



MIZPP000AQ5S



MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 6

Bc. Jan ZÁRUBA
ZÁSTUPCE STAROSTY MČ PRAHA 6

113913

10

410

V Praze 6 dne 29.12.2010
Č.j. MČ P6 105905/2010

Vážená paní inženýrko,

v příloze si Vám dovoluji zaslat originál Vyjádření městské části Praha 6 k dokumentaci vlivů záměru „**Břevovská radiála – č. 7553**“ na životní prostředí.

Vyjádření bylo schváleno usnesením RMČ Praha 6 č. 108/10, ze dne 29.12.2010

Toto vyjádření Vám bylo zasláno rovněž dne 29.12.2010 e-mailem.

S pozdravem

Ministerstvo životního prostředí

ředitelka odboru posuzování vlivů na ŽP
ing. Jaroslava Honová

Vršovická 1442/65
Praha 10
100 10



MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA

Bc. Jan ZÁRUBA
ZÁSTUPCE STAROSTY MČ P6

V Praze 6 dne 29.12.2010
Č.j. MČ P6 105905/2010

Vyjádření městské části Praha 6

podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění zák. č. 93/2004 Sb. k dokumentaci vlivů na životní prostředí k záměru

"Břevnovská radiála – č. 7553",

Identifikační údaje:

Název stavby: „Břevnovská radiála – č. 7553“

Místo stavby: Praha 6, Praha 5, k.ú. Břevnov, Střešovice, Motol, Řepy

Oznamovatel: Hlavní město Praha, Magistrát HMP, Odbor městského investora, Vyšehradská 51, Praha 2, 128 00

Městská část Praha 6

s o u h l a s í

s doplněnou dokumentací vlivů na životní prostředí k záměru a s realizací záměru za splnění následujících podmínek :

Záměr řeší výstavbu nové trasy městské kapacitní komunikace, která je navrhována jako sběrná radiální komunikace městského charakteru. Celková trasa o délce 6907 m spojuje křižovatku na Silničním okruhu v Řepích s křižovatkou městského okruhu Malovanka v severním předpolí Strahovského tunelu a je navržena v šířkovém uspořádání 2 x 2 jízdní pruhy. Břevnovská radiála (dále BR) bude součástí základní kostry pražské komunikační sítě a měla by nahradit komunikační trasu vedenou v současné době ulicemi Karlovarskou, Bělohorskou a Patočkovou a převzít co největší část jejího dopravního zatížení. Tyto ulice nemají žádná technická opatření na snížení negativních účinků hluku a exhalací na přilehlou zástavbu.

Hlavním účelem a důvodem pro návrh a realizaci předkládané stavby BR je řešení v současné době již velmi nepříznivé situace na dopravní síti na západním okraji Prahy v oblasti Řep, Motola, Břevnova a Střešovic, soustředění co největší části dopravy na Břevnovské radiále a co největší odlehčení na okolní komunikační síti.

Jedná se o liniovou stavbu procházející 3 městskými částmi – Prahou 5, 6 a 17, přičemž více než polovina této trasy leží na území Prahy 6 a prochází nadél jedním z největších historických sídelních celků – Břevnovem. Přípomínky jsou podávány k celkovému řešení této liniové stavby vč. částí, které přímo na území MČ P6 neleží, ale její provoz výrazně ovlivňují. Dokumentace zohledňuje požadavky ze zjišťovacího řízení z roku 2006 a doplňuje dokumentaci předloženou v roce 2009.

Břevnovská radiála je posuzována ve čtyřech variantách (vedle varianty nulové), které se liší směrovým vedením, rozsahem tunelových úseků a řešením mimoúrovňové křižovatky se Slánskou ulicí.

V 0 : nulová varianta (bez realizace BR)

V 1 : optimalizovaná varianta CityPlan + SATRA

- subvarianta **V 1a** - křižovatka na Slánské

- subvarianta **V 1b** - křižovatka u SOKP

V 2 : Karlovarská ražená

V 3 : ražená dle návrhu EKO Břevnov

Z hlediska územního plánování

MČ Praha 6 nadále dlouhodobě podporuje urychlenou přípravu a realizaci Břevnovské radiály, z toho důvodu se v domníváme, že je třeba urychleně celý proces EIA završit příslušným výrokem MŽP, které ze zpracovaných variant jsou z hlediska dopadů na životní prostředí vhodné a které nikoliv.

Odbor územního rozvoje se k posuzovanému záměru vyjádřil v rámci zjišťovacího řízení v roce 2006, k dokumentaci v rámci vyjádření MČ Praha 6 v dubnu 2009 s požadavkem na urychlenou realizaci s výraznou preferencí varianty V1a. Vzhledem k tomu, že doplnění dokumentace oproti dokumentaci posuzované v r. 2009 nepřináší zásadní změny v celkovém řešení, zůstávají naše stanoviska v platnosti. Připouštíme realizaci po etapách, z hlediska etapizace doporučujeme zvážit možnost spatrování křižovatky Vypich jako 0 té etapy, eventuálně zvážit etapizaci směrem od MÚK Malovanka k Pražskému okruhu. Požadavek realizace křižovatky s ul. Slánskou již MČP6 nestaví ultimativně v případě, že bude nalezeno adekvátní řešení v předmětném úseku BR, které nezpůsobí nárůst dopravní zátěže zejména v ulicích Bělohorská a Karlovarská. Na realizaci křižovatky s ul. Slánskou v tomto případě netrváme. Předložená varianta alternativní křižovatky navrhovaná městskou částí Řepy však Prahou 6 nebyla shledána za adekvátní řešení.

Z urbanistického hlediska nadále podporujeme variantu V1 – optimalizovaná varianta CityPlan + Satra v subvariantě V1a, subvarianta V1b je akceptovatelná v případě zásadního přepracování řešení alternativní křižovatky navrhované MČ Řepy a za předpokladu prokázání minimálních dopravních dopadů do povrchové dopravy zejm. v ul. Bělohorská a Karlovarská.

Varianta V2 - ražená pod Karlovarskou reprezentuje současný zásadní omyl v budování dopravního skeletu Prahy: ekonomicky nejnáročnější a ke svému prostředí nejšetnější postupy jsou použity v periferních částech města, zatímco dopravní systém v blízkosti Pražské památkové rezervace a Pražského hradu je (s přihlédnutím na „ekonomické hledisko“) budován hloubeně a s výrazným zásahem do památkového povrchu. Výjezdové rampy této varianty pak výrazně zasahují do již budovaného Areálu volného času Ladronka (dále jen AVČ Ladronka), nejsou koordinovány ani s již vybudovanými či povolenými stavbami. Zároveň tato varianta nenabízí žádné adekvátní připojení sídliště Řepy a dalších. Vzhledem k výše uvedenému je tato varianta V2 zcela nepřijatelná a městská část Praha 6 tuto variantu zásadně odmítá.

Varianta V3 – ražená dle návrhu EKO Břevnov je pro MČ Praha 6 zcela nepřijatelná a zásadně ji odmítáme, na základě předloženého i výše uvedeného odmítáme i její další variantní zpracování.

MČ Praha 6 nadále doporučuje investorovi (HL. m. Praha) v rámci prověřování TT v Kukulově ulici (tramvajové spojení Motol – Vypich) hledat novou stopu Kukulovy ulice pro individuální automobilovou dopravu – s přímým napojením na BR. V případě nalezení trasy pak přicházejí v úvahu varianty s předstihovým spatrováním křižovatky Vypich.

Připomínáme, že navržená pěší lávka přes ul. Kukulovu na křižovatce Vypich je v rozporu s památkovou ochranou výhledu na NKP Obora Hvězda a v této podobě již byla v minulosti památkovými orgány zamítnuta. V současné době je dokončen in-line podjezd s podchodem pod Kukulovou ulicí, který předmětné pěší vztahy přenesl.

Z hlediska dopravy a životního prostředí

Odbor dopravy a životního prostředí se k posuzovanému záměru vyjádřil v rámci zjišťovacího řízení samostatnými stanovisky v únoru r. 2006, k dokumentaci společným stanoviskem v dubnu roku 2009.

Dokumentace byla v listopadu r. 2008 navracena příslušným úřadem k dopracování z důvodu absencí více údajů a informací, včetně nedůsledného naplnění závěrů zjišťovacího řízení. Dopracování doporučil také zpracovatel posudku.

Po prostudování dopracované Dokumentace však ODŽP neshledal (v oblasti jím sledovaných zájmů) rozdíly ani nové zásadní skutečnosti oproti předložené Dokumentaci z r. 2009 (je upozorněno na zprovoznění OC KAUFAND, zahájení výstavby metra, apod.).

Opětovně upozorňujeme na zásadní důležitost realizace celé akce pro životní prostředí celé břevnovské kotliny, žádoucí aplikaci tunelové varianty a též potřebu optimální etapizace. Ta je dána především využitím již zahájené výstavby trasy „A“ metra (využití společných zařízení stavenišť, apod.). Z porovnání harmonogramu výstavby metra a možných termínů realizace BR tak vyplývá jednoznačné doporučení realizovat v „nulté“ fázi MÚK Vypich, zejména za předpokladu, že výstavba vnějšího nebo vnitřního úseku BR nebude v letech výstavby metra např. z finančních důvodů ještě reálná. ODŽP nesouhlasí s navrženým postupem výstavby v rámci předloženého záměru a upřednostňuje zahájení výstavby v úseku MÚK Malovanka - Vypich před úsekem SOKP-Vypich.

Cílem předložené dokumentace bylo vyhodnotit únosnost ekologické zátěže, kterou do území vnesou jednotlivé posuzované varianty BR a dále na základě vyhodnocených, resp. předpokládaných vlivů navrhnout opatření ke zmírnění vlivu záměru na okolní prostředí.

Všechny varianty byly posouzeny z hlediska vlivů na ovzduší a hluk a s tím spojená zdravotní rizika, vlivů na půdu, vodu, krajinný ráz, faunu, flóru, ekosystémy, dřeviny, horninové prostředí i s ohledem na archeologické a kulturní památky či hmotný majetek.

Z celkového hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví vyplývá, že varianty V1a, V1b a varianta V2 se liší pouze minimálně. Varianta V3 však v tomto porovnání vyšla nejhůře, zvláště z hlediska hlukové zátěže a zdravotních rizik z hluku. Právě hluková zátěž a zdravotní rizika z hluku patří spolu se snižováním znečišťování ovzduší k nejvýznamnějším vlivům záměru Břevnovské radiály. Ve variantě V3 není řešeno uspokojivě snížení dopravních zátěží a z toho vyplývající hlukové zátěže v posuzovaném území, její vliv na zlepšení hlukové situace v území je minimální, nejhorší ze všech variant. V této variantě je vysoký počet staveb ovlivněný nadlimitním hlukem a v ulici Patočkově jsou výrazně vyšší dopravní intenzity než v ostatních variantách. Tato varianta má také největší negativní vliv na hmotný majetek, neboť by byl nutný stavební zásah do již vybudované křižovatky Malovanka. Napojení varianty V3 do hotové křižovatky by si vyžádalo demolice některých částí této MÚK (větev, rampy, most přes Městský okruh, zdi) a jejich nové vybudování jiným způsobem. To by znamenalo též výrazný zásah do fungování dopravní sítě a této křižovatky, zmaření již vynaložených finančních prostředků a nutnost získání dalších financí na její zásadní přestavbu.

Druhým nejvýznamnějším vlivem Břevnovské radiály na dané území a obyvatelstvo je vliv na ovzduší. Mezi jednotlivými posuzovanými variantami (vyjma varianty nulové) jako celek nejsou zásadní rozdíly. Je zcela evidentní, že nejmenší vliv na ovzduší v délce celé trasy budou mít tunelové úseky, které ovšem soustřeďují největší negativní vlivy na ovzduší v úzkém okolí portálů tunelů, eventuálně výdechů vzduchotechniky.

Z hlediska dopravy lze vzhledem k dosavadnímu dopravnímu a emisnímu zatížení ulic Patočkova a Bělohorská a současně k nutnosti řešení dopravní situace na území hl.m. Prahy, považovat V0 - nulovou variantu - za nepřijatelnou.

Již ve vyjádření v rámci zjišťovacího řízení Městská část Praha 6 vyslovila souhlas s osovým vedením trasy Břevnovské radiály, který je v souladu s platným Územním plánem hl.m. Prahy, včetně jeho změn. Zásadní připomínky ke ZŘ byly akceptovány a zapracovány do Dokumentace. Jedná se o variantu V1, která je vedena v původní stopě, v souladu s Oznámením. Varianta V1 je předkládána ve 2 subvariantách a to s a bez křižovatky Slánská. Nejdůležitější změnou je nahrazení štěrbinové varianty ve 4. části plně tunelovou variantou (v obou směrech). Toto řešení přináší maximální ochranu obyvatel Břevnova a dále umožní dostavbami a městským řešením parteru udržet přijatelné městské prostředí území i po průchodu této radiály územím.

V dokumentaci je předložen návrh etapizace optimalizované trati dle ÚP – V1, kde se navrhuje realizovat v předstihu křižovatku Vypich (v letech 2013-2016), poté úsek Silniční okruh – Vypich (2016-2018) a teprve v letech 2018-2021 4. úsek V1 Vypich - Malovanka. V rámci zjišťovacího řízení Městská část Praha 6 odůvodnila svůj požadavek na změnu pořadí staveb, kdy požadovala upřednostnit výstavbu úseku MÚK Malovanka - Vypich (včetně) před úsekem SOKP-Vypich. Důvodem je možnost logického realizačního napojení na již budované předpolí Strahovského tunelu, stejně jako logická realizace komunikace směrem od vnitřních částí ven z města, bez následných dopravních přetlaků v dosud nerealizovaném úseku (negativním příkladem je např. Radlická radiála). Vzhledem k tomu, že považujeme tento požadavek za logický i oprávněný, trváme na jeho splnění a opakujeme, že otočení pořadí realizace etap je nutné promítnout i do ÚPD, která zatím předpokládá realizaci v opačném směru.

U varianty V1b je nahrazena křižovatka na Slánské novou křižovatkou u SOKP. Vlivem posunu křižovatky na území Řep dojde k navýšení nárůstu intenzit vozidel na Karlovarské a Bělohorské třídě mezi Vypichem a Slánskou a částečně tak budou popřeny důvody budování podzemní kapacitní komunikace v tomto úseku. Proto při výběru mezi V1a či V1b preferujeme variantu V1a.

Z hlediska dopravy nepovažujeme také variantu V2 za nejvhodnější z důvodu napojení na okolní síť pouze v křižovatce SOKP a Vypich (obdobně jako u V1b). Není v souladu ani s ÚP MHMP. Varianta V2 - ražená Karlovarská - je zpracována pouze po Vypich, poté je shodná s variantou V1.

V území je připravována další významná dopravní stavba – prodloužení metra A na letiště Praha – Ruzyně. Dochází ke křížení obou staveb, a to ve všech předkládaných variantách. Největší problémy se ukazují především ve variantě V2, kdy se při křížení ražené varianty a metra obě liniové stavby velice přibližují.

Z důvodu snížení dopravy u nemocničních komplexů Motol a Na Homolce existuje možnost nového napojení na trasu BR přeložením ulice Kukulovy do nové stopy. Tato možnost je však uplatnitelná pouze u varianty V1.

V rámci zjišťovacího řízení byla ze strany MČ uplatněno také doporučení, aby úseky, zejména část přicházející k Vypichu, byly řešeny s maximálním ohledem na použití zelených přírodních svahů s vysazenými dřevinami před betonovými opěrnými zdmi a tím byl maximálně eliminován stavební zásah do stávajícího přírodního prostředí a zdůrazněna nutnost vybudování protihlukových clon nezbytných především z důvodu ochrany obyvatel Malého Břevnova. Clona je předpokládána na estakádě. Na povrchovém úseku o délce 520 metrů jsou v části navrženy zemní valy. Komunikace by tedy měla vést v zárezích. Při překročení hlukových limitů požadujeme realizovat protihluková opatření i v tomto úseku. Jedná se o hlukově exponovanou oblast, která bude i z druhé strany zatížena novou kapacitní komunikací.

Připomínky z hlediska jednotlivých složek životního prostředí byly uplatněny v rámci Oznámení v roce 2006. Nadále požadujeme splnění dříve uvedených požadavků.

Dokumentace byla rozšířena o dendrologický průzkum. Všechny varianty zasahují do ploch zeleně a vyžadují kácení dřevin, nejvíce varianta V1. Většina dřevin je hodnocena jako podprůměrná. Jedná se však o zeleň, která má v městě nezastupitelnou úlohu. Upozorňujeme, že v dalších stupních PD budeme požadovat

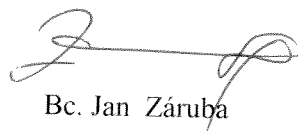
podrobné návrhy nových sadových výsadeb a úprav v dostatečném množství nových dřevin, vhodných do daného území.

Stavba si vyžádá dočasné i trvalé zábory zemědělské půdy. Upozorňujeme na nezbytnost pečlivého provedení skrývky kulturních vrstev půdy. Do chráněného území přírody stavba nezasahuje, zasahuje však do několika koridorů ÚSES, i když vzhledem k urbanizované krajině se jedná převážně o biokoridory nefunkční.

V období výstavby nejvýznamnějšími zdroji znečišťování ovzduší budou skládky sypkých materiálů a vlastní zemní práce při výstavbě. Výstavba komunikace vyvolá značný rozsah staveništní dopravy, a to jak ve fázi hloubení tunelů (odvoz zeminy), tak i v rámci realizace vlastních vozovek, ostění a technologického vybavení. Požadujeme dodržení všech uvedených opatření v Dokumentaci ke snížení dopadů na pohodu obyvatelstva a to nejenom pro období výstavby, ale i pro období vlastního provozu.

Městská část Praha 6 po posouzení doplněné dokumentace vlivů záměru Břevnovská radiála z hlediska dopravy a dopadů na životní prostředí se ztotožňuje s návrhem oznamovatele, který navrhuje realizaci ve variantě V1a.

Toto vyjádření nenahrazuje stanovisko městské části k územnímu řízení.



Bc. Jan Záruba
zástupce starosty MČ Praha 6