



MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 6

Mgr. Ondřej Kolář
STAROSTA MĚSTSKÉ ČÁSTI

V Praze 6 dne 5.5.2020
Č.j.: MCP6 132087/2020
MCP6 134161/2020

Vyjádření městské části Praha 6

k Oznámení podle § 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v rozsahu přílohy č. 3 zákona záměru

„Stavba č. 44595 „Lanová dráha Podbaba - Troja - Bohnice“

Místo stavby	: MČ Praha 6, MČ Praha 9, MČ Praha - Troja
Investor a oznamovatel	: Magistrát hlavního města Prahy
Zpracovatel	: Ing. Jan Dřevíkovský, Městské sady 666, Kutná Hora Spolupráce Ing. Jana Zubinová
Datum zpracování	: Březen 2020

Předkládaný záměr řeší výstavbu lanové dráhy s třemi stanicemi - v Podbabě, Troji a Bohnicích. Dráha o celkové délce cca 2.300 m (preferovaná, tzv. *červená* varianta) bude integrována do sítě MHD Praha. Lanovka bude mít 17 kabin, kapacita každé kabiny je 35 osob. Hodinová kapacita může dosáhnout až na 4.500 osob v jednom směru. Je předpokládán pouze denní provoz.

Na území městské části Praha 6 se jedná o umístění dolní stanice lanovky – stanice „*Podbaba*“. Umístění je navrženo ve 3 variantách. Všechny varianty jsou uvažovány v nezastavěných zelených plochách a prakticky spolu sousedí. Jedná se o plochy v oblasti ulic Papírenská a Podbabská. Na Císařském ostrově budou umístěny 2 podpěry, zbylé 3 podpěry poté již na území Troje. Trasa lanové dráhy vychází z Podbavy, mezilehlá stanice je situována západně od okraje ZOO, koncová pak na okraji sídliště Bohnice. Trasa je navržena tak, aby nedošlo k přímému přechodu areálu ZOO a zároveň nekolidovala s plánovaným tramvajovým mostem Podbaba – Troja. Pohon lanové dráhy zajišťuje elektrická energie.

Jedná se o dopravní stavbu, s dopadem na městskou hromadnou i individuální automobilovou dopravu v severním a západním segmentu hlavního města Prahy. Záměr nebude generovat novou dopravu, dojde pouze k jejímu dílčímu přesměrování. Je deklarovaný předpoklad, že stavba bude využívána především cestujícími ze Středočeského kraje. To ovšem vyvolá potřebu zajistit dostatečnou kapacitu parkovacích míst v dosahu jednotlivých stanic, zejména koncových. U stanice Podbaba je nezbytné zajistit parkovací místa také pro návštěvníky ZOO.

V dnešní době jsou veškeré dopravní kapacity mezi Prahou 6 a Prahou 8 vedeny přes širší centrum města. Navrhovaná lanová dráha propojí oba břehy Vltavy v místě, kde dopravní infrastruktura chybí. Ve srovnání s uvažovanými tramvajovými stavbami, propojujícími dotčené lokality, je výstavba lanové dráhy časově rychlejší a finančně méně náročná.

Záměr je předložen ve vícevariantním řešení. Jako referenční je sledovaná „červená“ varianta, tj. v trase od vlakového nádraží v Podbabě přes mezistanici Troja (s novým vstupem do ZOO) a dále do Bohnic.

Zároveň bude zařazeno v systému PID.

Městská část Praha 6

po prostudování předloženého Oznámení

nesouhlasí se záměrem „Stavba č. 44595 „Lanová dráha Podbaba - Troja - Bohnice“

v předložené podobě

a požaduje:

1. Z níže uvedených důvodů nejprve dopsacování Podkladové studie, která by dala dostatečný podklad ke zhodnocení záměrů z hlediska dopadů do životního prostředí čtvrti.
2. Projednaný záměr bude jedním z podkladů projednávané změny Územního plánu hl.m.Prahy, tj. v souladu s platnou ÚPD.
3. Zásadním problémem je vstupní podklad, který považujeme za nedostatečný (STUDIE PROVEDITELNOSTI) a který požadujeme dopsacovat a projednat s MČ P6. Až po tomto projednání je možné přijmout závěry a posouzení, které bezesporu doznají podstatných změn, minimálně v části dopravy a krajinného rázu.
4. Požadujeme, aby součástí této stavby, či jako stavba podmiňující bylo řešení dostatečných parkovacích ploch ve vazbě na konečnou stanici lanovky v Podbabě.
5. Upozorňujeme na skutečnost, že např. MČ Praha 6 odsouhlasila a prosazuje jinou stopu mostu přes Vltavu, zastávky TT požaduje posunout tak, aby byly zajištěny přestupy atd. Z těchto důvodů je zásadním požadavkem koordinace klíčových dopravních staveb v území, kterými jsou:
 - Prodloužení tramvajové trati do Suchdola
 - Most Podbaba-Troja
 - Kolejového propojení Prahy 6 se Zoologickou zahradou a Severním městemMČ Praha 6 požaduje zpracovat koordinační studii dopravních staveb v území včetně dopravních vazeb v Podbabě s ohledem na bezpečné přestupy a budoucí rozvoj lokality.

Další body k projednání:

Z hlediska územního rozvoje:

Varianty umístění lanové dráhy byly řešeny ve „Studii proveditelnosti lanové dráhy Bohnice – Podbaba“ zpracované v červenci 2018 sdružením firem Ebis Rail, Ropid a CEDOP. Problémem je, že tato variantní studie nebyla řádně projednána v orgánech MČ P6 a tudíž nemohly být připomínky podkladem pro posouzení záměru. Zároveň tato studie neřešila z našeho pohledu dvě, pro MČ P6 klíčové, základní otázky:

- a) Řešení návazné IAD, rozšířené pro odstav vozidel a předpoklad bezkolizních přestupních vazeb všech trakcí MHD
- b) Zakomponování konečné stanice do struktury zástavby Podbavy (hlavní římsa blokové struktury Podbavy v hladině + - 20 m). Studie proveditelnosti předpokládá výšku podpěry na straně Bubenče 35 m a 44 m a tento fakt nebyl řádně ve studii zákresem doložen (krajinný ráz).

V těchto oblastech se posouzení záměru odvolává na výše uvedenou Studii proveditelnosti, dokonce u kapitoly D na straně 68 : „K dispozici je pouze Studie proveditelnosti, proto není přesně určený rozsah zástavby u jednotlivých stanic. Z toho vyplývá neurčitost v rozsahu záboru půdy vedené v ZPF. Zábor bude v rámci zpracování dalšího stupně projektové dokumentace“

Z výše uvedených důvodů požadujeme nejprve dopracování Podkladové studie, která by dala dostatečný podklad ke zhodnocení záměrů z hlediska dopadů do životního prostředí čtvrti.

K jednotlivým připomínkám:

- 1) Záměr není v souladu s platným ÚP HMP. Na předpokládaný záměr byl teprve v loňském roce (09/2019) podán podnět na změnu územního plánu vedený pod značkou P392/2019. Dopracovaná studie (a event. oznámení záměru) je teprve podkladem pro pořizování změny ÚPn HMP.
- 2) Není prokázáno vhodné umístění koncové věže (v textu „vícepodlažní“, str. 13)
- 3) V rámci krajinného rázu jsou hodnoceny vlivy na kulturní a estetické hodnoty jako střední (a to bez určení výše uvedeného)
- 4) Návazná doprava v klidu není pro toto zařízení jako celek uspokojivě řešena. Pro konečnou Bohnice se počítá s využitím parkingu Botanické zahrady (nově navyšováno na 222 aut) a připravovaného obchodního zařízení Kaufland v těsném kontaktu, což činí 461 aut a 4 autobusy. Pro koncovou stanici Podbaba se neplánuje NIC. Posouzení pouze konstatuje, že „výstavba parkovišť P+R není součástí záměru. Problematika parkovacích kapacit by měla být řešena a koordinována komplexně pro jednotlivé městské části.“ (strana 18). Posouzení zároveň připouští zvýšený zájem o parkování návštěvníků ZOO. Již v současné době je tato otázka velkým problémem Podbavy, posouzení lanovky bez tohoto řešení není akceptovatelné.
- 5) Koordinace s novým místem v Podbabě pro MHD probíhá v současné době. Nelze ji automaticky předpokládat v posouzení. Navíc MČ P6 požaduje prověřit odlišnou stopu mostu – variantu v severní poloze.
- 6) Posouzení předpokládá realizaci 2023 (6 měsíců), prodloužení TT na Suchdol a Bohnice – Kobyličky do roku 2030 a Podbaba – Bohnice po roce 2030. Z těchto údajů lze vyvodit relativně delší provoz lanové dráhy (než dočasný) a tudíž je nutné dopravu v klidu zajistit (například jednáním o společném projektu s vlastníkem bývalé TRAUBOVY Koželužny – Radiospoj v tomto areálu. Odvolávání se na možné kapacity na konečné TT na Suchdol časově neodpovídají a nelze je pro toto zařízení akceptovat.
- 7) Zároveň již historicky MČ P6 požadovala souběžnou přípravu prvků MHD z Bohnic do Podbavy i na Kobylišká náměstí, aby se pozornost cestujících rozložila do celého systému metra. V posouzení je jako klad uváděn pokles zátěže na lince C, nárůst naopak na lince A a především na trase TT v ulici Jugoslávských partyzánů. Přitom nejsou dosud vyčísleny přestupní uzly na Vítězném náměstí, příprava je ve fázi studie a těžko bude v roce 2023 realizována.
- 8) V oblasti životního prostředí vychází posouzení velmi příznivě, což se u elektrického zařízení „na sloupech“ dalo předpokládat. Posouzení velmi podrobně probírá jednotlivé oblasti životního prostředí a oceňujeme didaktický přístup zpracovatele, který text posouzení zpřístupnil i pro neoborníky v dané oblasti. Co je však zarážející je údaj o „hrozbě výbuchu bioplynu a úniku a vzplanutí metanolu“. V pesimistickém scénáři dojde ve vzdálenosti 533 m k vážným zraněním či dokonce úmrtí osob ... Připravovaná stáčírna BioCNG bude součástí plynového hospodářství ÚČOV a technické zabezpečení a prevence výbuchu tohoto zařízení bude řešena v rámci této technologie!!
MČ P6 s takovými údaji při předjednávání rekonstrukce ÚČOV nebyla seznámena.

Z hlediska dopravy a životního prostředí:

Na území MČ Praha 6 si záměr si vyžádá vynětí půdy ze zemědělského půdního fondu pouze v případě varianty C a to v rozsahu 22 m². Rozsah trvalého záboru ZPF a pozemků určených k plnění

funkce lesa podél celé délky lanové dráhy si vyžádá několik set m² a nelze ho označit za významný. Záměr se nenachází ve zvláště chráněném území, ale dotkne se územního systému ekologické stability krajiny (ÚSES). Stavba stanic a podpěr lanovky leží v ochranné zóně nefunkčního nadregionálního biokoridoru. Lanovka povede nad osou některých biokoridorů, skladební prvky ÚSES by neměly být výstavbou dotčeny. Z hlediska ochrany přírody a krajiny je však nutno si uvědomit, že v řešeném území se nachází lesní porosty, vodní tok a niva řeky Vltavy a dva významné krajinné prvky a to stepní trávníky a lesostep nad Sklenářkou a Kotlářka. Trasa lanové dráhy prochází a mezistanice Troja leží v území přírodního parku Draháň – Troja.

Pro hodnocení vlivu záměru na znečištění ovzduší jsou nejdůležitější změny intenzit dopravy na přiléhající silniční síti. Význačné rozdíly nebyly dle rozptylové studie zjištěny, u většiny obytné zástavby byly nižší v případě realizace lanovky. Pouze v Papírenské ulici by mělo dojít k navýšení imisního příspěvku, ale v poměrně zanedbatelném množství. Vliv snížení intenzity dopravy se projeví také při nižších hodnotách hluku (viz akustická studie).

Z hlediska námi chráněných složkových zákonů v oblasti životního prostředí je třeba předně konstatovat, že navržená stavba je v kolizi se stávajícími dřevinami. Rozsah kácení bude upřesněn především se zřetelem na vybranou variantu umístění lanové stanice Podbaba. Na plochách stanic lanovky dojde k odstranění zeleně, u stanice Podbaba se jedná o plochu městské zeleně. Kácení bude také vyžadovat stavba podpěr na Císařském ostrově. Dle dendrologického posudku bude celkem vykáceno 43 až 48 exemplářů dřevin a rozloha kácených porostů dřevin bude mezi 16.000 až 50.000 m². Požadujeme minimalizovat kácení dřevin, zvláště v souvislosti s rozparem velikosti ploch lanových stanic a ploch zmiňovaného kácení dřevin. Upozorňujeme, že o kácení dřevin na svém území rozhoduje každá městská část samostatně. Městská část Praha 6 bude požadovat minimalizaci kácení dřevin, odpovídající náhradní výsadbu, včetně přesného určení místa výsadby a druhového složení dřevin. Požadavky městské části je třeba plně respektovat.

Součástí oznámení je Biologický průzkum území, zpracovaný Ing. Pavlem C. Jarošem (biologicko – ekologické expertízy a poradenství), ze dne 19.03.2020, který upozorňuje na možnost negativního vlivu na chráněné druhy – zvláště v oblasti Troje. Tento průzkum nepůsobí dostatečným a uceleným dojmem. V popisu obratlovců, zejména ptáků a plazů se autor odkazuje na projevy druhů v různých částech České republiky, což je zavádějící. Popis užovky obojkové je nedůvěryhodný, autor neuvádí místa nálezů. Co se týká užovky podplamaté, se odkazuje na jiné pražské lokality, konkrétně na jihu Prahy, v této souvislosti lze podotknout, že v pravděpodobně myšleném úseku od Zbraslavského mostu po Komořanské tůně, daný druh vymizel zhruba před 20 lety a velmi intenzivně využívaná cyklostezka zde výskyt vylučuje. Místní populace tohoto druhu je rok od roku výrazně slabší a trvalé přerušování kontinuity výskytu v místě zastávky Troja, pak druh v celé lokalitě ještě více oslabí a je pravděpodobné, že zde vyhyne. U popisu ptáků, resp. vlivu stavby na uvedené zvláště chráněné druhy, autor uvádí toliko pouze obecně platné informace a závěr formuluje tím, že stavba tyto ptáky neovlivní, zjištěné poznatky tomu nenasvědčují, chybí předpoklady. Ve zprávě jsou uváděny reakce ptáků v jiných částech republiky, což neodpovídá kritériím hodnocení záměru stavby, pro kterou je hodnocení přírodních parametrů v trase stavby, zadané. Navíc tyto reakce nelze srovnávat, neboť stejný druh se nechová stejně na všech místech svého výskytu. Zejména u ptáků platí zvyklosti v jejich chování a reakcích na místní konkrétní podmínky, které jsou diametrální. Proto nelze vycházet při hodnocení vlivu stavby na uvedené druhy ptáků na základě poznatků z jiných lokalit v ČR. Zpracovatel připouští negativní vlivy stavby a jejího provozu na některé druhy ptáků, přičemž tento nepříznivý stav řeší doporučením, aby po zprovoznění lanovky byl zaveden monitoring, jak ptáci budou reagovat. Tento názor se neslučuje s účelem zadané práce, který naopak spočívá v hodnocení této stavby na populace fauny a flóry a nikoliv ve zjišťování tohoto vlivu až po realizaci záměru. Ve zpracovaném průzkumu chybí popis pohybu ptáků především v úseku překlenutí řeky. Výška tělesa lanovky zasahuje do koridoru přeletů ptáků v kratších vzdálenostech tak, že tuto překážku, která je navíc pohyblivá (není statická), nebudou moci zvláště vodní druhy, podletět ani přeletět. Těleso lanovky pak může způsobit bariéru v běžných pohybech ptáků při obstarávání potravy, v době hnízdění a dalších exponovaných a nezbytných etologických projevech. Zpráva tyto skutečnosti neuvádí ani není zřejmé, že by je při terénních průzkumech zkoumala. V oznámení nejsou navrhována žádná eliminační či kompenzační opatření, kterými by se negativní vliv na faunu snížil, což lze považovat za vážný nedostatek. Jelikož se předkládaný průzkum nezabývá možnými řešeními a ani žádná z nich (kromě monitoringu, když bude pozdě cokoliv měnit) nenavrhuje a naopak i přes zjevné škodlivé vlivy stavbu doporučuje, je možné jej označit za nedostatečný.

Požadujeme splnění všech podmínek uvedených v kapitole „Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné“.

Posouzení předloženého záměru z dopravního hlediska nezohledňuje dopravní význam stavby, její účelnost, či možná rizika (v kontextu celkové obsluhy území hromadnou dopravou), ale akcentuje pouze možné dopady na území, zasažené stavbou.

Je nesporné, že trasa lanové dráhy Podbaba – Troja – Bohnice (dále též „LD“) nabízí přímé spojení relativně blízkých lokalit, které ale vlivem chybějícího přemostění Vltavy v této chvíli neexistuje (neuvažujeme-li přívoz). Propojení obou lokalit je t.č. možné využitím nového Trojského mostu, příp. mostu Barikádníků. Úspora času a ujetých vozokilometrů se tak u uživatelů IAD projeví ve snížení spotřeby pohonných hmot a tím i produktů jejich spalování. Jak velké procento uživatelů ale přejde po (případném) zprovoznění LD od užití vlastního vozidla na LD je nesnadné predikovat. Lukrativní je nové spojení především pro cestující, mající start/cíl poblíž koncových stanic LD. Efektivita klesá s množstvím nutných přestupů, které vždy představují ztrátové časy. To předložený záměr částečně dehonestuje.

Vlastní provoz LD není zatížen emisemi a vnější projevy budou spíše v oblasti provozního hluku (pohonná jednotka, přejezdy kabin přes kladky na podpěrách, apod.). Dle předložené studie ale překročení limitních hodnot očekáváno není.

Situaci na levém břehu Vltavy (Podbaba) může lokálně zhoršit nárůst IAD z regionu (potřeba vytvořit P + R u nástupní stanice Podbaba), a to min. do doby zprovoznění tzv. vysokovodního mostu na stavbě SOKP č. 519 (Suchdol – Březiněves). Zvýšené využití parkoviště lze očekávat i o víkendech, kdy LD, jako jistá atrakce, bude vyhledávána při cestách do ZOO. To může druhotně zhoršit již tak nepříznivou dopravní situaci na tř. Jugoslávských partyzánů.

Z hlediska dopravních návazností by bylo nesporné účelné, aby koncové stanice LD navazovaly na tramvajové zastávky v minimální docházkové vzdálenosti. To, mj., příliš nesplňuje varianta „C“ (ukončení v Papírenské ulici). V očekávaném časovém horizontu toto nebude splněno ani v oblasti Bohnic, kde příprava výstavby TT Kobylisy – Bohnice zdaleka není ve fázi reálné časové koordinace. Jako problematická se může jevit ne zcela dostatečná kapacita staničního ostrůvku ED „Podbaba“. Kumulace cestujících při přestupu z vlaků, autobusů i LD na zdejší tramvajové linky může snadno překročit kapacitu zastávky, což nezřídka – i bez LD – můžeme registrovat již dnes.

Jak již bylo konstatováno, nárůst IAD z regionu dokumentace v zásadě neřeší a obsahuje jistá rozporná tvrzení, zejména str. 18 textové části (řešení dopravy v klidu) není zpracována se znalostí problematiky, příkladmo viz konstatování „*problematika parkovacích kapacit by měla být řešena a koordinována komplexně pro jednotlivé městské části*“.

Městská část v rámci předběžných projednávání jednoznačně upozorňovala na potřebu řešení statické dopravy, viz např. jednání Komise dopravní při Radě městské části Praha 6, které se uskutečnilo dne 19.02.2019 se násl. závěry:

„Komise dopravní Praha 6 souhlasí se stavbou lanové dráhy Podbaba x Podhoří Bohnice za splnění následujících předpokladů:

- *Výstavba dostatečných kapacitních P+R parkovišť v lokalitě*
- *Stavba nesmí ohrozit výstavbu tramvajové trati do Suchdola a její realizaci*
- *Stavba nesmí ohrozit plánovanou realizaci odbočku do ZOO z tramvajové tratě do Suchdola*
- *Stavba nesmí ohrozit plánovanou realizaci mostu z Podbaby do Podhoří Bohnice“.*


Vznik kapacitně většího parkoviště nelze odmítat s tím, že tato potřeba nesouvisí s posuzovanou stavbou, naopak jeho vytvoření je velmi důležité právě bezprostředně ve vztahu k posuzovanému záměru výstavby LD, neboť Praha 6 je dojezdovou oblastí pro velké objemy cestujících ze severozápadních oblastí okolí hlavního města Prahy. Proto považujeme za nutné vytvořit odpovídající podmínky pro přestup na MHD (parkovací kapacity pro řidiče přijíždějící do Prahy IAD s potřebou zaparkovat v území Prahy 6 svá vozidla). Nedostatek záchytných parkovišť dlouhodobě zapříčiňuje, že tyto cestující parkují svá vozidla na všech možných volných parkovacích plochách v okolí přestupních uzlů, tyto však poptávku nemohou uspokojit.

Pozemky uvažované pro výstavbu takového parkoviště jsou v majetku hlavního města Prahy či státu, výstavba parkoviště by měla být, mj. i v zájmu snížení nákladů, realizována v rámci souboru stavebních prací při výstavbě LD. Je úkolem hlavního města Prahy, v souladu s jeho koncepčními materiály, podstatně rozšířit stávající nabídku parkovacích ploch zařazených do systému P+R na vybraných pozemcích blízko konečných zastávek MHD a v blízkosti hlavních dopravních os individuální dopravy vedoucích do města. Neexistence kapacitního parkoviště v okolí konečné zastávky LD by lokalitě způsobovalo vážné problémy v oblasti statické dopravy a v důsledku (resp. prohlubování stávajícího nevyhovujícího stavu na území Prahy 6) také vyšší využívání IAD, které vede ke vzniku kongescí v centrálních oblastech Prahy. V případě, že záchytná parkoviště

nebudou při obdobných záměrech vůbec budována, může dojít v krátké době ke kolapsu parkovacích možností v okolí důležitých přestupních uzlů, což bude mít jistě negativní dopady na životní prostředí a občany Městské části Praha 6.

Odbor dopravy a životního prostředí po prostudování záměru sděluje, že se záměrem lze souhlasit pouze za podmínky, že v souvislosti se stavbou LD bude vybudováno kapacitní záchytné parkoviště typu P+R. Musí být zvolena varianta s optimální vazbou na návazné dopravní systémy, při minimalizaci kácení vzrostlé zeleně. Polohy stanic, parkovišť, podpěr a dalších technologií nebudou kolidovat se záměry na budoucí rozvoj tramvajové sítě.

Toto vyjádření nenahrazuje stanovisko městské části k územnímu řízení.


Mgr. Ondřej Kolář
starosta MČ Praha 6



Magistrát hl. m. Prahy
Odbor ochrany prostředí
odd. posuzování vlivů na životní prostředí
Ing. Jana Cibulková
vedoucí oddělení
Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
DS: 48ia97h