

Hlavní město Praha MHMP
Ing. Ivana Souralová
- ředitelka odb. stavebního
Jungmannova 29/35
111 21 Praha 1

V Praze 14. srpna 2008

Věc: Námitky k doplněnému návrhu a doplněné dokumentaci pro územní řízení stavby SOKP 519 (a řízení o ochranném hlukovém pásmu) č.j. S-MHMP 45912 /2007/OST/He dle výzvy ze dne 22.7.2008

Doplnění návrhu a dokumentace pro výše uvedená územní řízení (a řízení o hlukových pásmech) a tedy až dodatečné shromáždění všech potřebných podkladů jsou potvrzením zásadní skutečnosti opakovaně již dříve namítané zúčastněnou veřejností a některými městskými částmi, že původně žadatelem v únoru 2008 předložené návrhy a dokumentace nebyly úplné a neodpovídaly zákonným požadavkům. Z tohoto důvodu (a pro řadu dalších pochybení a nedostatků) musí být za neřádná označena také veřejná ústní jednání konaná v březnu 2008 v rámci předmětných správních řízení. Ve smyslu ustanovení Stavebního zákona a Správního řádu, zejména práva účastníků řízení se formou připomínek a námitek k dané věci na základě dostatečných a úplných informací vyjádřit, proto považujeme za zcela nezbytné, aby se ústní jednání, která jsou nutnou podmínkou pro plnoprávnou a poučenou účast veřejnosti, opakovala. Zde též podotýkáme, že významná doplnění technických výkresů zejména tunelových objektů, doplněné popisy technologických postupů přípravy a stavby tunelů, způsoby likvidace odpadů apod. vyvolávají obrovské bezprostřední dopady na životní prostředí nezbytně vyžadují už jen z věcného hlediska důkladná veřejná odborná vysvětlení kompetentními zástupci žadatele či projekčních organizací.

Krajně chaotická situace existuje v řízeních o hlukových pásmech. Ta byla původně v březnu 2008 spojena resp. sjednocena s řízeními o umístění stavby, přičemž žadatelem předložené žádosti byly naprosto nedostatečné, nesplňovaly ani základní formální požadavky a jejich řádné veřejné ústní projednání se proto ani uskutečnit nemohlo. V Seznámení s doplněním spisu z 22.7.2008 se přímo uvádí: *Dále byla žádost o ochranné pásmo uvedena do souladu s § 7 vyhl. č. 503/2006 Sb. a nevyplněné části formuláře žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby byly doplněny.* Původně podaná žádost byla tedy minimálně v případě ochranného pásma právně vadná, na což jsme již dříve opakovaně upozorňovali, a neměla být Odb. stavebním akceptována. Po doplnění podkladů přidělil nyní Odb.stavební řízením o hlukových pásmech separátní spisové značky. Není ovšem úplně zřejmé, zda tato řízení jsou v současné fázi vedena separátně či nikoliv. O novém ústním jednání se však ani v tomto

případě podle všeho neuvažuje. Trváme na tom, aby bylo vyhlášeno samostatné ústní projednání kauzy hlukových pásem.

Samotné seznamování se veřejnosti s doplněným spisem a vyjasnění postupu Odb. stavebního je velmi výrazně ztíženo i tou okolností, že jediná záležitostí pověřená pracovnice Ing. Hellebrantová je v době od 2. 8. do 15.8.2008 na dovolené, přičemž termín pro vyjádření účastníků byl stanoven se 7mi denní mimořádně krátkou lhůtou právě jen do 15.8.2008! Nahlížení do doplněného spisu je sice zajištěno, ale bez možnosti jakékoliv odborné konzultace či dotazu z důvodů úplné neinformovanosti a věcné nekompetentnosti ostatních pracovníků Odb. stavebního. Tím jsou nepochybně dále zkracována práva účastníků.

Kategorizace komunikace:

V Dodatku k průvodní zprávě stavby 519 z června 2008 se konstatuje: „*Je předpokládáno zařazení této části SOKP do sítě dálnic a rychlostních silnic a vyznačení SOKP jako silnice pro motorová vozidla dopravním značením. Z toho plyne nutnost segregovat pohyby pěších od silniční dopravy.*“ Dne 26. listopadu 2007 ovšem dopisem č.j. 452/2007-910-IPK/5 stanovilo Ministerstvo dopravy pro účely územního řízení na žádost ŘSD pro stavby 518 a 519 SOKP kategorii S 34,0/100 (silnice I. třídy č. I/1! Takové nelogické ponížení kategorie komunikace dílčího úseku SOKP, jež je součástí transevropské dopravní sítě TEN-T, s níž jsme vyjadřovali nesouhlas už během ústního jednání v rámci územního řízení, bylo se vši pravděpodobností vynuceno nemožností dodržet platné normy pro rychlostní silnice. Jiný důvod si nedovedeme představit. (Změna kategorie není pochopitelně formální záležitostí ale má přímý vliv na maximální rychlosti, složení dopravního proudu z hlediska charakteru vozidel, stavebně bezpečnostní aspekty apod.) Nyní tedy projektant vlastně potvrzuje závadnost a nepřijatelnost ponížené kategorizace a konstatuje návrat k původnímu standardnímu stavu.

Kategorie dopravní cesty musí nepochybně vycházet z její funkce a je dána především jasně, exaktně a závazně definovanými stavebně technickými, bezpečnostními a jinými kritérii. Hrubě účelové manipulace v této oblasti a „salámování“ okruhu považujeme zejména z hlediska plynulosti a bezpečnosti provozu za zcela nepřijatelné. Požadujeme, aby rozpor mezi uvedeným dopisem MD a Dodatkem k průvodní zprávě byl odstraněn a pro stavební úseky 518 + 519 byla jednoznačně doložena kategorie plnohodnotné rychlostní silnice v souladu s předpisy a s funkcí a zařazením celého SOKP čili R1 do dopravní sítě.

Nakládání s odpady:

Investor se v žádném případě nevyrovnal s pro nás zcela zásadní podmínkou č. 40 souhlasného stanoviska MŽP pro variantu „J“ , a to „*V předstihu před zahájením územního řízení vyřešit způsob odvozu, uložení přebytku výkopového materiálu a odvozové trasy v dohodě s orgány místních samospráv.*“

Tato podmínka nejen že nebyla projednána s orgány samosprávy před zahájením územního řízení, ona nebyla projednána ani do dnešního dne! Konstatování v Dodatku k průvodní zprávě stavby 519: „*Komplexní řešení těchto otázek ve stupni DÚR se jeví jako předčasné, neboť výsledky úzce souvisí s aktuální dopravní situací v oblasti ...*“ pokládáme za zcela

nepřijatelné, hrubě arogantní vůči všem potencionálně postiženým občanům a se vší rozhodností ho odmítáme. Investorovi v žádném případě nepřísluší, aby podmínky MŽP svévolně hodnotil, negoval či překrucoval podle své libovůle. Jeho povinností je takové podmínky splnit!

Objem přebytečné zeminy se přitom v tomto případě vymyká obvyklým měřítkům. Jen v úseku 519 má podle projektanta činit 1,92 mil. m³, čili 3,65 mil tun! (Údaje se zřejmě vztahují na zeminu před odtěžením, prakticky bude tedy nutné přemístit váhy a objemy ještě vyšší.) To představuje zhruba nejméně 400.000 plně naložených nákladních automobilů! Těžký provoz takového rozsahu v bezprostřední blízkosti obytné zástavby Dolních Chaber a Čimic či dokonce přímo v zástavbě po stávající komunikační síti by z těchto částí Prahy (a navazujících „tranzitních“ obcí) učinil v důsledku hlukové a emisní zátěže, prašnosti a vibrační dlouhodobě de facto neobyvatelnou oblast!

Skutečnost, že nejsou dostatečně definovány a s orgány samosprávy projednány odvozové trasy, ani přesně určeny mezideponie a finální skládky, považujeme za zcela zásadní nedostatek, bez jehož odstranění nelze o vydání územního rozhodnutí vůbec rozhodovat!

Neplnění dalších podmínek souhlasného stanoviska MŽP:

Nebyla splněna podmínka Stanoviska MŽP uvedená pod č. 8 „*Umístění dešťových usazovacích nádrží a retenčních nádrží v předstihu konzultovat s orgány ochrany přírody a se zástupci samosprávy.*“

V Dodatku k průvodní zprávě stavby 519 se sice píše, že jednání o zpracovaných dokumentacích se všemi orgány dotčenými orgány státní zprávy a samosprávy proběhla. Minimálně v případě samosprávy to však není pravda a se zástupci MČ Dolní Chabry a Suchdol nikdo v této záležitosti nejednal! Na splnění podmínky a projednání umístění dešťových a retenčních nádrží s představiteli dotčených městských částí trváme!

Návrh nebyl dostatečně zdůvodněn ani ve vztahu k dalším požadavkům stanoviska MŽP č.j. NM/700/1327/2020/OPVŽP/02 ze dne 30.4. 2002. Konkrétně došlo k posunutí mostu přes Drahaňské údolí blíž k zástavbě Dolních Chaber v řádu stovek metrů do polohy, kterou proces EIA nehodnotil a nebyl také respektován požadavek v oblasti zasažené leteckým hlukem používat v hluk. studii korekci +5dB.

Nedostatečný průkaz začlenění stavby do krajiny:

Dokumentace nebyla řádně doplněna o pohledy dokumentující začlenění stavby do krajiny. Doplnění odkazuje na vizualizaci staveb. Ta ovšem neodpovídá skutečnému předloženému projektu a pomíjí právě konfliktní oblasti:

- a) přemostění Čimického údolí
- b) přemostění Drahaňského údolí v blízkosti zástavby Dolních Chaber
- c) pravobřežní patka mostu a tunelové pokračování galerie Zámky - zásah do přírodní památky Zámky.

Nedostatečná požární odolnost ocelového patrového mostu přes Vltavu:

Zdokumentovaný návrh ocelové konstrukce patrového mostu přes Vltavu má 15 min. požární odolnost. To je ve Studii bezpečnosti a analýzy rizik fy CityPlan, září 2005 označeno za zcela nedostatečné! V závazném stanovisku Ministerstva vnitra - generálního ředitelství záchranného sboru ČR, dotčeného orgánu na úseku požární ochrany, č.j. MV-10870-6/PO-2008 ze dne 25. února 2008 je požadována požární odolnost 90 min. Navržená konstrukce dle návrhu předloženého v dokumentaci tento požadavek nesplňuje (viz 13. Technická zpráva – dodatek, SO201 – Přemostění SO přes Vltavu, VŠB – TU Ostrava, Fakulta bezpečnostního inženýrství - Most přes Vltavu - Požárně bezpečnostní řešení – příloha, 23.1.2008.) Technicky náročné zabezpečení 6x větší požární odolnosti není možné odložit do další stupně dokumentace. Řešení bude mít jistě vliv na statiku mostu a další jeho technické a rozměrové aspekty.

Vadná exhalační studie:

Exhalační studie pro stavbu 519 - „PUDIS – Ing. Jahn CSc. 2004 - posudek podle §17 odst.1 zák.č. 86/2002 Sb. vychází z neaktuálního dopravního zatížení a výpočty tudíž neodpovídají nyní prognózovanému stavu. (Na mostě přes Vltavu bylo uvažováno s nejvyšší dopravní intenzitou, a to 36760 osobních vozidel a 4640 nákladních. Modelové zatížení nepočítalo s navýšením poměru nákladních vozidel v dopravním proudu na 18,8 % . (viz 13. Technická zpráva – dodatek, SO201 – Přemostění SO přes Vltavu, VŠB – TU Ostrava, Fakulta bezpečnostního inženýrství - Most přes Vltavu - Požárně bezpečnostní řešení – příloha, 23.1.2008, kap. 3 Požární bezpečnost mostu přes Vltavu – navrhované řešení – str.8):

intenzita dopravy na SOKP (most přes Vltavu):

Rok	Směr	osobní	< 3,5t	> 3,5t	Podíl NA
2015	celkem	68.780	2.630	12.910	18,8/%
2040	celkem	77.920	2.980	17.650	22,7/%

Dále je studie je starší než zákonem požadované 2 roky.

Trasa SOKP dle předložené dokumentace nevyhovuje Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96 EC.:

Dle vyjádření zplnomocněného představitele investora ŘSD Ing. Petra Kurala zapsané v protokolu v bodě č. 190 z veřejného ústního jednání dne 21.3.2008 v rámci územního řízení pro stavbu 519

190) Ing.Kural odpovídá Ing.Korfovi na dotaz, zda předložený návrh odpovídá rozhodnutí Evropského parlamentu a rady č.1692/96 EC. Odpověď"zní : neodpovídá (viz. zvukový záznam).

Stanovení termínu pro vyjádření k doplněným podkladům rozhodnutí ve věci územního řízení stavby stavby SOKP 519 č.j. S-MHMP 45912 /2007/OST/He pokládáme za krajně nevhodné. S odkazem na §39, čl. 1 správního řádu se lhůta sedmi dnů jeví vzhledem ke

složitosti a závažnosti návrhu jako velmi krátká a ohrožuje tak účel řízení, tj. možnost se s podklady pro vydání rozhodnutí řádně seznámit a na jeho základě připravit případné kvalifikované námitky a připomínky.

Územní řízení pro stavbu SOKP 519, která je součástí transevropské dálniční sítě TEN-T, umísťuje projednávanou stavbu do zastavěného území hlavního města a do přírodních památek. Z toho vyplývá, že umístěním předmětné stavby mohou být citelně dotčena práva občanů, a to právo vlastnické, (právo na užívání vlastnictví k účelům bydlení, odpočinku a rekreace), ale i právo na ochranu bydlení a životních podmínek, právo na ochranu osobnosti podle § 11 občanského zákoníku včetně práva na ochranu zdraví podle čl. 31 Listiny základních práv a svobod a práva na příznivé životní prostředí podle čl. 35 Listiny základních práv a svobod.

Bez ohledu na výše uplatněné námitky proto požadujeme prodloužení lhůty pro vyjádření k doplněným podkladům na minimálně 30 dní.

Za občanské sdružení Nad Drahaňským údolím

Hana Francová