



PID

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA  
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY  
ODBOR OCHRANY PROSTŘEDÍ

Váš dopis zn.	SZn. S-MHMP-460936/2007/OOP/VI/EIA/495-7/Nov	Vyřizuje/linka Ing. Novotný/4278	Datum 17.10.2008
---------------	---	-------------------------------------	---------------------

### Zápis

z veřejného projednání posudku a současně dokumentace záměru

### **Prodloužení trasy A metra v Praze ze stanice Dejvická, provozní úsek V.A1 Dejvická (mimo) – Petřiny, provozní úsek V.A2 Petřiny (mimo) - Motol**

dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon)

## I. Základní údaje

### 1. Průběh posuzování před veřejným projednáním

- 29. 10. 2007 obdržel odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy jako příslušný úřad oznámení dle § 6 zákona.
- 8. 11. 2007 bylo příslušným úřadem zahájeno zjišťovací řízení a oznámení bylo rozesláno dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům. Informace o oznámení byla zveřejněna v souladu s požadavky § 16 zákona.
- 31. 1. 2008 vydal příslušný úřad závěr zjišťovacího řízení s tím, že předložený záměr bude dále posuzován podle zákona a upřesnil informace, které je vhodné uvést do dokumentace.
- 27. 6. 2007 oznamovatel předal příslušnému úřadu dle § 8 zpracovanou dokumentaci.
- 2. 7. 2008 byla tato dokumentace rozeslána k vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům. Informace o dokumentaci byla zveřejněna v souladu s požadavky § 16 zákona.
- 6. 8. 2008 zaslal odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy dokumentaci zpracovateli posudku a následně smluvně zajistil jeho zpracování.
- 12. 9. 2008 obdržel příslušný úřad zpracovaný posudek.
- 17. 9. 2008 rozeslal odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy posudek k vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a dotčených správním úřadům. Zároveň byla zveřejněna informace o posudku v souladu s § 16 zákona.
- 6. 10. 2008 byla rozeslána pozvánka na veřejné projednání. Informace o místě a času konání veřejného projednání byla zveřejněna dle požadavků § 16 zákona.

### 2. Místo a čas veřejného projednání

Veřejné projednání se uskutečnilo 15. 10. 2008 od 16:00 hodin ve velkém zasedacím sále Útvaru rozvoje hlavního města Prahy (Vyšehradská 57, Praha 2).

### 3. Řízení veřejného projednání

Ve smyslu § 4 odst. 2 vyhlášky MŽP č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí, byl pověřen řízením veřejného projednání Ing. Tomáš Novotný z oddělení posuzování vlivů na životní prostředí odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy.

### 4. Účastníci veřejného projednání

- oznamovatel:
  - Ing. David Dohnal, Dopravní podnik hl. m. Prahy a.s., vedoucí odboru Strategický a investiční rozvoj
- zpracovatel dokumentace:
  - Ing. Kateřina Hladká Ph.D., SUDOP PRAHA a.s.
- zpracovatel posudku:
  - Ing. Václav Obluk
- územní samosprávné celky:
  - hlavní město Praha:
    - DiS. Lucie Prinzová, asistentka radního pro územní rozvoj
  - městská část Praha 5
    - Ing. Petr Horák, 1. zástupce starosty
    - Ing. arch. Elena Lacinová, vedoucí odboru Kancelář architekta městské části Praha 5
  - městská část Praha 6
    - Mgr. Tomáš Chalupa, starosta
    - Ing. Jaroslava Trnková, koordinátor strategického rozvoje
- dotčené správní úřady:
  - Magistrát hlavního města Prahy – odbor ochrany prostředí
    - Ing. Josef Pavlík, vedoucí oddělení ochrany přírody a krajiny
    - Ing. Jarmila Vyšínová, oddělení ochrany ovzduší
    - Bc. Marek Šedivý, oddělení státní správy lesů, myslivosti, rybářství a veterinární péče
    - Ing. Jaromír Kačer, oddělení vodního hospodářství
- příslušný úřad:
  - Magistrát hlavního města Prahy – odbor ochrany prostředí
    - Ing. arch. Jan Winkler, ředitel odboru
    - Ing. Jana Cibulková, vedoucí oddělení posuzování vlivů na životní prostředí
    - Ing. Tomáš Novotný, oddělení posuzování vlivů na životní prostředí
- Celkem se veřejného projednání účastnilo přibližně 40 osob.

## II. Průběh veřejného projednání

**Ing. Novotný** zahájil veřejné projednání. Představil jednotlivé účastníky veřejného projednání a seznámil přítomné se smyslem a cílem posuzování vlivů na životní prostředí. Dále provedl časovou rekapitulaci procesu posuzování projednávaného záměru.

**Ing. Dohnal** stručně představil záměr „Prodloužení trasy A metra v Praze ze stanice Dejvická, provozní úsek V.A1 Dejvická (mimo) – Petřiny, provozní úsek V.A2 Petřiny (mimo) - Motol“, který připravuje k realizaci Dopravní podnik hl. m. Prahy a.s. společně s hlavním městem Prahou. Upozornil, že v současné době předkládaná varianta je výsledkem mnoha dílčích studií a procesu územního plánování, který byl v nedávné době dovršen schválením změny územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy.

**Ing. Hladká** seznámila účastníky s nejzávažnějšími vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví tak, jak je uvedeno v dokumentaci. Záměr je zpracovatelkou dokumentace považován za akceptovatelný.

**Ing. Obluk** stručně zhodnotil dokumentaci, posoudil navržená opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí a vyjádřil se k vyjádřením jednotlivých subjektů v souladu s tím, co je uvedeno ve zveřejněném posudku. Závěrem konstatoval, že lze realizaci posuzovaného záměru doporučit a příslušnému úřadu navrhnul vydat souhlasné stanovisko k posouzení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

**DiS. Prinzová** konstatovala, že hlavní město Praha předalo příslušnému úřadu své vyjádření k posudku písemně s tím, že nemá další připomínky.

**Ing. Horák** řekl, že městská část Praha 5 vítá prodloužení trasy A metra do Motola. Vyjádření městské části Praha 5 k posudku bylo předáno příslušnému úřadu písemně a nemá k němu žádné další připomínky.

**Mgr. Chalupa** deklaroval souhlas městské části Praha 6 s navrženým záměrem s tím, že má dílčí připomínky, které se týkají autobusového obratiště Horoměřická, náhradních výsadeb a úprav pěších tras v návaznosti na stanice metra. Zároveň uvedl, že městská část Praha 6 vítá rozhodnutí Rady hlavního města Prahy o tom, že stavební etapa V.A bude zprovozněna jako jeden celek, tzn. že odpadá dočasné ukončení trasy ve stanici metra Petřiny, a tím možné negativní dopady. Dále městská část Praha 6 kladně hodnotí společné rozhodnutí hlavního města Prahy a Správy železniční dopravní cesty, s.o. o tom, že přestupní terminál „Dlouhá Míle“ bude realizován v předstihu před zahájením provozu prodloužené trasy metra.

**Ing. Pavlík** konstatoval, že nemá námítky ke zpracovanému posudku a že své připomínky k dokumentaci považuje zpracovatelem posudku za adekvátně vypořádané.

**Bc. Šedivý** za orgán státní správy lesů konstatoval, že nemá žádné připomínky ke zpracovanému posudku a že záměr považuje za akceptovatelný.

**Ing. Vyšínová** řekla, že připomínky orgánu ochrany ovzduší byly v posudku uspokojivě zohledněny.

**Ing. Kačer** upozornil, že vodoprávní úřad požaduje, aby k vydání územního rozhodnutí bylo podkladem vyjádření místně příslušného vodoprávního úřadu městské části Praha 6 dle ust. § 18 zákona č. 254/2001 Sb. (vodní zákon). Dále je třeba do doby podání žádosti o územní rozhodnutí navrhnout a vymezit umístění shybek, které by měly zabránit ovlivnění vydatnosti a omezení přirozeného proudění podzemní vody. Dále poukázal na nutnost řešit v rámci návazné projektové přípravy problematiku balastních vod.

**Ing. Obluk** v reakci na předchozí vystoupení konstatoval, že zmíněné připomínky byly či budou v rámci vypořádání připomínek k posudku zohledněny v návrhu stanoviska pro příslušný úřad.

**Pan Jůza** konstatoval, že zpracovatel posudku vypořádal řadu připomínek tím, že prohlásil, že vybočují z předmětu posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a že se týkají koncepce dopravy. Pan Jůza nesouhlasí s tímto vypořádáním, protože dostupnost a kvalita dopravního spojení patří do skupiny vlivů na obyvatelstvo včetně vlivů socioekonomických, které jsou výslovně vyjmenovány v zákoně. Zvolená varianta dopravního řešení pak ovlivňuje využívání hromadné dopravy, a tím i přeneseně vlivy na ostatní složky životního prostředí (emise hluku, škodlivých látek do ovzduší apod.). Otázka existence či neexistence přímého přestupu z metra na tramvajovou trať v ulici Bělohorská v oblasti uzlu Vypich či v jiných významných dopravních uzlech tak má přímo či přeneseně dopady na životní prostředí a obyvatelstvo.

Dále pan Jůza konstatoval, že zaslal příslušnému úřadu své vyjádření k posudku s tím, že požádal zpracovatele posudku o krátkou reakci na uplatněné připomínky.

**Ing. Obluk** zdůraznil, že v současné době probíhá proces posuzování vlivů záměru na životní prostředí na projektové úrovni, tzv. EIA, které navazuje na již uzavřené řízení posuzování koncepce změny územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, tzv. SEA. Upozornil, že výsledkem procesu SEA bylo souhlasné stanovisko příslušného úřadu. Předmětem aktuálního řízení je tedy zhodnotit vlivy navrženého záměru, který vychází z již provedených posouzení, mj. procesu SEA.

Dále Ing. Obluk souhlasil s tvrzením, že organizace dopravy má dopad na faktor pohody obyvatelstva. Údaje o provozu MHD jsou stanoveny ve vztahu k dané časové etapě a je zřejmé, že jsou pouze předpokladem. Definitivní návrh provozu MHD bude stanoven ve vazbě na zahájení provozu metra a může být dále precizován. Návrh stanoviska pro příslušný úřad proto obsahuje 2 podmínky pro fázi přípravy a provozu záměru s požadavkem optimalizovat řešení povrchové dopravy v zájmovém území s ohledem na relevantní kritéria přepravní poptávky.

Ve vztahu k písemnému vyjádření pana Jůzy zpracovatel posudku konstatoval, že připomínky budou vypořádány pro příslušný úřad a že budou zohledněny v návrhu stanoviska.

**Ing. Dohnal** seznámil přítomné s důvody, proč není v návrhu uvažováno se stanicí Vypich. Hledisky pro umístění stanic jsou návazná doprava a místní obsluha. Návazná doprava v tomto místě je z hlediska autobusové dopravy v podstatě plně řešena stanicemi Petřiny a Motol. Z hlediska tramvajové dopravy by zde mohlo docházet k přestupu. Je třeba si však uvědomit, že v profilu Malý Břevnov – Vypich se denně pohybuje v tramvajích cca necelých 7 000 lidí, což je relativně malý počet. Navíc v přímé docházkové vzdálenosti Vypichu je nesrovnatelně menší počet obyvatel či pracovních příležitostí, než je tomu u jiných stanic na této trase či na trasách ostatních. Celkově označil Ing. Dohnal efektivitu vložených nákladů do vybudování stanice Vypich za velmi nízkou.

Pro ilustraci dodal, že standardní mezistaniční vzdálenosti na trase A se pohybují okolo 1 – 1,5 km. Vzdálenost mezi Petřinami a Motolem odpovídá přibližně tomuto rozmezí, v případě realizace stanice Vypich by došlo k zkrácení této vzdálenosti na cca 700 m, což by v této okrajové části Prahy představovalo nestandardní řešení.

**Ing. Hák** (Ateliér dopravního inženýrství Útvaru rozvoje hlavního města Prahy) doplnil vystoupení Ing. Dohnala s tím, že umístění stanice metra Vypich mj. vytváří další technické komplikace, např. nutnost výrazně hlubšího založení stanice metra Petřiny.

**Ing. Horák** apeloval na přítomné, aby veřejné projednání bylo věnováno pouze předmětu procesu EIA, tedy posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví předloženého záměru.

**Pan Thoma** vnesl dotaz, proč není uvažováno s vestibulem ve stanici Motol směrem k ulici Bělohorská.

**Ing. Dohnal** toto řešení považuje za možné, avšak bez přínosů, neboť vzdálenosti od Vypichu či navazující tramvajové tratě jsou relativně dlouhé.

**Pan Thoma** označil propojení tramvajové dopravy s metrem za standardní řešení na území hlavního města Prahy.

**Ing. Dohnal** zopakoval, že diskutované řešení nemá žádný přínos a odkázal na své předchozí vystoupení. Navíc označil časový rozdíl mezi použitím tramvajové dopravy a metra v úseku Malostranská – Vypich za minimální.

**Mgr. Chalupa** konstatoval, že městská část Praha 6 zvažovala možnost vybudování stanice metra Vypich s tím, že z hlediska významu, množství obslužených osob, náročnosti technického řešení a nákladů byla zvolena varianta se stanicí Motol. Oblast Malého Břevnova je podle jeho názoru uspokojivě obslužena tramvajovou a autobusovou dopravou.

**Pan Bartoš** se dotázal, kde je možné řešit dopravní problematiku na koncepční úrovni a zda je možné do této diskuze zapojit veřejnost. Dále byla položena otázka, zda je možné výsledky hodnocení v procesu EIA zpětně zohlednit v samotné dopravní koncepci. Další dotaz směřoval k tomu, zda při návrhu záměru a při jeho hodnocení byl brán v úvahu připravovaný záměr KC Vypich. Upozornil, že tramvajová trať na Vypich byla v současné době posilována, a proto vznesl dotaz, zda existuje nějaká konkrétnější představa o organizaci dopravy v tomto místě. Konstatoval, že současná podoba záměru nemá vůbec žádný přínos pro sídliště Řepy. V závěru vystoupení požádal o odpověď zástupce společnosti ROPID.

**Ing. Obluk** v reakci na vystoupení pana Bartoše popsal ve stručnosti proces SEA, ve kterém jsou za přítomnosti veřejnosti hodnoceny koncepce. Současně upozornil, že proces SEA ve vztahu k prodloužení trasy A metra byl již ukončen.

K problematice zohlednění záměru KC Vypich při navrhování stanic uvedl, že toto není předmětem procesu EIA. Předmětem tohoto procesu je zhodnotit akceptovatelnost navrženého záměru z hlediska jeho vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo. V případě, že by byla ze strany např. hlavního města Prahy požadována realizace této stanice a toto bylo akceptováno ze strany oznamovatele, pak by musel být zahájen nový proces EIA s cílem zhodnotit vlivy aktualizovaného návrhu.

**Ing. Horák** požádal přítomné, aby nebyla diskuze orientována na koncepční řešení a doporučil toto téma projednat s příslušnými samosprávnými orgány.

**Ing. Procházka** jako zástupce společnosti ROPID konstatoval, že návrh dopravní obsluhy Prahy 6 vychází z úrovně současných poznatků o území a předpokládané dopravě, mj. ovlivněné výstavbou městského okruhu. Současně ubezpečil přítomné, že organizace dopravy bude v jednotlivých časových horizontech upravována podle aktuálních potřeb.

Stanici metra Vypich označil za neefektivní z důvodu obslužnosti malého počtu osob. Zároveň řekl, že společnost ROPID bude podporovat ty typy dopravy, které nebudou v souběhu s prodlouženou trasou metra A a jejichž omezení by znamenalo zhoršení dopravní dostupnosti.

**Ing. Krása** ze společnosti Metroprojekt Praha a.s. upozornil, že o umístění stanic metra se již rozhodlo v procesu územního plánování a odkázal na usnesení Zastupitelstva hlavního města Prahy č. 19/72 ze dne 18. 9. 2008, kterým byla schválena změna územního plánu sídleního útvaru hlavního města Prahy formou vydání opatření obecné povahy č. 02/2008.

**Mgr. Krutáková** řekla, že nepovažuje zvolenou dopravní koncepci za správnou, o čemž mj. svědčí frekvence dotazů na neexistující stanici metra Vypich, a tudíž že by měla být změněna. Dále konstatovala, že posudek řeší návaznou autobusovou dopravu, ale nezabývá se dostatečně dopady individuální automobilové dopravy. Ta právě souvisí s koncepcí trasy, tedy jak bude atraktivní pro jednotlivé uživatele a řidiče individuální automobilové dopravy.

**Ing. Obluk** upozornil, že již samotná koncepce byla z hlediska vlivů na životní prostředí posouzena v procesu SEA s tím, že příslušný úřad vydal souhlasné stanovisko.

K poznámce týkající se návazné individuální automobilové dopravy uvedl, že již dokumentace a v návaznosti i posudek vychází z toho, že na Dlouhé Míli bude zřízeno záchytné parkoviště s terminálem. Vazba na toto záchytné parkoviště je pak zakotvena i v požadavku odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy na jeho realizaci. V návrhu stanoviska pro příslušný úřad je toto uvedeno jako podmínka souhlasu. Očekávaná intenzita automobilové dopravy na jednotlivých komunikacích byla zohledněna v rozptylové a akustické studii s tím, že nejsou očekávány významné negativní vlivy.

**Pan Machů** ze společnosti Metroprojekt Praha a.s. upřesnil, že byly zpracovány zátěžové diagramy jak pro stávající stav, tak pro výhledový rok 2014, a to pro několik variant. Tyto podklady pak byly předány zpracovatelům jednotlivých studií vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Tzn. že v hodnoceních byla zohledněna jak individuální automobilová doprava, tak předpokládaná navazující hromadná doprava.

**Pan Jůza** poukázal na svou zkušenost, že v důsledku realizace obdobných investičních záměrů dochází ke zhoustnutí automobilové dopravy v okolí stanic. Položil proto v této souvislosti dotaz, jaká budou přijímána opatření, vyjma záchytného parkoviště na Dlouhé Míli, na zmírnění tohoto negativního vlivu.

**Ing. Obluk** trval na tom, že v blízkosti nově navržených stanic nebude docházet k zhoustnutí dopravy, a to proto, že již dnes jsou tato místa plně obsazena. Přitom upozornil, že veškeré údaje o dopravních intenzitách pocházejí od Útvaru rozvoje hlavního města Prahy. Dále poukázal na skutečnost, že v blízkosti stanic v hustě obydlených oblastech nejsou záměrně navrhována záchytná parkoviště, aby nedocházelo ke stahování dopravy. Přijímání organizačně technických opatření typu placených zón apod. je pak na příslušných městských částech po zhodnocení aktuální situace v daném časovém období.

**Pan Jůza** doplnil své předchozí vystoupení s tím, že obsazenost parkovacích míst v okolí stanic způsobí zhoršenou dostupnost služeb, např. znemožněním parkování opravářům apod.

**Ing. Obluk** připomenul, že dojde ke snížení individuální automobilové dopravy v důsledku lepší dostupnosti hromadné dopravy v podobě metra.

**Mgr. Krutáková** reagovala na vystoupení Ing. Obluka s tím, že hromadná doprava bude využívána pouze v tom případě, že její použití bude znamenat rychlejší dopravu oproti jízdě automobilem. Jako příklad uvedla obyvatele Středočeského kraje, kteří dojíždějí za prací do Prahy. Ti, podle jejího názoru, nebudou parkovat na Dlouhé Míli a dojíždět do Dejvic metrem, ale pojedou dále po Evropské do svého cíle. Zdůraznila tak, že existuje vazba mezi volbou trasy a jejími dopady na životní prostředí.

**Mgr. Chalupa** konstatoval, že zvolená trasa je výsledkem řady dílčích studií a několika let diskuzí na toto téma. Požádal tak přítomné, aby akceptovali výsledky předchozích řízení.

**Pan Jůza** vznesl dotaz, který se týkal průběhu procesu SEA.

**Ing. Novotný** požádal o to, aby se řečníci drželi předmětu veřejného projednání na úrovni projektové EIA a navrhnul panu Jůzovi tuto otázku řešit individuálně s pracovníky odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy.

**Pan Jůza** toto akceptoval.

**Pan Bartoš** se opětovně dotázal, zda při návrhu projednávaného záměru byl brán zřetel na připravovaný záměr KC Vypich. Dále uvedl, že existují lidé, kteří se dopravují autem na vzdálenost 200 m. Reagoval tak na předchozí vystoupení Ing. Obluka o snížení individuální automobilové dopravy v důsledku lepší dostupnosti hromadné dopravy. Pan Bartoš se ještě dotázal, zda byly v procesu EIA posuzovány varianty záměru.

**Ing. Hladká** konstatovala, že záměr KC Vypich byl v hodnocení zohledněn.

**Ing. Obluk** upozornil, že záměr byl předložen jako invariantní. Přesto dokumentace nadstandardně obsahuje v úvodu přehled jednotlivých variant s uvedením důvodů pro jejich odmítnutí. Podle zpracovatele posudku bylo prokázáno, že jednotlivé varianty jsou z hlediska vlivů na životní prostředí téměř rovnocenné. Vodítkem pro volbu varianty by tedy mělo být dopravně-technické řešení.

**Ing. Horák** opětovně požádal o diskuzi na téma hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

**Ing. Novotný** vyzval přítomné k další diskuzi, ale vzhledem k tomu, že nebyly vzneseny žádné další dotazy ani připomínky, veřejné projednání cca v 17:40 hod. ukončil. Současně informoval přítomné o následných fázích procesu posuzování vlivů na životní prostředí, včetně možnosti zaslat příslušnému úřadu vyjádření k posudku v lhůtě do 17. 11. 2008. Závěrem všem poděkoval za účast

### **III. Závěr**

Veřejné projednání proběhlo ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

Zpracovatel dokumentace i posudku označili záměr za přijatelný z hlediska vlivů na životní prostředí při splnění navržených podmínek pro minimalizaci a kompenzaci vlivů na životní prostředí.

Zástupci územních samosprávných celků a dotčených správních úřadů vyslovili souhlas s hodnocením vlivů záměru a upozornili na podmínky, které je nutné dořešit v dalších stupních povolování stavby.

Do průběhu veřejného projednání se aktivně zapojili zástupci veřejnosti, jejichž připomínky budou zohledněny ve stanovisku příslušného úřadu.

Zpracoval:

**Ing. Tomáš Novotný**, pověřený řízením veřejného projednání