentrací NO<sub>2</sub> u obou variant (5A a 9) dosahují v těsné blízkosti trasy 1 µg/m<sup>3</sup>, s poklesem ve větší vzdálenosti od komunikace na 0,7 až 0,5 µg/m<sup>3</sup>. Pole zvýšených imisních koncentrací vždy leží u pojižďené komunikace, v místech, kudy komunikace není vedena, lze pozorovat výrazně lepší hodnoty imisních koncentrací. V součtu s imisním pozadím by nemělo docházet k překračování průměrných ročních koncentrací NO<sub>2</sub>.

Přírůstky maximálních hodinových koncentrací NO<sub>2</sub> dosahují u varianty 5A v blízkosti komunikace 15 - 20 µg/m<sup>3</sup>. U varianty 9 dochází k rozšíření pásma přírůstku 20 µg/m<sup>3</sup> podél ulice Strakonické a současně u ulice Komořanské lze pozorovat určité „odlehčení“ v podobě přírůstků 10 - 15 µg/m<sup>3</sup>.

Přírůstky průměrných ročních koncentrací polétavého prachu PM<sub>10</sub> (vypočtená pouze primární prášina) dosahují u varianty 5A v blízkosti komunikace 0,3 µg/m<sup>3</sup>. U varianty 9 dochází k rozšíření pásma přírůstku 0,3 µg/m<sup>3</sup> podél ulice Strakonické a současně u ulice Komořanské lze pozorovat nižší přírůstky - 0,2 µg/m<sup>3</sup>. Podle poznámky zpracovatele rozptylové studie lze skutečné přírůstky imisních koncentrací se započítáním sekundární prášiny očekávat výrazně vyšší. Vzhledem k tomu, že v současné době hodnoty imisního pozadí polétavého prachu PM<sub>10</sub> jsou poblíž hranice imisního limitu, lze očekávat při provozu jakékoliv varianty v některých místech, především poblíž komunikace, překračování stanoveného limitu.

Obdobný výskyt koncentrací, vyznačující se zvýšenými hodnotami (v rozpětí desetin mikrogramů) lze očekávat u průměrných ročních koncentrací benzenu.

Jak je patrné z vykreslených map imisních přírůstků sledovaných škodlivin, zvýšená pásma koncentrací v blízkosti komunikací v každé variantě zasahují do obydlivých oblastí Komořan nebo Lahoviček.

Na základě zjištěného lze konstatovat, že varianta 5A přinese snížení emisí produkovaných z dopravy v hustěji obydlené části Komořan a zvýšení emisí v blízkosti její méně obydlené části. Varianta 9 provedením dopravy na druhý břeh Vltavy sníží emise z dopravy na větším území Komořan, ale způsobí nárůst emisí v oblasti Modřan, Lahoviček a Lahovic.

V závěru rozptylové studie je příznivěji hodnocena pravobřežní varianta 5A, díky které dojde ke snížení imisní zátěže v hustěji obydlené části Komořan. Levobřežní variantě 9 je vyřikáno zvýšení imisní zátěže v západní části Modřan, v Lahovicích a v obydlené části Lahoviček, kde se v současné době vyskytuje vyšší imisní pozadí než v Komořanech.

Současní předložené dokumentace je také vyhodnocení vlivů variant 5A a 9 na veřejné zdraví z hlediska znečištění ovzduší.

Jak vyplývá z výsledků hodnocení, ve výchozím stavu může v dané lokalitě docházet ke vzniku zdravotního rizika s chronickou i akutní expozicí částic PM<sub>10</sub>. Koncentrace NO<sub>2</sub> se pohybují pod hranici směrné hodnoty a imisní koncentrace benzenu jsou na hranici přijatelného rizika.

U hodnocení vlivu záměru v případě NO<sub>2</sub> a benzenu nezpůsobí realizace záměru ani u jedné varianty nárůst zdravotního rizika a nedojde ke změně situace v případě chronické expozice částic PM<sub>10</sub>. V případě akutní expozice částic PM<sub>10</sub> je možné očekávat nárůst výskytu dýchacích obtíží v přílehlé zástavbě. U varianty 5A se jedná o přílehlou oblast Komořan, u varianty 9 pak jižní část Lahovic a část Modřan. Z hlediska statisticky možného výskytu dýchacích potíží v dočasně populaci se jeví jako mírně příznivější varianta 9.

Součástí předložené dokumentace je komentář ke staveništní dopravě. V případě pravobřežní varianty 5A se předpokládá koordinace se stavbou SOKP 513, odkud by byla přemístěna zemina pro posuzovanou komunikaci, a tudíž příjezdová trasa by byla vedena mimo obytnou zástavbu Komořan. U levobřežních variant 7, 9 bude převážná část zemních prací prováděna na levé straně Vltavy, kde se s přípravou materiálu neočekávají problémy. Orgán ochrany ovzduší připomíná požadavky z předchozího stanoviska k posudku připravovaného záměru, zdůrazňující časovou i organizační koordinaci posuzované stavby ve variantě 5A se stavbou SOKP 513 jak z hlediska využití přebytečné zeminy z této stavby, tak z hlediska důsledného využití dopravních tras vedených z jinů přes navrhovanou mimoúrovňovou křižovatku. Zatížení obydlivých částí Komořan nákladní stavební dopravou je z hlediska ochrany ovzduší nepřijatelné.

Na základě výsledků předložené rozptylové studie a zdravotního posouzení orgán ochrany ovzduší neupřednostňuje žádnou z navrhovaných variant, pravobřežní i levobřežní řešení navrhovaného komunikačního propojení je z hlediska ochrany ovzduší akceptovatelné.

##### 5. Z hlediska ochrany přírody a krajiny: Ing. Bednář

Předkládaná zpracovaná dokumentace se blíže zabývá variantou minimální (srovnávací) - varianta 0, pravobřežní varianta 5A (výhledná varianta na základě vyhodnocení posuzovaných variant v původní dokumentaci z dubna 2007) a dvěma levobřežními "minimální" variantami. Jedná se o variantu, která přechází Vltavou téměř kolmo u soutoku s Berounkou - varianta 7 a variantu "místní šikmou" - varianta 9.

Varianta 0 ponechává stav bez připojení a bez výstavby nové komunikace. Z hlediska ochrany přírody a krajiny je varianta 0 nejvýhodnější. Tato varianta nepředstavuje žádné nové nepřiznivé vlivy na dřeviny rostoucí mimo les, krajinný ráz či ekosystémy. Touto variantou se dokumentace z důvodů neřešení nepřiznivé vlivu ze zvýšené dopravy v zástavbě Komořan dále nezabývá.

V samostatné příloze zpracované dokumentace je vyhodnocení aktivních variant záměru z hlediska vlivů na krajinný ráz, faunu a floru (biologický průzkum) a dendrologický průzkum. Předložený dendrologický průzkum popisuje jednotlivé lokality (v počtu 28) a na nich dřeviny, které se nacházejí na území předpokládáné výstavby komunikace nebo v její bezprostřední blízkosti a mohly by být stavbou zlikvidovány nebo nepřiznivé dotčeny". Z hlediska záborů ploch zeleně jsou vyhodnoceny všechny tři varianty, přičemž největší zábor vykazuje varianta 5A, nejmenší varianta 7. Z hlediska kvalitativního průzkumu uvádí, že ve všech variantách dojde v největší míře ke kácení nežádoucích introdukovaných dřevin (třmouk akát), v menší míře běžných druhů (topoly, vrby, jasanu) či ovocných dřevin. Výjimkou je výskyt několika jedinců jilmu ladního (Ulmus minor), z nichž velmi hodnotný je vzrostlý exemplář navržený na vyhlášení památným stromem, rostoucí na svahu pod Šabatkou (týká se varianty 5A). Tento exemplář nemá být stavbou komunikace bezprostředně ohrožen.

Z hlediska dopadu na okolní přírodní biotopy, podle biologického průzkumu, se jeví jako nejmenší problematická varianta 5A. V místě psamofitních společenstev je však třeba realizovat taková opatření, která umožní úspěšný sukcesní proces na převrstvených plochách zpět do stavu blízkému současnému. Za nejvíce problematickou je nyní považovat variantu 7, která přímo prochází nad vltavskými lůněmi západně od bývalého modranského cukrovaru (Modranské laguny). Stavba ve variantě 7 představuje silné negativní ovlivnění tohoto komplexu cenných mokřadních biotopů vltavských tůní. Varianta 9 představuje významný negativní zásah do levobřežních porostů říční nivy mezi pruhem vrbového porostu a komunikací na východním okraji zástavby Lahovišek, zhruba ve síředu trasy komunikace na tomto vltavském břehu. V tomto území je řada typických rostlinných druhů vázaných na zaplavované pobřeží řek a potoků, vzácněji stojatých vod často v kontaktu s rákosinami. Na tyto společenstva jsou vázány fytofágní bezobratlí. Dále tato varianta nepřiznivé ovlivní xerofitní enklávy vltavské navigace, které se svým charakterem blíží obdobným biotopům zaniklým v roce 2002 v přírodní památce Krňák.

Podle provedeného vyhodnocení vlivu stavby na krajinný ráz je nejmenší problémová varianta 5A - s nejmenším zásahem do krajinného rázu. Největším zásahem podle vyhodnocení je varianta 9. Dokumentace vyhodnocuje variantu 5A, jako variantu s nejmenším negativním vlivem na krajinný ráz z předmetných aktivních variant. Na základě výše uvedeného lze říci, že z hlediska ochrany přírody a krajiny je z aktivních variant nejvýhodnější varianta 5A, za akceptovatelnou lze považovat i variantu 9.

##### 6. Z hlediska myslivosti: Ing. Fink

Z hlediska námi chráněných zájmů nemáme připomínek.

##### 7. Z hlediska ochrany vod: Ing. Hrubá

Připomínky k označení ve variantách 1, 2 a 5A byly vyřešeny původní dokumentací z dubna 2007. Předložená zpracovaná dokumentace je vypracována ve variantách 5A, 7 a 9.

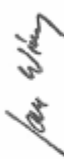
Ovlivnění kvality vody ve Vltavě bude zanedbatelné, protože veškeré srážkové vody z vozovek ve všech třech variantách budou před vyústěním do recipientu předčištěny v dešťových usazovacích nádržích vybavených normy stěnami pro zachycení ropných látek. Z hlediska ovlivnění kvality vody ve Vltavě jsou všechny varianty srovnatelné.

Ovlivnění průtočných poměrů ve Vltavě jako recipientu srážkových vod z hodnocené komunikace je ve všech třech variantách zcela zanedbatelné. Nejmenší srážkových vod odtéká z vozovek varianty 7 a nejvíce srážkových vod odtéká z vozovek varianty 5A.

Podle předloženého hydrotechnického posouzení navrženého násypu původní varianty 1, která nejvíce zasahovala do záplavového území, je hodnocen vliv navrženého násypu na hladiny velkých vod v údolí Vltavy jako nepodstatný. V rámci přepracované dokumentace bylo hydrotechnické posouzení doplněno o variantu 9. Z hlediska vlivu na průchod velkých vod ve Vltavě mají minimální vliv varianty 5A a 7. Větší ovlivnění způsobí varianta 9, která nejvíce zasahuje do záplavového území.

Předložené varianty řešení navrženého záměru 5A, 7 a 9 z hlediska vlivů na vodní poměry jsou srovnatelné, nejsou mezi nimi výrazné rozdíly. Doporučujeme realizaci varianty 5A, která ovlivní vodní poměry v daném území nejmenší. V dalším stupni projektové dokumentace požadujeme zajistit koordinaci navrženého záměru se stavbou sedimentačních nádrží tak, aby tyto nádrže byly vybudovány před uvedením komunikací do provozu.

Toto vyjádření je vydáváno dle § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád.

  
Ing. arch. Jan Winkler  
ředitel odboru

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



19 -12- 2008



**MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 12  
ÚŘAD MĚSTSKÉ ČÁSTI**

ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Magistrát hl. m. Prahy  
odbor ochrany prostředí  
Jungmannova 35/29  
111 21 Praha 1

VÁS DOPIS ZNAČKY/ZE DNE  
S-MHMP-  
387973/2006/OOP/VJEIA/  
257-3c/Nov  
VĚC

NAŠE ZNAČKA  
P12 45624/2008  
OŽP/7a

VYŘZUJE / LINKA  
Ing. Tatal  
241 714 483

PRAHA/DATUM  
16.12.2008

Vyjádření městské části Praha 12 k přepracované dokumentaci vlivů na životní prostředí záměru  
„Komunikační propojení MČ Praha 12 s Pražským okruhem, stavbou SOKP 513 -  
křížovatkou s SOKP Komořany, stavba č. 8560“.

V příloze Vám zasíláme vyjádření městské části Praha 12, jakožto dotčeného územního  
samosprávného celku k přepracované dokumentaci vlivů na životní prostředí záměru zařazeného  
v kategorii II, bodu 9.1, přílohy č.1 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní  
prostředí „Komunikační propojení MČ Praha 12 s Pražským okruhem, stavbou SOKP 513  
- křížovatkou s SOKP Komořany, stavba č. 8560“.

*(Signature)*  
RNDr. Milena Ježková  
vedoucí odboru

Příloha : Usnesení městské části Praha 12 č. 67.42.08 ze dne 09.12.2008

Stálek: Přítková 830/25, 143 12 Praha 412  
Pracoviště: Cihlová 796, 142 00 Praha 4 - Kamýk  
Bacovní spojení: Česká sportovní Praha 4  
Číslo účtu: 20007623890800  
fax: 241 715 245  
e-mail:prod@mcpra12.mpsnet.cz  
tel. 241 710 447  
tel. 241 714 483  
IČ: 00231151

**MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 12  
RADA MĚSTSKÉ ČÁSTI**

**USNESENÍ**

č. 67.42.08  
ze dne 09.12.2008

Komunikační propojení MČ Praha 12 s Pražským okruhem, stavbou  
SOKP 513 - křížovatkou s SOKP Komořany, stavba č. 8560 -  
přepracovaná dokumentace - posouzení vlivů na životní prostředí

Rada městské části

**1. bere na vědomí**

přepracovanou dokumentaci k posouzení vlivů na životní prostředí záměru  
„Komunikační propojení MČ Praha 12 s Pražským okruhem, stavbou SOKP  
513 - křížovatkou s SOKP Komořany, stavba č. 8560“ zpracovanou podle zá-  
kona 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně někte-  
rých souvisejících zákonů

**2. konstatuje,**

že provedené změny v předložené dokumentaci 11/2008 nemají vliv na znění  
předchozího usnesení rady č. 62.34.08 ze dne 30.09.2008

**3. ukládá**

RNDr. Mileně Ježkové - vedoucí odboru životního prostředí, zajistit doručení  
tohoto usnesení Magistrátu hl. m. Prahy, odboru ochrany prostředí, Jung-  
mannova 35/29, Praha 1

Termín: 2.1.2009


*(Signature)*  
Petr Hana  
starosta

*(Signature)*  
JUDr. Helena Chudomelová  
zástupce starosty



Předkladatel:  
Zpracovatel:  
Na vědomí:

Ing. Jandová Hana - zástupce starosty  
RNDr. Ježková Milena - vedoucí OŽP  
Ing. Tatal Ivan - vedoucí odd. ŽP  
RNDr. Ježková Milena - vedoucí OŽP 2 x



**MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 12**  
**ÚŘAD MĚSTSKÉ ČÁSTI**

ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

**MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 12**  
**RADA MĚSTSKÉ ČÁSTI**

**USNESENÍ**  
č. 62.34.08  
ze dne 30.09.2008

Komunikační propojení MČ Praha 12 s Pražským okresem, stavbou SOKP 513 - křižovatka s SOKP Komoňany, stavba č. 8560 - přepracovaná dokumentace - posouzení vlivů na životní prostředí

**GISTRÁT hlavního města PRAHY**  
Hlavní podatelna - Jungmannovag 35/29  
PID tvořené na samostatném listu, ať časovým údajem

Magistrát hl. m. Prahy, odbor ochrany prostředí  
Jungmannova 35/29, v. z. 2008, Pátek 15.10.2008  
111 21 Praha 1

VÁS DOPIS ZNÁČKA/ZE DNE: P12.35805/2008  
S-MHMP-387973/2006/00PVI/EIA/253-3a/Nov

VYŘIZUJE / LINKA: Ing. Panská 241 714 483

PRÁHA/DATUM: 6.10.2008

NAŠE ZNÁČKA: P12.35805/2008  
OŽP/Če-2

Vyjádření městské části Praha 12 k přepracované dokumentaci záměru „Komunikační propojení MČ Praha 12 s Pražským okresem, stavbou SOKP 513 – křižovatka s SOKP Komoňany, stavba č.8560“

V příloze Vám zasíláme vyjádření městské části Praha 12, jakožto dotčeného územního samosprávného celku, k přepracované dokumentaci záměru zařazeného v kategorii II, bodu 9.1, přílohy č. 1 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí „Komunikační propojení MČ Praha 12 s Pražským okresem, stavbou SOKP 513 – křižovatka s SOKP Komoňany, stavba č.8560“

*(Signature)*  
RNDr. Milena Ježková  
vedoucí odboru




*(Signature)*  
V. z. JUDr. Helena Chudomelová  
zástupce starosty

**Předkladatel:** Ing. Jandová Hana - zástupce starosty  
**Zpracovatel:** RNDr. Ježková Milena - vedoucí OŽP  
Ing. Cermáková Helena - pracovníce OŽP  
**Na vědomí:** RNDr. Ježková Milena - vedoucí OŽP 2 x

Střída: Písková 830/25, 143 12 Praha 412  
Pracoviště: Cihlová 796, 142 00 Praha 4 - Kamýk  
Bankovní spojení: Česká spořitelna Praha 4  
číslo účtu: 2000762389/0800

fax: 241 715 245  
e-mail: podatelna@p12.mcpmet.cz  
tel. 261 710 447  
tel. 241 714 483  
IČ: 00231151



**ČESKÁ INSPEKCE  
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ**

Oblastní inspektorát Praha  
Referát integrace  
Wolkrova 40/11, 160 00 Praha 6 - Bubeneč  
tel.: 233 068 105, fax: 233 066 103  
e-mail: mares@ph.czp.cz, www.czp.cz  
IČ: 41 69 32 05

**Magistrát hl. m. MHP052XS9AY**  
Odbor ochrany prostředí

Jungmannova 35/29  
111 21 Praha 1

ibp, n.ú.sta PRAHY  
Mongrova 35/29  
I. káhu, sed. káhu, sed. káhu

... 22-12-2008

... vyjádření / tisk / ... Mlýnský náhon a cistám  
Ing. Pokorný / 6107 / 10267 Praha 18.12.2008

**Závěr:**  
ČiZP OI Praha má k předložené připravené dokumentaci upozornění ze strany odpadového hospodářství a ochrany vod. Inspekce trvá na vybudování usazovacích nádrží a dále doporučuje, že z hlediska OOP jsou všechny varianty problematické a v případě realizace doporučuje jako nejvhodnější variantu 9.

ČESKÁ INSPEKCE S1  
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ  
OBLASTNÍ INSPEKTORÁT  
PRAHA

Ing. Miroslav Mareš  
vedoucí referátu integrace  
ČiZP OI Praha

**Věc:** Zveřejnění připravené dokumentace vlivů na životní prostředí záměru „Komunikační propojení MČ Praha 12 s Pražským okretem, stavbou SOKP 513 – křižovatka s SOKP Komořany, stavba č. 8560“, zařazeného v kategorii II, bodu 9.1, přílohy č.1, podle zákona č. 100/2001 Sb.

Dopisem uvedené značky byl požádán oblastní inspektorát Praha ČiZP o vyjádření k připravené dokumentaci. K ní vydáváme následující komplexní stanovisko:

**Oddělení odpadového hospodářství:**  
Z hlediska zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, nemáme k předloženému záměru zásadní připomínky. Upozorňujeme však na skutečnost, že při nakládání se stavebním materiálem obsahujícím azbest se mimo jiné tento stavební materiál musí odvést na skládku nebezpečných odpadů ve stavu, kdy je stabilizovaný a zabalený. Je důležité, aby odpad byl převážen tak, aby nedocházelo k úniku azbestu.  
Vyřizuje: Mgr. Křivánková

**Oddělení ochrany ovzduší:**  
K předložené dokumentaci nemáme připomínek dle platné legislativy o ochraně ovzduší. Nejedná se v tomto případě o zdroj znečišťování dle zákona č. 68/2002 Sb., o ochraně ovzduší ve znění pozdějších předpisů.  
Vyřizuje: Ing. Jiráskova Petr

**Oddělení ochrany vod:**  
Připravená dokumentace již uvádí, že k odvodňovaným úsekům budou před zaústěním do recipientů vybudovány usazovací nádrže. OOV požaduje, z důvodu ochrany recipientu, podmínit stavbu vybudováním usazovacích nádrží, neboť navržená stavba je umístěna ve 2. PHO vodáry Podolí. Dále upozorňujeme na skutečnost, že přírodním zásahem do prostoru Modřanských lagun, je spojené riziko migrace kontaminantů ( CIU a TK), které se nesházejí v tomto prostoru. Kontaminace sedimentů v lagunách byla zapřičiněna v minulosti.  
Vyřizuje: Ing. Nášek

**Oddělení ochrany přírody:**  
Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, je nutno konstatovat, že z hlediska ochrany přírody je každá z variant problematická. Je však zřejmé, že realizace varianty 5A velmi zásadně negativně ovlivní Modřanské laguny, a to nejen blízkostí silnice od lagun.  
Z hlediska ochrany přírody by bylo podle názoru ČiZP lepší realizovat variantu 9 i přes narušení krajinného rázu výstavbou mostu přes Vltavu.  
Vyřizuje: Ing. Kadlecová

# HYGIENICKÁ STANICE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

Rybiřská 12, pošt. schr. 203, 110 01 Praha 1  
Tel.: 296 336 756 Fax: 296 336 755  
E-mail: HS@HYGPRAHA.CZ WWW.HYGPRAHA.CZ

AHY



MHMP04ZR79L

Magistrát hlavního města Prahy  
Odbor ochrany prostředí  
Mariánské náměstí 2  
110 01 Praha 1

2 2 12 2008

Identifikační údaje zpracovatele  
Vyřizuje: Ing. Herbrychová Počet příloh V Praze,  
Počet listů

č.j.: ÚPL/1005/7536/80424/08

**Věc:** Zveřejnění přepracované dokumentace vlivů na životní prostředí záměru zařazení v kategorii II, bodu 9.1 přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění (dále jen zákon)

Dopisem ze dne 2.12.2008, č.j. MHMP-387973/2006/OOP/V/IEIA/2533-3-0-0-0-0v jste požádali Hygienickou stanici hl. m. Prahy (dále jen HS HMP) o vyjádření k přepracované dokumentaci pod přílohou 4 k zákonu záměru „Komunikační propojení MČ Praha 12 s Pražským okresem, stavba SOKP 513 – křižovatka s SOKP Komořany, stavba č. 8560“.

Předloženou dokumentaci zpracoval Pragoprojekt, a.s., K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha v listopadu 2008 pod číslem zakázky 08-378-0-000.

Dokumentace byla přepracována na základě doporučení zpracovatele posudku. Důvodem byl nepřesnost v příloze B.9 *Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví*, resp. nesoulad údajů o hlukové situaci v příloze B.9 a B.6 *Hluková studie*.

K přepracované dokumentaci ze dne 11.9.2008, č.j. MHMP-387973/2006/OOP/V/IEIA/2533-3-0-0-0-0v vydala HS HMP stanovisko dne 7. 10. 2008. Na základě přepracované dokumentace ze dne 12. 2008 HS HMP vydává toto stanovisko.

Z hlediska vlivu záměru na zdraví obyvatel (zpracováno Mgr. Janem Karlem v listopadu 2008) byly jako hlavní faktory uvažovány hluk a znečištění ovzduší. Při zpracování studie byla vypočte zohledněna mj. i sekundární prašnost u suspendovaných částic frakce PM<sub>10</sub>.

Z výsledků hodnocení znečištění ovzduší vyplývá, že ve výchozím stavu může v dané lokalitě docházet ke vzniku zdravotního rizika, zejména v souvislosti s chronickou i akutní expozicí částic PM<sub>10</sub>. Koncentrace NO<sub>2</sub> se pohybují pod hranici směrné hodnoty a imisní hodnoty benzenu jsou i hranici přijatelného rizika. Realizace záměru nezpůsobí, v případě NO<sub>2</sub> a benzenu) v žád z hodnocených variant nárůst zdravotního rizika, stejně se nezmění situace v případě chronické expozice částicím PM<sub>10</sub>. Pouze při akutní expozici částicím PM<sub>10</sub> je možný nárůst výskytu dýchacích obtíží v přílehlé zástavbě. Z hlediska statisticky možného výskytu dýchacích obtíží se jako mírn příznivější jeví varianta 9.

Z výsledků hodnocení vlivu hluku na zdraví obyvatel vyplývá, že ve výchozí situaci, možné očekávat lokálně zvýšené hodnoty hlukové zátěže, které mohou v nejbližší zástavbě indikovat zvýšený výskyt ischemické choroby srdeční (ICHS), v dalších částech obytné zástavby byly vypočten hodnoty indikující silné obtěžování hlukem. V případě varianty 5a lze očekávat, že v zájmovém území dojde k reálnému poklesu kardiovaskulárního rizika, v nejbližší obytné zástavbě je možné očekávat reálné se projevující pokles počtu obtěžovaných obyvatel. Nárůst těchto charakteristik nedostahu dojde k počtu zasažených obyvatel) takové výše, aby se v praxi reálně projevil. V případě varianty 9 nebylo vypočteno snížení hlukové zátěže, které by se reálně projevilo nižším výskytem zdravotních problémů. V jedné z lokalit, kde byl vypočten nárůst hlukové zátěže, nelze zcela vyloučit že se tato změna reálně neprojeví ve výskytu zdravotních problémů.

Celkově lze konstatovat, že z hlediska kvality ovzduší a jejího vlivu na zdraví obyvatel se jako mírně lepší ukazuje varianta 9, v případě hlukové zátěže je to varianta 5a. Důvodem je také skutečnost, že *hodnocení vlivů hluku bylo provedeno již za předpokladu realizace protihlukových opatření* (navržených v hlukové studii), zatímco u vlivů znečištění ovzduší *nebyla obdobná opatření realizována*.

Pořadí variant na základě posouzení celkové pohody obyvatel je mírně nejvýhodnější varianta 9, srovnatelně pak varianty 5a a 7.

Vzhledem k překročení hygienických limitů v okolí navrhovaných variantních řešení upozorňujeme, že v případě realizace záměru bude nutné vyhlášení ochranného hlukového pásma, které vymezí prostor, na jehož hranici bude dodržen hygienický limit hladiny hluku pro denní i noční dobu (v L<sub>eq</sub> 60/50 dB). Ochranné pásmo musí být vyhlášeno současně s vydáním územního rozhodnutí, a to se všemi důsledky na možnost užívání stávajících obytných staveb a zákazem výstavby obytných staveb nových.

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

  
Ing. Jarmila Herbrychová  
vedoucí referent pro státní správu



Příl. 2f: Vyjádření Družstva spoluvlastníků domu v Praze 4, Nad teplárnou 2076 a Sdružení občanů Prahy 12, o. s., se sídlem na Šabatce 4



MHMPP049F8KH

Družstvo spoluvlastníků domu v Praze 4  
Nad teplárnou 2076/29, Praha 4, Komořany  
IČO: 61862665

a  
Sdružení občanů Prahy 12  
o.s. se sídlem Na Šabatce 4, Praha 4, Komořany  
IČO: 16666812

387 973 / 06

<b>MAGISTRÁT hlavního města PRAHY</b> Hlavní podatelna - Nová radnice	
Hlavní Č.j. uvedené na samolepicím štítku pod čárovým kódem	
DOŠLO dne:	29-12-2008
Identifikační údaje zpracovatele	Počet listů
	Počet příloh

Odboru ochrany prostředí  
Magistrát hlavního města Prahy  
Mariánské náměstí 2  
Praha 1

V Praze dne 22.12. 2008

Věc: Vyjádření k úpravě dokumentace z listopadu 2008 podle § 8 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí pro záměr **KOMUNIKAČNÍ PROPOJENÍ MČ PRAHA 12 S PRAŽSKÝM OKRUHEM, STAVBOU SOKP 513 – KŘÍŽOVATKA S SOKP KOMOŘANY, STAVBA Č. 8560**

Využíváme svého práva jako dotčené subjekty a vyjadřujeme se tímto k výše uvedené dokumentaci. Vzhledem ke shodným názorům na předkládanou dokumentaci předkládáme vyjádření za dva subjekty společně – za Družstvo spoluvlastníků domu v Praze 4 a za Sdružení občanů Prahy 12. Zde je naše včasné společné

#### písemné vyjádření

1. Ocenili jsme, že v dokumentaci je zařazena šikmá mostní varianta (označená jako varianta 9 a navržená Atelierem pro životní prostředí), její přínos je ale stále popřen podle našeho názoru neodborným a neobjektivním posouzením vlivů této varianty. Jako nejvíce do očí bijící se jeví údaje v části dokumentace D.I.7. „Vliv na faunu, flóru a ekosystémy“. V této kapitole je psáno: *Vé variantě 9 je .... nutno konstatovat, že stavba povede k zániku poměrně cenného biotopu říční nivy v Lahovičkách, v současné době zcela ojedinělého v pražském regionu..... V současné době jde o společenstvo kriticky ohrožené v podmínkách České republiky.*

Na tento výrok jsme reagovali již ve vyjádření k dokumentaci ze srpna 2008. V reakci na toto vyjádření byl v dokumentaci z listopadu 2008 doplněn kód, pod kterým je chráněno společenstvo svazu Senecion fluvialis, které se údajně na tomto území nachází. Proč tedy nejsou podobné informace také doplněny pro druhy ohrožené ostatními variantami (i když se zde vyskytují také druhy chráněné evropskou legislativou)? Právý břeh Vltavy přímo dotčený variantou 5A je dokonce navržen na vyhlášení Přírodní památkou a tento proces je na MHMP ve fázi realizace. V dokumentaci EIA je však toto zamlčeno a ani nejsou vyčteny ohrožené a chráněné druhy tohoto území. Takovéto jednostranné doplnění svědčí o jednostranném zkreslení skutečnosti ve prospěch jedné a ke škodě druhé varianty. V proceduře posuzování vlivů je nutno naplnit zásadu materiální pravdy a tedy pracovat s pravdivými konstatacemi! Výsledkem musí být objektivní odborný podklad (§ 1 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb.)!

2. Nesprávné hodnocení varianty 9 se dále opakuje na mnoha jiných místech a v závěrečné jednotlivých částech hodnocení vlivů jsou zmiňována pouze fakta navozující určitý jednostranný dojem a výsledek ve prospěch varianty 5A.

Především tvrdíme i v tomto vyjádření. Této připomínky se nelze „zbavit“ pouze dvěma alibistickými doplňky v nové dokumentaci: str. 26: *Nové řešení v jakékoliv variantě přivádě do oblasti Modřan (ul. Gen. Šišky, Čsl. exilu) další dopravu, více to bude v případě variant 7 a 9 zatráhnutím trasy z Pohořelou přes Radotín, a str. 110: Zvýšení dopravy do území Modřan (pozn.: pro variantu 5A) je menší než u variant 7 a 9. Stejně jako na citované straně 26 by bylo možné říci, že stavbou varianty 5A se zatráhnutí trasy z SOKP přes Modřany.*

S přidáním výrokem na str. 110 nelze též souhlasit. Znovu opakujeme, že zvýšení počtu vozidel projíždících Modřany po realizaci jakékoli varianty bude způsobeno vředy ze stejného důvodu: jízdu řidiči na silniční okružní kolem Prahy (dále SOKP). Toto tvrzení je podloženo v tabulce 8, str. 24 dokumentace, kde je vyjádřena 24 hodinová intenzita dopravy přiváděné do Modřan:

úsek Gen. Šišky ... SOKP – varianta 5A – 22 300 vozidel  
 úsek Gen. Šišky...Strakonická – varianta 9 – 22 700 vozidel  
 úsek Gen. Šišky...K. Vyrstřkovu – nulová varianta (j. bez stavby č. 8560) – 13 800 vozidel

Na jedné straně je zamlčováno, že varianta 5A odřízne Komoňany od přímého spojení MHD se Zbraslaví a Radotínem a na druhé straně, že varianta 9 odlehlí Komoňany i Modřany u cukrovary sníž by tam způsobila jakékoliv jiné škody. U varianty 9 je zdůrazňováno, jak by mohla ohrozit pomník padlým v Lahovických, ale jenom proto, že takové řešení navrh zpracovatel provedení, ačkoli podnět obě sdružení zachová v tom místě stávající stav, který pomník neohrožuje. U var. 5A je zdůrazněn přínos pro bezpečnost provozu v Komoňanech snížením provozu o cca 10 tisíc vozidel/den a je zamlčeno zhoršující vliv na bezpečnost provozu na SOKP následkem umístění nové křižovatky v rozporu s ČSN a zvýšení provozu o téměř 13 tisíc vozidel/den.

Výslovně nepravdivý je výrok v komplexní charakteristice vlivů záměru na životní prostředí na str. 111, že „dopravní funkce Komoňanské ulice bude (pozn. u var. 9 i u var. 7) zachována beze změny“. Pravda je, že u var. 9 bude stejně jako u var. 5A nahrazena dominantní funkce dnešní Komoňanské ulice pro spojení se strakonickou silnicí i SOKP novou trasou - její zatížení proti nulové variantě klesne na méně než polovinu.

Výsledkem takového zamlčení a jednostrannosti (zjevně neobjektivním hodnocením) je celkový dojem a také tak je psán i závěr, že varianta 5A je z hlediska hodnocení vlivů na životní prostředí výhodnější než varianty 7 a 9.

3. Ačkoli je pravda, že „hodnocení vlivů na životní prostředí se primárně nezabývá technickou stránkou záměru... je nutné konstatovat, že zásadní nesoulad napojení varianty 5A na SOKP s ČSN 73 6101, ČSN 73 6102 a ČSN 73 6110, které v dané lokalitě nepřipouštějí samotnou existenci nové křižovatky pro napojení na SOKP, není řešen komentářem k jiné, delší problematice nesouladu s ČSN 73 7507 – str. 132: *navrh MUK ve variantě 5A vyžaduje udělení výjimek z minimálních bezpečnostních požadavků. Mikrosimulace prokázala, že řešení bude z dopravního hlediska funkční. Ostatní rizika mohou být snížena návrhem systému proměnného dopravního značení a světelné signalizace.*

Z kontextu zde vyřčená formulace *řešení bude z dopravního hlediska funkční* se vztahuje ke zcela jiné problematice (viz str. 19), než je narušení bezpečnosti provozu na mezinárodním tahu, ke kterému by došlo vlivem umístění nové křižovatky dle var. 5A ve zcela nedostatečné vzdálenosti k sousední křižovatce v Lahovicích, která je navíc nejsložitější křižovatkou na celém SOKP.

Následující tvrzení, že *varianta 9 má po podrobném technickém posouzení parametry*

*(především podélný sklon), které nespĺňají požadavky příslušné ČSN, znamená jen to, že zpracovatel technického posouzení (z firmy DIPRO s projektovou autorizací) postupoval neodborně a překročil normou přípustnou hodnotu podélného sklonu. Ačkoli nová komunikace musí od začátku stoupat (stejně jako stávající Komoňanská ul., s níž je v ostrém ohlu), navrhl v začátku protismyslné klesání a ačkoli potřebná výška železničního průjezdného průřezu je 6,20 m, navrhl nadbytečnou výšku 7,00 m – aby pak ve stoupání přes trať vytvořil podélný sklon, který je již nepřipustně vysoký. Z toho na jedné straně vyplývá, že místo objektivního posouzení (a příp. návrhu na možné snížení průjezdného průřezu) firma DIPRO vyrobila jen záměrně negativní průřez a odpovídající zpracovatel dokumentace EIA to do jejího textu nekriticky převzal. Na druhé straně to dokládá, že podélný sklon varianty 9 při dané vzdálenosti mezi začátkem komunikace a tratí ve skutečnosti vyhovuje přípustným hodnotám dle příslušné ČSN 73 6110 pro sklon i poloměr zakřivovacího oblouku na rychlost 50 km/h. Výrok na str. 19 (resp. 133) „aby trasa mohla vystoupat nad budoucí úroveň elektrifikované železniční trati, musí být navržena v podélném spádu kolem 9,6 % (resp. větším než přípusť ČSN)“ je proto lživý, stejně jako podobné tvrzení na str. 132, které navíc navozuje dojem o nespĺnění i nějakých jiných požadavků.*

Výše uvedené tvrzení o parametrech „po podrobném posouzení“, uvedené mj. i v závěru všeobecně strozumitelného shrnutí (určeného pro neodbornou veřejnost), pak vzbuzuje klamný dojem, že varianta 9 má vážné závady a překážky k tomu, aby byla vybudována. To ve skutečnosti není pravda – i ve vztahu k závěrečnému odstavec shrnutí o schválení varianty 5A městským zastupitelstvem, které se týká jen dopracování návrhu na změnu územního plánu a výběru mezi variantami 5A a 7.

Varianta 9 městskému zastupitelstvu předložena nebyla, ačkoli na rozdíl od varianty 5A neobsahuje kontroverzní MUK na SOKP a plní i funkci chybějícího propojení mezi městskými částmi na obou březích Vltavy, a to při menším rozsahu stavby, která je navíc umístěna mimo obytné či k obytné zástavbě určené území.

4. V našem vyjádření k dokumentaci EIA ze srpna 2008 jsme žádali vysvětlení (bod č 4), kterých referenčních bodů se týká zvýšení hladiny hluku o 6dB na pravém břehu Vltavy, které způsobí započtení Strakonické ulice do hlukové studie (tento nesoulad byl jedním z důvodů vrácení dokumentace z roku 2007). Po prostudování hlukové studie z dokumentace listopad 2008 jsme opět nezaznamenali zvýšení hodnot hlukového zatížení po započtení Strakonické ulice o tuto mezní hodnotu. Následuje souhrn uváděných hodnot v jednotlivých dokumentacích pro vybraný referenční bod Nad teplemou 29 pro 3.NP, který byl v dokumentaci zhodnocen jako nejvíce hlukově zatížený (viz dále bod 5):

	varianta 0		varianta 5A	
	den	noc	bez PHS	s PHS
dokumentace 2007	54,2	48,7	64,1	55,8
dokumentace 2008	56,8	50,4	65,9	59,4

Znamená to, že dokumentace z roku 2007 používala jinou metodu studie, že ani po zohlednění Strakonické ulice se v nové dokumentaci v žádném bodě nezvyšil hluk o 6 dB oproti dokumentaci z roku 2007? Znamená to, že jedna z těchto dvou studií je vypracovaná nesprávně? Požadujeme vysvětlení tohoto nesouladu, případně žádáme o uvedení bodů, kterých se týká „misty až o 6dB“ u započtení hluku ze Strakonické ulice.

V této souvislosti dále vznášáme dotaz, zda bylo dodrženo konstatování z dokumentace srpen 2008 str. 44: ... *Současná úroveň hlukové zátěže v okolí ul. Komoňanské, Strakonické a v okolí*

*případně budoucí komunikace nebyla vzhledem k roční době zjišťována měřením, situace bude ověřena v září 2008.* Byla hluková situace v září 2008 ověřována? V nové dokumentaci z listopadu 2008 je formulace na str. 44 úplně totožná a nemašli jsme, že by takové měření bylo do dokumentace zapracováno.

5. V přepracované dokumentaci z listopadu 2008 se v závěru přílohy B9 – Vlivy na zdraví – objevují oproti dokumentaci ze srpna 2008 zcela odlišná konstatování ohledně výčtu míst s největším vlivem na zdraví. V tomto závěru je hodnocen dům Nad teplárnou 29, který je ve vlastnictví Družstva spoluvlastníků domu v Praze 4, jako místo, kde dojde při realizaci varianty 5A k:  
nejvyššímu nárůstu hodnot hlukové zátěže v denní i noční době  
nejvyššímu nárůstu kardiovaskulárního rizika  
nejvyššímu nárůstu počtu obyvatel rušených při spánku (z hodnot *L<sub>day-night</sub>*)

Předpokládáme, že tyto změny, resp. jejich původně nesprávné podklady, byly důvodem k přepracování dokumentace ze srpna 2008. Tyto změny představují zásadní změny pro naše Družstvo a nemůžeme souhlasit s tím, že např. v závěru hlukové studie byla ponechána formulace ze srpna 2008: *...K mírnému zhoršení pak dojde v okolí nových komunikací. U pravoběžných variant je to zejména podél ulice Nad teplárnou... a v závěru rozptylové studie: a ... jako výhodnější variantu lze z hlediska rozptylu vyhodnotit pravoběžní variantu 5A, která... mírně zvýší emisní zatížení v západní části Komořan...*

Opět opakujeme, že podle našeho názoru a zkušenosti nelze nazvat výstavbu čtyřpruhové komunikace s celodenním zatížením 22 300 vozidel (ve vzdálenosti 15-20m od našeho domu) jako mírné zhoršení stavu, když v současné době na tomto místě není komunikace žádána.

6. I v tomto vyjádření vznášíme následující námítku:

V hlukové studii, bod 3, je uvedeno: *„Zjištění hlukové zátěže z dopravy je provedeno pro původní variantu 5A a novou variantu 9, posouzení a návrh protihlukové ochrany v obytných lokalitách v blízkosti plánovaného komunikačního propojení v roce 2020 (po dokončení zmíněného propojení a v jeho plném provozu).“* Pokud by měla být realizována varianta 5A, musela by protihluková opatření (protihlukové stěny o výšce minimálně 6 m pro variantu 5A v celé délce) být budována souběžně s budováním komunikace, nikoliv po jejím dokončení. V podminekách stanoviska EIA by pak musel být zapracován požadavek, aby byla vypracována dokumentace pro co nejučinnější protihluková opatření, a to co nejdříve v průběhu další projektové přípravy tak, aby tato opatření mohla být realizována včas a nedošlo k situaci, že nová komunikace bude v provozu a pak se teprve začne připravovat projektová dokumentace pro protihluková opatření.

V hlukové studii je dále uvedeno pro variantu 5A, že *„V dřívějších hlukových studiích byly podíl nové komunikace po levé straně téměř v celé délce navrženy protihlukové stěny o proměnlivé výšce 3-6m přerušené v místě křižovatek. ... Stěny jsou protaženy z důvodu ochrany zámečku ČHMÚ a výukového areálu jízdárny (V01) až do km cca 2,0.“* Přesto na vizualizacích varianty 5A (Vliv záměru na krajinný ráz, pohled č. 2 a 3) nejsou zřetelně žádné protihlukové stěny. Také není jasné, zda je do vizualizace zakomponováno přemístění drážního tělesa blíže k řece – je tedy nutno požadovat doplnění dokumentace EIA o realistické pohledy včetně přesunutí trati a protihlukových opatření.

7. V hlavní dokumentační části (str. 12) se poprvé objevuje nová úvaha o možnosti prodloužení tramvajové trati do Komořan (*„URM nově navrhuje územní rezervu pro možnost*

*prodloužení tramvajové trati do Komořan s využitím vlečky.“*). Tato informace ale nebyla zatím nikde projednávána a není uvedena nikde jinde a ani v hlukových studiích s ní není počítáno. Stávající (i minulé) provoz vlečky a provoz tramvajové trati se ale pochopitelně významně liší, takže by aktuální hlukové studie realizaci tramvajového prodloužení ztratily platnost: Sousedství obytné zástavby, obzvlášť v ulici Nad Teplárnou, by vyžadovaly stavbu protihlukových opatření nejen pro realizaci komunikace ve variantě 5A, ale i pro realizaci tramvajové trati. Proto by v případě realizace varianty 5A musel být formulován striktní požadavek na výstavbu protihlukových stěn v této lokalitě rovnou v co nejvyšším provedení.

Je důvodný předpoklad, že plánovaná výstavba tramvajové trati na tělese vlečky přivede obyvatele domů v ulici Nad Teplárnou do tíživé hlukové situace. Proto by musela v případě realizace této varianty být realizována již v průběhu výstavby veskerá protihluková opatření (včetně výměny oken) u nejvíce exponovaných staveb, a to u všech jejich podlaží a bytových jednotek.

8. Za zcela zásadní pochybení dokumentace EIA a neodborný přístup k jejímu zpracování považujeme předpoklad uvedený na str. 79, že *„nejvyšší povolená rychlost na novém komunikačním propojení bude 50 km/h.“* Jedná se o čtyřpruhovou komunikaci vedenou již od Modřan mimo zástavbu, umožňující mnohem vyšší bezpečnou rychlost a varianta 5A má dokonce vyšší parametry než ostatní varianty. Ve srovnání s jinými podobnými úseky na území Prahy zde musíme předpokládat povolenou rychlost alespoň 70 km/h a dokumentace EIA (vzhledem k principu předběžné opatření) by měla uvažovat vlivy ještě vyšší rychlosti, která zde bude prakticky dosahována. Skutečné dopady u lokality, kudy prochází, pak budou významně vyšší nejen u emisí škodlivin do ovzduší včetně sekundární prašnosti, ale i vlivem hluku a vibrací.

Přiznáním vyšší rychlosti na nové komunikaci, která je ve variantě 5A mnohem delší a poskytuje plynulejší napojení na SOKP než ostatní varianty, se také odstraňuje umělé časové znevýhodnění této varianty a dosáhne realistického vyjádření její ve skutečnosti větší dopravní atraktivitě. Podle toho bude významně vyšší i skutečný objem dopravy, touto variantou nově zavedené do Modřan, Hodkoviček i Braníka. Na druhé straně se tím vysvětluje, proč v podkladu o dopravním zatížení komunikační sítě vyšly v Modřanech menší a tedy příznivější hodnoty právě pro variantu 5A. Tyto hodnoty, které jsou současně podkladem pro odvození vlivů na životní prostředí, z uvedených důvodů zcela zřejmě nejsou realistické a tím je zásadním způsobem zkresleno i výsledné hodnocení variant.

Proto požadujeme zapracovat do dokumentace EIA reálné předpoklady o rychlosti na nových komunikacích a podle toho upravit hodnocení vlivů na životní prostředí.

Závěrem důrazně sdělujeme:

a) Česká republika je podle ústavní proklamace právním státem, který je založen na respektu k právům a svobodám člověka a občana (čl. 1 Ústavy ČR). Z toho vyplývá, že stát i ostatní subjekty nesmí připravovat ani uskutečňovat takové zásahy v území, jež by vedly k nadlimitnímu zatížení tohoto území nebo by takový protiprávní stav již existující dále zhoršily. Nelze také obětovat příznivé životní prostředí jedněch ve prospěch jeho zachování pro jiné. Podrobný výklad obsahuje příloha tohoto podání.

b) a zároveň zdůrazňujeme, že se na proces EIA plně vztahuje zákon č. 100/2001 Sb., který stanoví, že výsledkem předepsané procedury musí být objektivní odborný podklad (§ 1 odst. 3).

Zároveň zde podnětne platí základní zásady činnosti správních orgánů ve smyslu § 2-8 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu ve smyslu § 177 odst 1 téhož zákona. Proto je nezbytné, aby dokumentace byla zpracována kvalifikovaně a nestranně, odrážela skutečný a aktuální stav v území a byla tedy v souladu se zásadou materiální pravdy (§ 3 správního řádu) i se zásadou předběžné opatrnosti (§ 13 zákona č. 171/1992 Sb. Tímto zákonným podmínkám předložená dokumentace prokazatelně neodpovídá, je zpracována nikoli nestranně a vědomě zkresluje i po přepracování srovnání jednotlivých projednávaných variant. Nemí proto způsobila dalšího projednání.

Na základě výše uvedeného sdělujeme svůj závěrečný návrh:

Autor dokumentace i autoři technických podkladů zjevně nejsou schopni překročit svůj stín a lpějí na řadě problematických tvrzení a nepravdivých, neobjektivních závěrů. Prokázali tedy neschopnost napravit již dříve vytyčené a prokázané vady svých výstupů. Z těchto důvodů požadujeme dokumentaci v r á t ě t i t o z n a m o v a t e l ě k z á s a d ě m u p r e p r a c o v á n í a d o p l n ě n í v e s m y s l u § 8 o d s t. 4 a 5 z á k o n a č. 100/2001 Sb., v platném znění, a to zvolením jiného autorského týmu. Dokumentaci EIA je nezbytné zpracovat nově ve výstupech jednotlivých variant a jejich srovnání, tak, aby vyjadřovala skutečné dopady a přínosy jednoznačných variant a nebyla nesourodou změti původních zkreslení v zájmu prosazení objektivně velmi problematické varianty 5A a nově zapracovaných zkreslení, které se týkají především varianty 9.



Alena Bocková  
Předseda Družstva spoluvlastníků  
domu v Praze 4



Prof. Ing. Michael Valášek, Dr.Sc.  
předseda Sdružení občanů Prahy 12

Příloha K protiústavnosti a nezákonnosti nadlimitní zátěže životního prostředí

## K protiústavnosti a nezákonnosti nadlimitní zátěže životního prostředí

Ústavní pořádek ČR obsahuje rovněž Listinu základních práv a svobod (č. 2/1993 Sb.), jež ve svém čl. 35 odst. 1 přiznává každému právo na příznivé životní prostředí. Toto příznivé životní prostředí není definováno jako antropogenně nedotčené prostředí - to ve střední Evropě už prakticky vymizelo - ale jako prostředí antropogenně zatěžované pouze podlimitně, tedy prostředí znečišťované a zatěžované důsledky lidské činnosti včetně všemožných fyzikálních, chemických či biologických a emisí a činitelů (většně hluku, světla, různých záření, zápachu atd.) v míře, již přípustnější české zákony, tedy jež nedosahuje mezních hodnot, limitů, jež nepřekračuje meze tolerance a přípustné četnosti překročení předepsaných hodnot apod.

Tuto základní ústavní ideu dále rozvíjí zákon o životním prostředí v platném znění (č. 171/1992 Sb.). Definuje únosné zatížení území, a to v § 5: "Únosné zatížení území je takové zatížení území lidskou činností, při kterém nedochází k poškozování životního prostředí, zejména jeho složek, funkci ekosystémů nebo ekologické stability."

Dále definuje znečišťování životního prostředí ve svém § 8 odst. 1: "Znečišťování životního prostředí je vnikání takových fyzikálních, chemických nebo biologických činitelů do životního prostředí v důsledku lidské činnosti, které jsou svou podstatou nebo množstvím cizorodé pro dané prostředí." Toto znečišťování může být podlimitní, tedy dovolené, nebo nadlimitní, tedy protiprávní.

Dále definuje poškozování životního prostředí ve svém § 8 odst. 2: "Poškození životního prostředí je zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy." Poškození životního prostředí je již jednoznačně pouze nadlimitní a tedy protiprávní.

V § 11 tento zákon stanoví, že: "Území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení."

V § 12 pak uvádí "Přípustnou míru znečišťování životního prostředí určují mezní hodnoty stanovené zvláštními předpisy: tyto hodnoty se stanoví v souladu s dosaženým stavem poznání tak, aby nebylo ohrožováno zdraví lidí a aby nebyly ohrožovány další živé organismy a ostatní složky životního prostředí. Mezní hodnoty musejí být stanoveny s přihlédnutím k možnému kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností."

Končně v § 13 je dčimována zásada předběžné opatrnosti, reagující na nevyhnutelné pouze dílčí poznání reálných souvislostí a na běžnou míru nejistoty a pravděpodobnosti, jež provází lidské poznání světa: "Lze-li se zřetelem ke všem okolnostem předpokládat, že hrozí nebezpečí nevratného nebo závažného poškození životního prostředí, nesmí být pochybnost o tom, že k takovému poškození skutečně dojde, důvodem pro odklad opatření, jež mají působení zabránit."

Z uvedeného je zřejmý zákonný základ zatěžování kterchkoli území nad přípustnou míru, již opět jako u příznivého životního prostředí definuje jeho zatěžování lidskou činností pouze v podlimitním rozsahu. Z výše uvedeného rovněž jasně vyplývá, že nemá ústavní oporu dělit občany na ty, kdo budou mít zachováno příznivé životní prostředí a na jiné, kterým bude zhoršen stav jejich životního prostředí nad přípustné limity a např. argumentovat vysokou četností těch prvých proti nízkému počtu těch druhých, protože ústavní pořádek stanoví rovné právo na příznivé životní prostředí pro každého.

Z uvedeného přehledu plyne závěr: Veškeré navrhané zásahy v území by měly být prováděny přesvědčivým průkazem, že jejich uskutečněním nedojde k překročení přípustné míry znečišťování prostředí, tedy k nadlimitní zátěži. Pokud již objektivně v důsledku lidské činnosti existuje v daném území nadlimitní zátěž, tedy protiprávní stav, je nutno u navrhaného zásahu podat přesvědčivý průkaz toho, že provedením tohoto zásahu bude zajištěn pokles zátěže pod předepsané mezní hodnoty - limity. Bez takového průkazu je umístění zásahu nezákonné, ba protiusávní a dotčené orgány i stavební úřady, jež mají hájit vymezené veřejné zájmy a místo toho souhlasí se způsobem bezprávní nebo s jeho prohloubením, porušují zákon a jednají hrubě chybně.



**MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 16**

se sídlem V. Balého 23, 153 00 Praha -

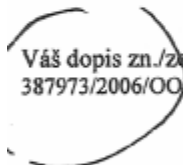


MHMPP04USC61

Magistrát hlavního města Prahy  
Hlavní úřad  
PID úřadový na ser

Magistrát hlavního města Prahy  
Magistrát hlavního města Prahy  
Magistrát hlavního města Prahy  
Magistrát hlavního města Prahy

Magistrát hlavního města Prahy  
odbor ochrany prostředí  
Jungmannova 35729  
110 00 Praha 1



Váš dopis zn./ze dne  
387973/2006/OOP/VI/EIA/253-3c/Nov 024047/2008

Naše č.j.

Vyřizuje/linka  
Jan Martínek/290

Datum  
22. 12. 2008

**Věc: Komunikační propojení MČ Praha 12 s Pražským okresem, stavbou 513 – křižovatka s SOKP Komořany, stavba č.8560 - žádost o vyjádření k přepracované dokumentaci**

Městská část Praha 16 nemá připomínek k přepracované dokumentaci vlivu na životní prostředí předložené v rámci záměru stavby „Komunikační propojení MČ Praha 12 s Pražským okresem, stavbou SOKP 513 - křižovatka s SOKP Komořany“.

Městská část Praha 16 dále uvádí, že souhlasí pouze s realizací varianty 5A, kde komunikace je vedena po pravém břehu Vltavy, a to na základě již dříve sdělených důvodů, které byly předmětem připomínek naší městské části k předloženým variantním řešením.

Mgr. Karel Hanzlík  
starosta Městské části Praha 16

CO: Oddělení dopravy OVDŽP – ÚMČ Praha 16

e-mail: [starosta@p16.mepnet.cz](mailto:starosta@p16.mepnet.cz)  
IČO: 00241598

tel.: 234 128 101  
fax: 234 128 105

**MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 16**  
 se sídlem V. Balého 23, 153 00 Praha - Radotín

**MAGISTRÁT hl. m. Prahy**  
 Hlavní úřadnice  
 PID úředního listu  
 Ing. arch. Jan Winkler  
 ředitel  
 Odboru ochrany prostředí  
 Jungmannova 55/29  
 110 00 Praha 1

**MHMPP04TKXAR**

13-11-2008

**MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 16**  
 Mgr. Karel Hanáček  
 Starosta Městské části Praha 16

Váš dopis ze dne  
 MHMP-  
 387973/2006/OOP/VJE/A/253-3a/Nov

Náše č.j.  
 18990/2008  
 234 128 290 / 234 128 264

Vyřizuje/linky  
 Jan Martinek / Ing. Hübnerová  
 Datum  
 8.10.2008

**Yčt: Připomínky MČ Praha 16 k záměru: „Komunikační propojení MČ Praha 12 s Pražským okrehem, stavbou SOKP 513 – křižovatka s SOKP Komořany, stavba č. 8560“**

**Nesouhlasíme s variantami řešení č. 7 a 9 z následujících důvodů:**

1. Varianta č. 7 zasahuje do Modřanských lagun a není dle zpracovatele vhodná, proto se vyjadřujeme pouze k variantě č. 9.
2. Je v rozporu s platným územním plánem sídelního útvaru hl.m.Prahy (není plánována mostní konstrukce). Územní Zastupitelstva hl.m.Prahy číslo 17/44 ze dne 29.5.2008 ke konceptu řešení změny Z1439/00 Územního plánu sídelního útvaru hl.m.Prahy schválilo variantu 5A a ta je změně ÚP vedena jako veřejně prospěšná stavba X/DK/12 a X/DZ 12.
3. Rozšíření křižovatky u Lahovického mostu v záplavovém území není vhodné z hlediska dopravy v případě povodní. Násep (7-9 m) částečně uzavře profil levé inundace a způsobí zvýšení hladiny nad úpravou o 3-4 cm, dále dojde i k menšímu navýšení vzdutí na Berounce
4. Rozšíření křižovatky u Lahovického mostu může být v konfliktu se záměrem PHA 174 Rekreační zóna Radotín
5. Varianty 7 a 9 odvádějí dopravu zcela zbytečně zpět do Lahoviček, Radotína a na již v současné době velmi dopravně zatíženou komunikaci Strakonickou včetně budoucí MÚK Strakonická realizovanou v rámci Stavby 514.
6. Varianta č. 9 by umožňovala odvedení dopravy na Radotín, aniž by byl využíván pražský silniční okruh
7. Další zásah do významného krajinného prvku (údolní nívy Berounky, Vltavy a Kráňku)
8. Podélný sklon varianty nesplňuje požadavky příslušné ČSN

Upozorňujeme na chyby v kompetencích na str.20 dokumentace – souhlas se zásahem do VKP vydává odbor ochrany prostředí MHMP, územní rozhodnutí vydává příslušný obecní stavební úřad, stavební povolení a povolení křižovatky vydává odbor dopravy MHMP

**Připojujeme se k závěru studie, že nejlhodnější variantou pro všechny dotčené městské části je varianta č.5A a to především z následujících důvodů:**

e-mail: starosta@ml16.mestec.cz  
 IČO: 00241598

tel.: 234 128 111  
 fax: 234 128 105

1. Realizaci varianty 5A dojde díky vybudování MÚK Komořany k výraznému zlepšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v Komořanech a na Zbraslavi.
2. Komunikace podél Vltavy v rámci varianty 5A zajistí při dopravních problémech na Strakonické její náhradu, naopak při realizaci variant 7 a 9 Strakonickou v podstatě nahradit možné není.

**Z hlediska dopravní výhodnosti pro všechny dotčené Městské části souhlasíme pouze s variantou 5A.**

S pozdravem

MĚSTSKÁ ČÁST  
 PRAHA 16  
 - 6 -  
 Mgr. Karel Hanáček  
 Starosta Městské části Praha 16

CO: - ÚMČ Praha 16 – OVDŽP – odd. životního prostředí  
 - ÚMČ Praha 16 – OVDŽP – odd. dopravy



MHMP04USDVD

12

**Ateliér pro životní prostředí, o.s.**

občanské sdružení se sídlem Ve svahu 1, 147 00 Praha 4 – Podolí

IČ 69 34 77 60

387973/06

MAGISTRÁT hlavního města Prahy	
Odbor ochrany prostředí	54
Hlavní Č.j. uvedené na samolepícím štítku se 12 číselným kódem	
DOŠLO dne:	- 2 -01- 2009
Identifikační údaje zpracovatele	číslo listů
	Počet příloh

**DOPORUČENĚ + e-mailem**

Odboru ochrany prostředí MHMP  
k rukám Ing. Tomáše Novotného  
Jungmannova 29  
111 21 Praha 1

V Praze dne 30. 12. 2008

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

**- v y j á d ř e n í k ú p r a v á m d o k u m e n t a c e E I A z l i s t o p a d u 2 0 0 8**

Občanské sdružení Ateliér pro životní prostředí (AŽP) uplatnilo závažné připomínky k dokumentaci EIA ze srpna 2008, avšak nově předložená úprava této dokumentace z listopadu 2008 na tyto připomínky buď vůbec nereaguje nebo je „řeší“ zcela nevyhovujícím způsobem, který neodstraňuje prvky odporující zákonným předpisům. V této souvislosti neplní ani některé požadavky obsažené již ve sdělení OOP-MHMP ze dne 5.2.2008 k přepracování původní dokumentace z roku 2007. Proto jsme nuceni námítky a připomínky uplatnit znovu podrobnějším způsobem a rozvést je do dalších bodů.

V následujícím textu je používán jen oficiální název MÚK Lahovice místo pracovního a matoucího označení „MÚK Strakonická“, když na Strakonické jsou již čtyři jiné MÚK, pro dlouhou Strakonickou ulici označení jejich vyšších dopravních funkcí: zde Chuchelská radiála a jižně od PO silnice R4 a pro silniční okruh R1 jen Pražský okruh (PO) a nikoli SOKP.

**1) k širším souvislostem a koncepci napojení na Pražský okruh:**

a) Záměr posuzovaný podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (tj. v procesu EIA), ve svém názvu zahrnuje jednak obecněji „komunikační propojení MČ Praha 12 s Pražským okruhem“ a jednak i „křižovatku Komořany“. Název celého záměru v procesu EIA tak budí dojem, že mimoúrovňová křižovatka (MÚK) Komořany je již jakousi realitou. Není tomu tak, ve skutečnosti je vytvoření MÚK Komořany problematickým záměrem.

Zamýšlené propojení směrem k PO je stejně jako nejnvýznamnější ulice v Praze 12 místní komunikací II. třídy a její **přímé napojení** na rychlostní silnici, která bude dokonce mezinárodní trasou (E50), **není** v nově budované síti pozemních komunikací **obecně doporučováno**. Doporučována je ve smyslu § 6 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, zásada napojování místních komunikací (MK) nižší třídy napřed na MK vyšší třídy a teprve ty se napojují na silniční síť – v tomto případě na silnici nejvyššího dopravního významu.

Pro přímé napojení by bylo možné dodatečně vytvořit další MÚK na PO jen v případě, že by v okolí neexistovala žádná MK I. třídy a pokud by umístění další samostatné MÚK bylo v přípustném místě trasy PO nebo by bylo možné k novému napojení vytvořit potřebné podmínky v rámci již existující křižovatky. To však není tento případ: jižní oblast Prahy v údolí Vltavy, kde se navrhuje nové přímé napojení na PO, je již na PO napojena MK I. třídy – Chuchelskou radiálou do MÚK Lahovice. Samostatná MÚK Komořany je navrhována v nepřípustném místě trasy PO

s přípojevacím průhem od MÚK Komořany. Mezikřížovatkový úsek v potřebné délce podle čl. 7.1.3.2 ČSN 73 6102 by zde vůbec nevznikl. V důsledku malé vzdálenosti by zde vznikl průpletový úsek na průběžných pruzích, který se ze závažných hledisek bezpečnosti a plynulosti provozu již na komunikaci, jakou je PO, nepřípustí – byl by v rozporu s ustanovením výh. č. 104/1997 Sb. v § 11 odst. 1. Dodržení předepsaných podmínek pro srozměnitelné směrův dopravní značení před složitou a netypickou MÚK Lahovice by tak bylo zcela nemožné. V daném prostoru tedy nelze dodržet podmínky pro umístění MÚK Komořany, jakožto samostatné křížovatky.

Taková situace by byla řešitelná, pokud by byla blízká napojení navržena jako jediný křížovatkový komplex s přídavnými jízdními pásy (kolektory), jak na to upozorňuje i ČSN 73 6102 v čl. 7.1.3.3 a jak je např. již řešen obdobný křížovatkový komplex Nupaky-Modletice pro napojení PO a silnice II/101 na dálnici D1. To však není tento případ, když napojení v komplexu se sousední MÚK Lahovice již není možné. Rozhodující betonové konstrukce v úseku Komořany – Lahovice včetně navazujících větví MÚK Lahovice jsou již vybudovány či rozestavěny bez kolektorových pásů a ani těsně navazující předpolí tunelu Komořany není budováno pro jejich dodatečné připojení resp. odpojení.

Proto jeden z předmětů tohoto procesu EIA – nová MÚK Komořany – nemá oporu v zákonech a legální způsob napojení ani v současně realitě budování PO. Nelze předpokládat získání pravomocného územního rozhodnutí, které by bylo v rozporu s platnými předpisy a udělení výjimky z platných předpisů lze vzhledem k významu PO sotva očekávat. Napojení MČ Praha 12 na PO je tak třeba řešit především jiným způsobem.

Ačkoli byla námítka vůči přímému napojení na PO samostatnou MÚK v nedostatečné vzdálenosti uplatněna do procesu EIA v písemných vyjádřeních i na veřejném projednání, v přepracované dokumentaci – v rozporu s třetím a pátým požadavkem OOP MHMP ze dne 5.2.2008 – tato problematika opět zcela chybí. Stejně jako v dalších zde uváděných případech neplatí tvrzení na str. 6 dokumentace z listopadu 2008, že „předložená dokumentace reaguje na relevantní připomínky“.

Místo věcného návrhu řešení předmětu uvedené námítky se v této souvislosti objevil v upravené dokumentaci z listopadu 2008 jen komentář k jiné, dílčí problematice nesoulu s ČSN 73 7507 pro silniční tunely – str.132: „návrh MÚK ve variantě 5A vyžaduje udělení výjimek z minimálních bezpečnostních požadavků. Mikrosimulace prokázala, že řešení bude z dopravního hlediska funkční. Ostatní rizika mohou být snížena návrhem systému proměnného dopravního značení a světelné signalizace“. Zde uvedená formulace vytržena z kontextu „řešení bude z dopravního hlediska funkční“ se tedy vztahuje ke zcela jiné problematice (ve vztahu k tunelu – viz str. 19), než je narušení plynulosti a především bezpečnosti provozu na mezinárodním tahu, ke kterému by došlo věttem umístění nové křížovatky dle var. 5A ve zcela nedostatečné vzdálenosti k sousední křížovatce (v opačném směru než tunel) v Lahovicích, která je navíc nejspíšější křížovatkou na celém PO. Pokud by kapacitně vyhověla mikrosimulace provozu v mezikřížovatkovém průpletovém úseku, není to průkazem o jeho přijatelnosti, když je nepřijatelný z bezpečnostních hledisek vzhledem k nevyhovující orientaci řidičů.

Hodnocení dopadů dodatečného umístění nové MÚK Komořany je tedy v dokumentaci zcela nedostatečné a zavádějící. Nyní předložená dokumentace EIA proto nemůže poskytnout objektivní podklad pro následné rozhodování.

b) ČSN 73 6102 Projektování křížovatek na pozemních komunikacích v čl. 7.2.3.5 stanoví, že volba umístění větví má umožňovat dosažení minimálních intenzit na kolizních bodech. Návrh var. 5A však má v MÚK Komořany severní větev, kde je možnost volby, umístěny opakně, než vyplývá z poměru dopravních intenzit. Tím by se dosáhlo více než dvojnásobného zatížení kolizního bodu, než je nutné.

(v místě, kde to nepřipouští ustanovení technických norem) a stavební technické podmínky pro napojení v nějakém křížovatkovém komplexu s MÚK Lahovice již nelze vytvořit (PO je již v pokročilem stupni výstavby).

Tato důležitá sdělení a výhvy, které jsou nepřiznivé pro jednu z posuzovaných variant (5A), v dokumentaci EIA zcela chybí, nejsou posouzeny a ve srovnání s ostatními variantami nejsou obsaženy. Předložená dokumentace proto nemůže poskytnout objektivní podklad pro následné rozhodování.

b) V dokumentaci EIA je uváděno usnesení Zastupitelstva hl.m. Prahy č. 17/44 z 29. května 2008 ke konceptu změny územního plánu hl.m. Prahy (ÚP) s výběrem varianty č. 1 pro přímé napojení na PO (zde s označením 5A) jako závažný argument pro tuto variantu, ale toto usnesení není a nemůže být rozhodnutím o umístění tohoto propojení – k tomu bude sloužit až územní řízení. V usnesení jde jen o dopracování návrhu na změnu ÚP a navíc se týkálo výběru mezi variantou 5A a mostní variantou 7, která má vážné závažnosti. Usnesení je pouhým dílčím rozhodováním stavebníka, jež je kdykoli revokovatelné.

Okolnost, že přímé napojení na PO bylo doporučeno v předcházejícím jen povšechným vyhodnocením vlivu změny ÚP na udržitelný rozvoj území (strategická EIA či SEA), je tedy třeba chápat jako strategické doporučení pro další spojení MČ Praha 12 s PO jako takové a nikoli jako doporučení ke konkrétnímu územně-technickému řešení tohoto spojení. Posouzení takového řešení ze všech hledisek nemohl méně podrobný proces SEA zahrnout. Pro nepřímé napojení na PO obsahoval jen variantu 7 a variantu 9 s přemostěním mimo soutok nebyla do procesu SEA ke změně ÚP závažna (navzdory přímému podnětu AŽP v jeho průběhu).

Nynější podrobný proces EIA proto musí poskytnout podklady především k obecnému záměru pro dopravní propojení území MČ Praha 12 s PO. A ten zahrnuje – jak již výše uvedeno – i obecně doporučený způsob propojení nepřímého, jak je sledován také ve vhodnější mostní variantě 9.

Variantu 9 je však v předložené dokumentaci hodnocena – jak vyplývá i z následujících bodů – v řadě hledisek neobjektivně. Tato dokumentace proto nemůže poskytnout objektivní podklad pro následné rozhodování.

## 2) k nové křížovatce na Pražském okruhu

a) Podle § 11 vyhl. č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, obsahuje nejmenší vzdálenosti nové budovaných křížovatek na komunikacích závazná česká technická norma ČSN 73 6102 a bližší podrobnosti jsou uvedeny v doporučených ČSN 73 6101 a ČSN 73 6110. Norma ČSN 73 6102 „Projektování křížovatek na silničních komunikacích“ v článku 7.1.3.1 uvádí, že „nejmenší dovolené vzdálenosti mimoúrovňových křížovatek určuje ČSN 73 6101 pro silnice a dálnice a ČSN 73 6110 pro místní komunikace“. Následující čl. 7.1.3.2 pak stanoví, že „vzájemná vzdálenost mimoúrovňových křížovatek musí být zároveň taková, aby umožnila bezpečný vjezd a výjezd dopravních proudů na mezikřížovatkový úsek komunikace a umožnila předepsané dopravní značení podle zvláštních předpisů“, a odkazuje na technické podmínky pro dopravní značení na pozemních komunikacích. Z těchto předpisů pak vyplývá minimální délka mezikřížovatkového úseku s ohledem na bezpečnou orientaci řidičů před následující křížovatkou. Tou je ve směru od Břežan MÚK Lahovice, která je zároveň nejkomplicovanější křížovatkou z celého PO (s pěti rameny), kde bude dostatečná délka pro bezpečné rozřazení do zvýšeného počtu směrů dopravních proudů obzvláště důležitá.

V novém řešení MÚK Lahovice se křížovatková větev L ve směru od Komořan nedaleko odbočení z PO dále rozvíjí. To způsobuje, že jízdní pruh větvě L oddělený plnou čarou začíná ještě na průběžném jízdním pásu PO a předcházející odbočovací pruh do větvě L by pak splýval

Ačkoli za nevhodnější řešení křižovatky je považováno umístění ve sklonu do 3 %, je tato úrovňová křižovatka Nové Komořanské se severními větrnými umístěna ve značném podélném sklonu 6 % s rozjížděním vozidel do stoupání až 8 %. To je již řešením značně nevhodné, které se nepochoybě projeví dopravními komplikacemi a zvýšeným výskytem dopravních nehod:

Nevhodný tvar MÚK vede i ke značné násilnému řešení překrytého úseku z hlediska zásahu do krajiny, neboť jeho nakrytí vysoko přesáhne okolní terén.

Takto svérázná a násilně řešená MÚK není v dokumentaci EIA vůbec popsáno natož zdůvodněno a chybí zde i posouzení vhodnějších variant MÚK, které – ač existují – nebyly do procesu EIA zařazeny. Předložena dokumentace proto **n e n i o b j e k t í v n í**.

### 3) k napojení MČ Praha 12 na PO mostními variantami:

Pro hlavní spojení MČ Praha 12 s PO je vhodné využít MÚK Lahovice, protože již vybudovaný šestipruhový úsek Chuchelské radiály je dostatečně kapacitní a na severním předmostí Lahovického mostu lze doplnit slávající MÚK Lahovičky čtvrtým ramenem pro nové přemostění Vltavy. Novou komunikaci je odtnut možné vést buď ke Komořanské (dle var. 7) nebo lépe rovnou k ul. Gen. Šišky (dle var. 9), tj. mimo soutok Vltavy a Berounky, mimo cenovou oblast modřanských lagun a mimo území býv. cukrovaru určené i pro kapacitní bytovou výstavbu.

Tento princip mostních variant pro napojení MČ Praha 12 na PO je ve smyslu § 6 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, plně v souladu se zásadou napojování komunikací nižší třídy (zde nové přemostění = MK II. třídy) na pozemní komunikace vyšší třídy (zde Chuchelská radiála = MK I. třídy) a teprve ty se napojují na silniční síť (zde PO = trasa E50).

Naproti tomu přímé napojení druhořadé MK (zde tzv. Nové Komořanské) na silnici nejvyššího významu – PO, jak je navrženo ve var. 5A, kromě zásady postupného připojování není v souladu s principem potřebného oddělení průjezdné dopravy od dopravy vnitřní, zdrojové a cílové dle čl. 4.1.7 ČSN 73 6110. Následkem přímého napojení Nové Komořanské na PO by např. vnitřní doprava Modřany – Zbraslav/Radošín nevhodně zatěžovala nejen most na PO, ale i odbočné větve v MÚK Lahovice. Tato MÚK jako jediná na celém PO má křižovatkové větve navrženy s kapacitně omezujícím prvkem – proplétáním vozidel. Průpletové úseky mají přitom relativně malé délky a navíc jsou zde na mostech, které neumožňují event. jejich budoucí rozšíření a prodloužení.

Menší zatížení větvi MÚK Lahovice lze vlivem oddělení místní dopravy očekávat u mostních variant, které zároveň nabízejí i zkrácení těchto cest (mj. pro spojení budoucího rekreačního areálu v Lahovicích s pravobřežními kapacitními obytnými čtvrtěmi) a to nejen pro automobilovou dopravu, ale i pro autobusy MHD a cyklisty.

Posouzení záměru z uvedených dopravních hledisek, které je nevhodné pro var. 5A, v předložené dokumentaci – také v rozporu s třetím a pátým požadavkem na přepracování dokumentace ze dne 5.2.2008 – zcela chybí. Konstatování na str. 26 o nevhodných mostních variant při mimořádných uzavírkách Strakonické je jednostranné – chybí sdělení o nevhodných var. 5A při přetížení PO. Předložena dokumentace proto **n e m ů ž e p o s k y t n o u t o b j e k t í v n í p o d k l a d** pro následné rozhodování.

### 4) ke koncepci varianty 9:

a) V úvahách o variantách napojení Prahy 12 na PO je zdůrazňována výhoda přímého způsobu napojení na PO při katastrofální povodni. Proto je i návrh tzv. šikmého přemostění ve variantě 9 řešen s napojením na Lahovický most v nové MÚK Lahovičky tak, aby byl celý přívadec nad hladinou při průtoku  $Q_{2002}$ . Toto řešení zároveň předpokládalo jednak potřebné zvýšení nivelety

navrhovaných mostů v MÚK Lahovice, aby byla funkční pro všechny hlavní směry (kromě Lahovic a Zbraslavi) i při povodni, a jednak (event. až dodatečně) zvýšení nivelety radiály v úseku mezi MÚK Lahovic a Lahovickým mostem.

Přesto, že byl v souvislosti se zásadní změnou tvaru MÚK Lahovice podán počátkem roku 2008 odpovíděným osobám podnět s velmi konkrétním technickým podkladem k výškové úpravě estakády na PO, stavebník PO s projektantem tuto a další potřebné úpravy neprovedli. Znamená to, že nejen odpovědné osoby během schvalování těchto staveb, ale ani samotný správce silniční sítě, stavebník PO ani jeho projektanti nepovažovali sjízdnost silnice R4 při následných povodních za důležitou, ačkoli se jedná o silnici obsluhující značnou část území středních Čech a o provozuschopnost jejího napojení na ostatní silniční síť. Tím se pro dobu během povodní také znehodnotila u předmětného záměru výhoda přímého napojení var. 5A na PO ve vztahu k silnici R4 na Strakonice (či Zbraslav-Křehov) a tato výhoda zůstává jen ve vztahu k samotné trase PO Brno – Pízen (či Břežany – Lochkov).

Podobně jako krátký úsek Chuchelské radiály mezi MÚK Lahovice a Lahovickým mostem je však možné dodatečně zvýšit nad hladinu při průtoku  $Q_{2002}$  i větve v MÚK Lahovice potřebné pro dílčí dopravní vztahy mezi PO a Chuchelskou radiálou (ale již nikoli mezi PO a R4). Protože se jedná o zájem také dalšího území hl.m.Prahy, lze předpokládat, že u špatně navržené MÚK Lahovice budou dodatečně provedeny alespoň tyto úpravy k vnitřní radiále. Tím bude při katastrofální povodni zajištěna provozuschopnost pro vztahy mezi územím MČ Praha 12 a PO stejné i varianty 9 jako u var. 5A a v obou variantách stejně zůstane nepřístupná silnice R4 (vyjma vyhrazeného průjezdu přes Zbraslav pro určená vozidla).

Tyto nové skutečnosti, které nastaly až po veřejném projednání 23.1.2008 a během další výstavby MÚK Lahovice, je třeba do předmětného procesu EIA d o p l a t i t . Jednostranné tvrzení v dokumentaci, že „pokud by byla uzavřena Strakonická ulice mezi SOKP a Lahovickým mostem (např. zatopením ...) ... v případě varianty 7 a 9 nebude propojení funkční“, již neodpovídá skutečnosti. Napojení na PO na jedné straně ztratí při zatopení MÚK Lahovice důležitou část svého významu pro vztahy k silnici R4 a na druhé straně lze u vztahů k PO důvodně předpokládat, že budou stejně funkční u var. 5A jako u variant mostních.

b) Ve sdělení OOP-MHMP ze dne 5.2.2008 k přepracování původní dokumentace z roku 2007 je v bodě a) uveden požadavek „zvolit takový způsob vyhodnocení, aby bylo možné stanovit nejšetrnější reálnou variantu v daném území z hlediska životního prostředí a veřejného zdraví ...“. Přepracovaná dokumentace ze srpna 2008 na to reagovala paradoxním způsobem – dodatečným zařazením varianty 7, která je naopak horší než varianty 5A i 9 z hlediska životního prostředí (zásah do modřanských lagun) i z hlediska veřejného zdraví (mnohem větší dopravní zatížení v území býv. modřanského cukrovaru určeném i pro kapacitní bytovou výstavbu).

Ve vyjádření AŽP k sprnové dokumentaci je obsažen požadavek na zařazení modifikace var. 9 (např. 9B) bez přemostění Chuchelské radiály v MÚK Lahovičky zejména pro zmenšení zásahu do krajinného rázu u soutoku Vltavy a Berounky. Tato modifikace či varianta však v listopadové dokumentaci chybí, ale nadále tam figuruje kontrolverzní varianta 7 – zřejmě jen v zájmu větší jednostranné podpory varianty 5A.

Vzhledem k tomu, že u MÚK Lahovice lze počítat s dodatečným odstraněním závad pro napojení Chuchelské radiály na PO při povodni, je třeba počítat s variantou 9B bez přemostění v MÚK Lahovičky v nově upraveném řešení, které charakterizuje

- dodržení základního tvaru MÚK výchozí varianty 9, aby byla zajištěna optimální dopravní funkce této křižovatky v běžném provozu, tj. pro hlavní odbočující relaci mezi MÚK Lahovice a Modřany, a také během zvýšeného průtoku, kdy je stávající podjezd pod Lahovickým mostem zaplaven,
- vybudování nového podjezdu pod radiálou v nepropustné železobetonové vaně pro

zajištění omezené funkce této MÚK (k propojení mezi MÚK Lahovice a Modřany) i při přítoku Q<sub>2007</sub>

- ulice K sédkám s obsluhou zástavby Lahoviček napojená dvěma šikmými rampami na západní jízdní pás nové komunikace i na výjezd z východní okružní křižovatky do severního směru radiálů,
- výška obou malých okružních křižovatek na kótě cca 198 m, ale v odlehlejších polohách od radiálů (pro větší překonávanou výšku do podjezdu).

Ve srovnání s var. 9 (9A) tím odpadně nejen vysoké přemostění radiálů, ale i nadjezd JV větví MÚK přes místní propojení ul. K sédkám – Výpadová a zvětší se vzdálenost nové komunikace od stávající zástavby na jihovýchodním okraji Lahoviček.

AŽP trvá na tom, aby varianta 9B s novým podjezdem v MÚK Lahovičky byla ve výše uvedených úpravách **doplněna do dokumentace** (např. jako náhrada var. 7).

#### 5) ke zpracování var. 9 obsaženému v dokumentaci:

a) Návrh AŽP na komunikační propojení s Modřanským mostem je v dokumentaci EIA obsažen jako tzv. šikmá mostní varianta 9 v zpracování (anonymní) osobou – dle doplněného údajů na str. 16 z „autorizované firmy DIPRO, s.r.o.“ Do procesu EIA předal AŽP situační výkres návrhu na oficiálním mapovém podkladě státní mapy 1 : 5000 s vyznačenou orientací v síti JTSK, zářez návrhu má vyznačeno staničení na ose a všechny prvky výškového vedení udané na sklonovnicích. V dokumentaci od firmy DIPRO, která v dokumentaci slouží i pro průkaz technické (ne)realizovatelnosti této varianty, je naproti tomu jen zářez do zcela jiného typu mapy, méně podrobné základní mapy 1 : 10 000, která byla zvětšena do měřítka 1 : 5000, ale je prezentována bez polohopisné orientace (tj. „křížků“ sítí JTSK), ze které by vyplývalo skutečné měřítko předkládaného grafického výstupu i souvztažnost s předaným návrhem AŽP.

Zpracovatel z autorizované firmy v upraveném návrhu var. 9 ani nezvýšil hektometrové zřezky staničení na ose, takže není dokumentována vazba mezi polohopisem návrhu a výškovým řešením. Návrh výškového vedení hlavní trasy je sice vykreslen v podélném řezu 1 : 5000/500, ale bez znázornění směrových poměrů osy komunikace ve vztahu k výškovému vedení. V rozporu s normou pro výkresy silničních komunikací zde chybí i staničení křižovaných komunikací a vyznačení křižovatek na zobrazené trase. Tyto samozřejmosti nebyly doplněny ani po upozornění na uvedené nedostatky ve vyjádření AŽP k dokumentaci ze srpna 2008. Tím je firmou DIPRO i zpracovatelem dokumentace EIA nadále **varianta 9 diskriminována** v obci ostatními variantami.

b) Závažnější než vadné zobrazení návrhu AŽP jsou jeho zásadní změny při „dopracování“ firmou DIPRO, když jeho zpracovatel zásadně změnil výškové řešení původního návrhu. V levobřežním úseku navrhl okružní křižovatky ve větších a již nepřítomných sklonech 3,5 %, ačkoli v návrhu AŽP jsou ve sklonech jen 2 % a 3 %, a západní křižovatku zbytečně umístil na náspu o cca 2 metry vyšším. V pravobřežním úseku navrhl v rozporu s návrhem AŽP příliš malý poloměr vrcholového zaoblení, který nevyhovuje návrhové rychlosti min. 50 km/h, na kterou je navržena nová komunikace a ostatních variantách i směrové vedení varianty 9, a dokonce hrubě překročil maximálně přípustný podélný sklon podle technické normy ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací. Tyto změny proti předanému podkladu nejsou nikde v dokumentaci EIA vysvětleny a svědčí jen o **neodborném zpracování** varianty 9 autorizovanou firmou DIPRO či dokonce o **záměrném znehodnocení** návrhu AŽP. V textu dokumentace (na str. 19 i dále na str. 131 a 133) se pak tvrdí, „*aby trasa mohla vystoupat nad budoucí úroveň elektrifikované železniční trati, musí být navržena v podélném spádu kolem 9,6 %*“. Ve skutečnosti ale **tak velký podélný sklon není třeba**.

Začátek nové komunikace podle návrhu AŽP navazuje na stávající třiramennou křižovatku obousměrných komunikací, jejíž ramena tvoří ul. Generála Šišky s jižní částí Komofánské ulice, a vytváří v ní čtvrté rameno. Jižní Komofánská tím ztratí význam sbrnné komunikace (dříve dokonce silnice II. třídy) a stane se jen obslužnou komunikací, kdežto vyšší dopravní význam – sbrnné MK II. třídy stejně jako ulice Gen. Šišky – bude mít nová komunikace. To se odráží i ve výškovém řešení jejího zapojení do křižovatky: protože je situována v menším než pravém úhlu ke stávající jižní Komofánské, která z této křižovatky stoupá, musí od začátku stoupat i nová komunikace. V prvním návrhu AŽP z června 2007 byl navržen počáteční podélný sklon +0,6 %, ale je možné uvažovat i větší sklon, např. +2 %. Místo toho zpracovatel technického „dopracování“ protismyslně navrhl v počátku trasy klesání -2,5 % a tím již v prvním lomu nivelety přidal překonávanou výšku cca 95 cm. Kromě toho navrhl pro železniční průjezdny průřez nadbytečnou protismyslně navrhl v počátku trasy klesání -2,5 % a tím již v prvním lomu nivelety přidal překonávanou výšku cca 95 cm. Kromě toho navrhl pro železniční průjezdny průřez nadbytečnou výškou 7,00 m, ačkoli potřebná výška je jen 6,20 m, a tím v krátké vzdálenosti cca 130 m mezi nespojením v křižovance a křížením trati dalších 80 cm. Proto **není pravda**, že ve stoupání přes trať „musí být navržen“ nepřipustně velký podélný sklon „kolem 9,6%“. Ve skutečnosti lze i při zvětšeném poloměru výškového zaoblení na 1000 m pro návrhovou rychlost 50 km/h dosáhnout podélný sklon, který je hluboko pod přípustnou hodnotou dle ČSN.

Z toho vyplývá, že místo skutečného technického dopracování návrhu varianty 9 (s příp. návrhem na možné snížení železničního průjezdného průřezu) firma DIPRO vyrobila pro variantu 9 jen záměrně negativní průkaz. Odpovědný zpracovatel dokumentace EIA ho nekriticky převzal do jejího textu a ve výsledném srovnání variant pak opakovaně uvádí **lživou větu o nutnosti nepřipustného podélného sklonu**. Na str. 132 a 138 dokonce obecněji tvrdí, že varianta 9 „*má ... parametry (především podélný sklon), které nespĺňují požadavky příslušné ČSN*“, ačkoli nikde nejsou uvedeny další nevyhovující parametry – činí tak zřejmě jen proto, aby ji ve srovnání s variantou 5A poškodil. Rezerva pro zvýšení nivelety tratě není navržena u varianty 7 a to zase svědčí – jako řada výše uvedených nedostatků – o **neodborném zpracování technických podkladů dokumentace**.

Takto zpracovaná dokumentace proto **ne m ů ž e poskytnout objektivní odborný podklad pro následné rozhodování**.

#### 6) o neobjektivním zpracování dokumentace EIA

- svědčí i řada dalších jednostranných hodnocení ve prospěch varianty 5A. Jde např. o nesprávný údaj o délce 1,6 km přeložky trati pro var. 5A (str. 20) – nutnou přeložkou je i zásadní změna nivelety v půdorysu stávajícího drážního tělesa a celková délka číni cca 2,4 km,
- zamlčení skutečnosti, že při navrženém zasklepení Komofánské ulice ve var. 5A se významně zhorší dopravní spojení Komofan se Zbraslaví a Radotínem autobusovou MHD,
- tvrzení na str. 24 „*v případě var. 7 a 9 bude nutné přebudovat MÚK .. (Lahovice) .. a především ulici Výpadovou*“ – Výpadová ul. má délku cca 3 km, ale nutná přeložka má jen cca 100 m,
- nesprávně uvedeny počet demolovaných obytných domů výstavbou var. 9 (celkem 8) a z toho vyplývající počet dotčených obyvatel (str. 28, 108, 111 a dále) – ve skutečnosti jsou to jen 4 domy v ul. U Sportovní a 1 v Komofánské, ostatní jsou dotčeny jinými záměry,
- chybějící významná hlediska zhoršení rekreačních příležitostí vlivem var. 5A (str. 78, rámeček),
- pochybné tvrzení (na str. 78), že „*z hlediska bezpečnosti je nevhodnější var. 5A, kdy se v Komofanech vyloučí příjezdná doprava*“ – zamlčen je fakt, že zvýšení provozu

variantou 5A (o větší počet vozidel než snížení v Komofanech) významně zhorší bezpečnostní parametry na PO - mezinárodním tahu E50 v okolí nové MÚK Komofany (právě z toho důvodu je takové řešení dle ČSN nepřipustné).

- nepravdivé tvrzení (na str. 111 u var. 9) „*dopravní funkce Komofanské bude zachována beze změny*“ – u var. 9 stejně jako u var. 5A bude novou trasou nahrazena dominantní funkce dnešní Komofanské ulice pro spojení se strakonickou silnicí i s PO - její zatížení proti nulové variantě klesne na méně než polovinu,

sdělení u var. 9 o významně menším zášahu do stávající zástavby i vlivech na obyvatel během výstavby (chybí na str. 111).

závěrečné slovní hodnocení variant (str. 129) – chybí sdělení o výrazně horších dopadech var. 5A: ztráta rekreačních příležitostí v území pod tratí, útulku pro psy, kynologického cvičiště, zahrádek, vliv zášahů do fotbalového hřiště a tenisových kurtů – zároveň chybí body výhodné pro var. 9 (trvalé zábery území, roční úhrny emisí škodlivin do ovzduší a další),

- nepravdivé sdělení na str. 129, bod (g) – zatímco var. 5A nabízí jen jednoúčelové napojení na PO, funkce v území bude ve skutečnosti nejlépe splňovat var. 9 (popř. 7), protože poskytne kromě napojení na PO i přímé spojení s levobřežním sousedním územím včetně budoucího rekreačního areálu v Lahovicích (to by var. 5A plnila jen zprostředkovaně oklikou přes PO a jen pro vozidla, která mohou používat rychlostní silnici).

#### 7) k chybným předpokladům modelu dopravního zatížení:

a) Zásadním pochybením dokumentace EIA a neodborným přístupem k jejímu zpracování je předpoklad uvedený na str. 79, že „*nejvyšší povolená rychlost na novém komunikačním propojení bude 50 km/h*“. Jedná se o čtyřpruhovou komunikaci vedenou již od Modřan mimo zástavbu a umožňující mnohem vyšší bezpečnou rychlost. Proto stejně jako u jiných podobných úseků na území Prahy je zde nutné předpokládat povolenou rychlost alespoň 70 km/h a dokumentace EIA (vzhledem k principům materiální pravdy a předběžné opatření) by měla uvažovat vlivy ještě vyšší rychlosti, která zde bude prakticky dosahována. Skutečné dopady v lokalitě, kudy prochází, pak budou významně vyšší nejen u emisí škodlivin do ovzduší včetně sekundární prašnosti, ale i vlivem hluku a vibrací. To se týká především varianty 5A, která má vyšší parametry než ostatní varianty.

Přiznáním vyšší rychlosti na nové komunikaci, která je ve variantě 5A mnohem delší a poskytuje plynulejší napojení na PO než ostatní varianty, které mají mezilehlou MÚK Lahovičky, se také odstraní **umělé časové znevýhodnění varianty 5A** a dosáhneme realistického vyjádření její ve skutečnosti větší dopravní atraktivity. Podle toho bude významně vyšší i skutečný objem dopravy, touto variantou nově zavedené do Modřan a Modřanskou ulicí dále do Hodkoviček a Braník. Na druhé straně se tím vysvětluje, proč v podkladu o dopravním zatížení komunikační sítě vyšly v Modřanech menší a tedy příznivější hodnoty právě pro variantu 5A. Tyto hodnoty, které jsou současně podkladem pro odvození vlivů na životní prostředí, zcela zřejmý z uvedených důvodů nejsou realistické a tím je zásadním způsobem zkresleno i výsledné hodnocení variant.

Proto AŽP požaduje **d o p r a c o v a t** dokumentaci EIA na základě reálných předpokladů o rychlosti na nových komunikacích a podle toho upravit příslušná hodnocení vlivů na životní prostředí.

b) Z porovnání výhledových intenzit automobilové dopravy s výhledovými hodnotami v nulové variantě vyplývá, že nové komunikační propojení ve variantě 9 podle výpočtu ÚRM z června 2008 **chybně převádí dopravní vztahy** mezi MÚK Lahovičky a Jižní spojkou z Chuchelské radiály (a Barrandovského mostu) na Modřanskou ulici, tj. z rychlostních úseků

hlavní sítě na místní sběrnou komunikaci. Reálně dosahované jízdní rychlosti (při relativně nízkém vytížení Chuchelské radiály) jistě budou významně vyšší než na Modřanské ulici se světelnou signalizací. Její vysoké zatížení v modelovém výpočtu z června 2008 je proto dalším zkreslením (ve vyšší až cca 5 tisíc vozidel/den), které znehodnotilo posouzení vlivů na životní prostředí odvozené z těchto údajů. I z tohoto důvodu **n e l z e považovat příslušné části výsledného hodnocení variant v dokumentaci EIA za objektivní.**

V přepočtu modelového zatížení komunikační sítě pro dopracování dokumentace EIA na základě reálných jízdních rychlostí na nových komunikacích úsecích podle bodu a) i reálného modelování trasy pro uvedený dopravní vztah proto bude zapotřebí uvažovat výrazně menší rychlost na Modřanské ulici, aby nový modelový výpočet již takové zkreslení neobsahoval.

\* \*

Závěrem konstatujeme, že dokumentace EIA ani v úpravě z listopadu 2008 nespĺnila požadavky na její přepracování obsažené ve sdělení OOP-MHMP ze dne 5.2.2008, protože neobsahuje zdůvodnění záměru z dopravního hlediska v důležitých širších souvislostech a neodpovídá na řadu našich závažných námitek uplatněných písemně i při veřejném projednání.

Z výše uvedených bodů také vyplývá, že dokumentace pro řadu důležitých otázek nespokojuje objektivní odborné odpovědi a podklady, a proto **nef ani v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Ten v § 1 stanoví, že účelem posuzování vlivů na životní prostředí je „získat objektivní odborný podklad“ pro následné rozhodování. Hodnocení varianty 9 rozhodně není objektivní a technické podklady jsou zpracovány neodborně.**

Z uvedených důvodů zásadně nesouhlasíme s obsahem a způsobem zpracování předložené dokumentace EIA a požadujeme její přepracování na základě nově a tentokrát seriózně zpracovaného technického podkladu pro variantu 9 včetně její modifikace 9B.

Zároveň zdůrazňujeme, že se na proces EIA plně vztahují základní zásady činnosti správních orgánů ve smyslu paragrafů 2-8 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu ve smyslu paragrafů 177 odst. 1 téhož zákona. Proto je nezbytné, aby dokumentace odrážela skutečný a aktuální stav v území a byla tedy v souladu se zásadami materiální pravdy (§ 3 správního řádu).

Z těchto důvodů je nezbytné dokumentaci vrátit oznamovateli k z á s a d ě n í m u přepracování a doplnění ve smyslu paragrafu 8 odst. 4 a 5 zákona č. 100/2001 Sb., v písemném znění.

Vzhledem k tomu, že autor dokumentace i zpracovatelé technických podkladů již opakovaně prokázali, že nejsou schopni či ochotni naplnit požadavek zákona na objektivní posuzování a hodnocení dané problematiky, **navrhujeme pověřit přepracováním dokumentace jinou osobu a také bez vazby na firmu DIPRO, s.r.o.**

Dokumentaci EIA je nezbytné zpracovat nově včetně dopravních podkladů a technického podkladu pro variantu 9 s modifikací 9B, jakož i ve výstupech jednotlivých variant a jejich srovnání tak, aby obsahovala skutečné dopady a přínosy hodnocených variant a již nevyjadřovala jen jednostranný zájem na prosazení objektivně velmi problematické varianty 5A.

Ing. Jan Klika,  
předseda sdružení



zastoupen JUDr. Petrem Kuřavartem  
na základě již doručené plné moci

**JUDr. Petr Kuřavart**  
Za Zelenou líškou 967  
140 00 Praha 4

**Příl. 2i: Vyjádření Hlavního města Prahy**



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA  
Martin Langmajer  
Radní hlavního města Prahy

VI

<b>MAGISTRÁT hlavního města PRAHY</b>	
Odbor ochrany prostředí 54	
Hlavní Č.j. uvede se samostatným číslem pod číselným kódem	
DOŠLO dne:	15 -01- 2009
Identifikační údaje zpracovatele:	Počet listů: V Praze dne 5. ledna 2009
	Počet příloh: Č.j. 23090/2009



MHMP04C8AGR

Vaše č.j. MHMP S-MHMP387973/2006/OOP/VI/EIA/253-3c/Nov

Vážený pane řediteli,

v příloze Vám zasíláme vyjádření územního samosprávních celků ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění, pro přepracovanou dokumentaci záměr „Komunikační propojení MČ Praha 12 s Pražským okruhem, stavbou SOKP 513 - křižovatka s SOKP Komořany, stavba č. 8560“ a současně přikládáme vyjádření hlavního města Prahy k uvedené přepracované dokumentaci.

Hlavní město Praha nadále preferuje a doporučuje z hlediska vlivu stavby na životní prostředí variantu 5A s podmínkou realizace všech kompenzačních opatření uvedených v dokumentaci. Za nejdůležitější z nich považujeme biologicky odbornou rekultivaci okolí komunikace, kompaktní výsadby dřevin podél valu posunutě železnice a odkrytí tunelového úseku Cholupického potoka za účelem propojení dotčeného lokálního biokoridoru ÚSES s nadregionálním biokoridorem v nivě Vltavy.

Z dopravního hlediska je třeba k dokumentaci doložit alespoň ve zjednodušené formě zpracované podélné řezy komunikací s vyjádřením průběhu nivelety vůči stávajícímu terénu, rozsahem mostních a tunelových úseků.

Veškeré připomínky jsou rozvedeny ve vyjádření hlavního města Prahy.

Žádáme, aby vznesené připomínky byly vypořádány v rámci posudku daného záměru.

S pozdravem

Magistrát hl.m.Prahy  
Odbor ochrany prostředí  
Vážený pan  
Ing. Arch. Jan Winkler  
ředitel odboru  
Jungmannova 35/29  
110 00 Praha 1

Dokumentace záměru podle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění zákona č. 93/2004 Sb., zákona č. 163/2006 Sb., zákona č. 186/2006 Sb. a zákona 216/2007 Sb., „Komunikační propojení MČ Praha 12 s Pražským okresem, stavbou SOKP 513 - křižovatka s SOKP Komořany, stavba č. 8560“

Předložený záměr je zařazen dle zákona číslo 100/2001 Sb., do kategorie II, přílohy č. 1 zákona, bodu 9.1 – Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I). Záměr byl zařazen do kategorie II, záměry vyžadující zjišťovací řízení. Dokumentace je zpracována podle přílohy č. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Předmětem posuzovaného záměru je „Komunikační propojení MČ Praha 12 s Pražským okresem, stavbou SOKP 513 - křižovatka s SOKP Komořany, stavba č. 8560“. Záměr řeší propojení Prahy 12 (Modřan) se silničním okresem kolem Prahy (SOKP stavba 513 resp. 514) ve třech variantách. Navazuje na komunikaci Modřany - Komořany realizované již v úseku Braník - Modřany na křižovatce ulic Generála Šišky a Komořanské.

Předmětem zpracované dokumentace jsou varianty 0, 5A, 7 a 9 komunikačního propojení MČ Praha 12 s Pražským okresem. Varianta 0 reprezentuje řešení dle platného ÚPn hl. m. Prahy, varianta 5A představuje návrh nové Komořanské využívající koridor železniční trati Praha - Vrané nad Vltavou/Dobříš s napojením na Pražský okruh mimoúrovňovou křižovatkou u Komořan, varianta 7 reprezentuje nové přemostění z Modřan do Lahovic, kdy mostní objekt je v přibližné kolmé poloze na koryto Vltavy u soutoku s Berounkou a novou MUK s ul. Strakonickou zasahující do zástavby Lahovic, varianta 9 představuje řešení se šikmým mostem přes Vltavu a železniční trať Praha - Vrané nad Vltavou ve vazbě na ul. Gen. Šišky v Modřanech, novým úsekem komunikace po východním okraji zástavby Lahovic a novou mimoúrovňovou křižovatkou u Lahovic.

#### Vyjádření hlavního města Prahy k oznámení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb.

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

Z hlediska urbanistické koncepce nadále zůstávají v platnosti předchozí vyjádření, ze kterých vyplývá, že doporučujeme k dalšímu zpracování variantu 5A. Z urbanistického hlediska trasa nové komunikace se propíše svými negativními vlivy do území, kterým bude procházet.

K podrobněji posuzované variantě č. 7 z hlediska urbanistické koncepce sdělujeme:

varianta není v souladu s platným územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy, navržené řešení předpolí křižovatky Lahovického mostu zasahuje do velkého rozvojového území VRU Radotín - Lahovice - Zbraslav, ve kterém dle vyhlášky hl. m. Prahy č. 33/99 platí stavební uzávěra.

varianta představuje výrazný a necitlivý zásah do významného krajinného prostoru na soutoku Vltavy a Berounky; soutok obou řek by byl sevřený mezi dva mosty, což odporuje jeho celoměstskému významu, vzhledem k tomu, že se jedná o velmi nepříznivé prostorové působení vysokého mostu a nové mimoúrovňové křižovatky v předmostí Lahovického mostu nelze tuto variantu doporučit k dalšímu projednávání.

nehodně prostorové spolupůsobení nové navržené stavby s estakádou silničního okruhu kolem Prahy a s mimoúrovňovou křižovatkou okruhu se silničním okresem severně od

Zbraslavského zámků; nově navržená mimoúrovňová křižovatka v předpolí Lahovického mostu je od MUK na silničním okruhu vzdálená cca 1000 m,

nelze souhlasit s umístěním mostu a mimoúrovňové křižovatky v předpolí Lahovického mostu do záplavového území; část MUK zasahuje do aktivní zóny přímo na soutoku obou řek,

nesouhlasíme s navrženou esanací cca 14-ti rodinných domů v Lahovických, navržené řešení představuje další zálež pro navazující zástavbu Lahovické, které je již nyní zatížena hlukem z ulice Strakonické,

navržené řešení výrazně omezuje možnost rekreačního využití na soutoku Vltavy a Berounky

navržené řešení představuje nefunkčnost nadřazeného komunikačního systému na jihu Prahy v době velkých povodní.

nárůst dopravního zatížení v levobřežní části území Vltavy u Lahovic na ulici Strakonické a v ulici Ke Zbraslavi,

riziko ztraktivnění trasy z Poberouni přes Radotín,

riziko ztížení podmínek pro autobusovou hromadnou dopravu,

mimoúrovňové křižovatka v Lahovických je v kolizi s trasou VTL plynovodu.

Dále nesouhlasíme se závěry uvedenými v části E dokumentace.

V porovnání variant řešení záměru v části „Vlivy na pohodu“ se vůbec nehodnotí negativní vliv variant č. 7 a č. 9 na zástavbu v Lahovických, proto nesouhlasíme s názorem, že nejvýhodnější je varianta č. 9.

V hodnocení dopadů výstavby opět postrádáme vyhodnocení negativního vlivu na zástavbu v Lahovických.

**Z akustického hlediska bez připomínek.**

**Z hlediska ochrany ovzduší** nadále preferujeme variantu 5A, která zvýší imisní zatížení v méně obydlené západní části Komořan a sníží imisní zatížení v hustěji obydlené oblasti. Levobřežní varianty 7 a 9 zvyšují imisní zatížení v západní části Modřan, v Lahovických a Lahovicích na druhém břehu Vltavy, kde je již v současnosti horší imisní situace než v Komořanech.

**Z hlediska městské zeleně** se z hlediska vlivů na životní prostředí jako nejvýhodnější a k životnímu prostředí nejméně škodlivé jevarianta 5A, u které je trasa vedena po tělese železniční dráhy, která se posouvá směrem k jihu a vede v souběhu s původní železniční trasou.

**Z hlediska ochrany přírody a krajiny** uvádíme:

Závěry nově předložené dokumentace v zásadě korespondují s našimi předchozími vyjádřeními i se závěry dokumentace původní. Proto proti nim nemáme zásadních výhrad.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny jsou zcela nevhodné všechny varianty, které územně atakují tzv. Modřanské (Komořanské) laguny, byť by to bylo formou přemostění. Varianta 7, reprezentující takové řešení, je tak zcela nepřijatelná. Její nevhodnost utočňuje zvolené řešení (vysoký most přes nivu v těsném sousedství soutoku Vltavy a Berounky) – krajinařsky zcela degradující dotčený prostor.

Zbýlé dvě „aktivní“ varianty představují problémy taktéž, avšak menšího významu. Varianta 5A zasahuje do cenných (a v pražském prostředí dnes už dosti vzácných) psamofitních společenstev pobřeží křižovatky s tzv. Pražským okrem. To lze zčásti kompenzovat omezením rozsahu staveniště a vhodnou rekultivací ploch sousedících s popisovanou komunikací. Likvidace největšího počtu dřevin ze všech variant musí být nahrazena novými výsadbami.

Varianta 9 vytváří, podobně jako varianta 7, krajinařsky nevhodné přemostění nivu Vltavy, což v podstatě nejde účinně zmírnit. Dalším negativem je poměrně rozsáhlý zásah do zmíněné nivu v úseku umístěném na valu paralelně s řekou, navíc v nadregionálním

biokoridoru územního systému ekologické stability (USES). Takové řešení by šlo zlepšit pouze částečně – např. změnou valu na estakádě.

Varianta 5A má nejmenší vliv na krajinný ráz, resp. výslednou stavbu lze nejlépe začlenit do krajiny. Proto jí doporučujeme s podmínkou realizace všech kompenzačních opatření uvedených v dokumentaci. Za nejdůležitější z nich považujeme biologicky odbornou rekultivaci okolí komunikace, kompaktní výsadbu dřevin podél valu posunutě železnice a odkrytí tunelového úseku Cholutického potoka za účelem propojení dotčeného lokálního biokoridoru USES s nadregionálním biokoridorem v nivě Vitavy.

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu nedochází v žádné variantě k záboru intenzivně využívané zemědělské půdy. Kvalitnější půda v inundaci pravého břehu je zabírána variantou 5A, tato plocha je však využívána jako zahrádky, které musí být všechny vymýšleny. Rozsah záboru zemědělské půdy je ve variantě 9 přibližně stejný, kvalita půdy v inundaci levého břehu je však nižší. Nejmenší zábor zemědělské půdy je ve variantě 7. K přepracované dokumentaci nemáme další připomínky.

**Z geologického hlediska a z hlediska hospodaření s odpady bez připomínky.**

**Z dopravního hlediska** k předložené dokumentaci uvádíme:

Z předložených variant a jejich vlivů na stávající komunikační systém v urbanizovaném území upřednostňujeme variantu 5A, která zajišťuje logické vazby rozvojových území i stávající zástavby v oblasti Modřan a Komořan na Pražském okruhu, doplňuje systém napojení pravobřežní oblasti mezi Modřany, Komořany, Libuší, Kunraticemi, Vestlecem a Jeseníci na Pražský okruh a je provozuschopná v době větších povodní.

Výhodou umístění mimoúrovňové křižovatky na Pražském okruhu u Komořan dle varianty 5A je skutečnost, že je situována v území výrazně zasaženém stavbou okruhu, na rozdíl od nových mimoúrovňových křižovatek u Lahovic dle dalších posuzovaných variant 7 a 9, které degradují významný prostor u soutoku Vitavy a Berounky a mají problematický dopad do oblasti Lahovic (Lahoviček).

Z hlediska přitížení stávající komunikační sítě v relacích Modřany – Libuš (Kunratice, Písnice), Modřany – Cholutice je varianta 5A vůči variantám 7 a 9 rovněž příznivější, což považujeme za významné s ohledem na charakter zástavby a komunikační sítě v tomto širším spádovém území.

V tabulce na str. 24 dokumentace by bylo žádoucí pro přehlednost u kolonek pro variantu 5A (položky ul. Komořanská, úseky Gen. Šišky - K. Vystrkovu, K. Vystrkovu - U soutoku) doplnit místo nejasného odkazu „viz 5A“ chybějící údaje.

S poukazem na skutečnosti uvedené v předložené dokumentaci (str. 19) upozorňující na provozní omezení vyplývající z návrhových parametrů křižovatkových větví MUK Pražský okruh - Komořanská v místě napojení na okruh a potřebu projednání výjimek pro umístění odbočovací a připojovací pruhů u portálu tunelu, je třeba před zahájením další přípravy (i za situace, když řešení bude v souladu s platným ÚPn) projednat navržené technické řešení výše uvedené nové mimoúrovňové křižovatky na Pražském okruhu (Silničním okruhu kolem Prahy) u Komořan s Ministerstvem dopravy a Ministerstvem vnitra (Policií).

V grafických přílohách dokumentace jsou jednotlivé posuzované varianty doloženy pouze situačním řešením v podrobnosti měřítko 1:5000. Vzhledem k tomu, že mezi významné posuzované aspekty patří i výškové řešení jednotlivých variant, bylo by žádoucí k dokumentaci doložit též alespoň ve zjednodušené formě zpracované podélné řezy komunikací s vyjádřením průběhu nivelety vůči stávajícímu terénu, rozsahem mostních a tunelových úseků.

Varianta 5A je předmětem projednávané změny ÚPn hl. m. Prahy Z 1439/00.

**Z hlediska zásobování vodou** kříží navrhované komunikační propojení stávající nadřazené vodovodní řady DN 1200 a DN 1000. Rady je nutno respektovat i s jejich ochrannými pásmy.