

Magistrát hl. m. Prahy
odbor stavební
Jungmannova 35
111 21 Praha 1

Sp. zn. S-MHMP 45912/2007/OST/Št
Pro: Ing. Ivana Souralová - ředitelka odb. stavebního

V Praze 17.3.2008

Věc: Námitky účastníka řízení na základě § 85 odst. 1 b) a odst. 2 písm. a), b) a c) Stavebního zákona o umístění stavby sp.zn S-MHMP 45912/2007/OST/Št „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 519 Suchdol - Březiněves“ a současně k řízení o ochranném hlukovém pásmu uvedené stavby.

Dopisem ze dne 15.2.2007 podalo Občanské sdružení Nad Drahaňským údolím u MHMP oznámení, že se chce správního řízení sp.zn S-MHMP 45912/2007/OST/Št zúčastnit. Tím se stalo účastníkem řízení. (Viz též dopis Občanského sdružení Nad Drahaňským údolím ze dne 24.2.2008 adresovaný MHMP.)

Občanské sdružení Nad Drahaňským údolím se plně ztotožňuje s námitkami MČ Praha – Dolní Chabry ze dne 10.3.2008.

Námitky účastníka řízení:

1) Zdůvodnění stavby a jejího umístění se opírá o lživé údaje, je v rozporu s předpisy EU

Hlavním účelem SOKP je propojit navazující radiální síť dálnic a rychlostních komunikací a ochránit Prahu před vnitrostátním a mezinárodním tranzitem. Dále má rozvádět dopravu se zdrojem nebo cílem v Praze a v poslední řadě propojovat okrajové části města. (Tato spíše podružná funkce okruhu je často hrubě zavádějícím způsobem absolutizována a používána jako základní argument pro obhajobu trasy „J“, což se týká i předložené dokumentace). Průvodní zprávy z období srpen 2003, září 2005 a prosinec 2007 se odvolávají na soulad umístění stavby s usnesením vlády ČR č. 631 z r. 1993 (U stavby 518 se též hovoří o usnesení vlády ČR č. 741 z r. 1999.) Zmiňuje se usnesení rady Z-HMP č. 306 z r. 1995. **Usnesení vlády č. 631 ovšem právě naopak v bodě III. ukládá ministru hospodářství a primátoru hl. města Prahy určit trasu silničního okruhu kolem Prahy v rámci územně plánovací dokumentace velkého územního celku pražské aglomerace, tedy mimo území Prahy! Usnesení vlády č. 741 ani žádná z jeho příloh trasování okruhu přes Suchdol vůbec nezmiňuje! Usnesení rady Z-HMP č. 306 pouze převádí SOKP do majetku a správy státu, s konkrétním trasováním okruhu nemá nic společného a naopak podtrhuje zodpovědnost státu za jeho přípravu a výstavbu.** Trasování staveb 518 a 519, definování funkcí okruhu a jeho dopravních vazeb na nadřazenou dopravní síť je dle Průvodní zprávy tak

fakticky založeno pouze na územním plánu HMP schváleném jako ÚP sídelního útvaru, nikoliv VÚC!

Zcela je zamlčeno, že SOKP tvoří integrální součást transevropské dálniční sítě v rámci multimodálního koridoru IV. Je financován státem, fondy EU resp. úvěry evropských bankovních institucí s garancemi státu. Hlavní město Praha se na jeho financování žádným způsobem nepodílí. SOKP je předmětem mezinárodních dohod. **Je konkrétně vč. mapového podkladu zakotven v Přístupové dohodě k EU z r. 2003. Byl obsažen také např. v Národní strategii ČR pro Fond soudržnosti, sektor dopravy, v níž se náš stát zavázal kromě jiného k respektování procesů EIA dle zák. 244/1992 a Rozhodnutí Evropského Parlamentu a Rady č. 1692/96/ES o rozvoji transevropské dopravní sítě TEN-T. Tento dokument uvádí, že „transevropské dálnice a silnice míjejí hlavní sídelní útvary na trasách stanovených na síti.“** Mají zajišťovat plynulý, bezpečný a komfortní průjezd především dálkové dopravy

Dokumentace předložená k územnímu řízení (trasa „J“) je s touto evropskou regulí v jednoznačném rozporu tím, že tranzitní dopravu do města naopak přivádí, v mimořádně složitém dopravním uspořádání v Suchdole (tunely, dvoupatrový most) s dalším dvoupatrovým tunelem Zámky ji mísí s vnitroměstskou dopravou a na transevropské komunikaci tak vytváří úzké nebezpečné hrdlo!

Hrubě účelově Průvodní zpráva dále zamlčuje existenci klíčového usnesení vlády ČR č.1064 z 19.9.2007, které ukládá ministru dopravy ve spolupráci s místopředsedou vlády a ministrem životního prostředí jmenovat skupinu odborníků, která vyhodnotí variantní řešení výstavby SOKP! 15) Územní řízení na stavbu 518 (a 519) tj. trasu „J“ je v rozporu s usnesením vlády ČR č. 1064 z 19.9.2007 . Uvedené usnesení vlády bylo přijato v důsledku vysoké kontroverznosti sz segmentu SOKP, kvůli oprávněným pochybnostem o variantě „J“ a zjevně i na základě doporučení a požadavků orgánů Evropské unie. Porovnáním dvou známých variant „J“ a „Ss“ se v dohodě s Ministerstvem dopravy zabývá i evropská iniciativa Jaspers. Výsledky by v obou případech měly být k dispozici do poloviny letošního roku.

Procesy územního plánování na jednu z hodnocených variant však vytvářejí pro taková porovnání krajně nerovné podmínky a fakticky ho degradují na akademické cvičení bez jakéhokoliv praktického efektu! To jistě není účelem rozhodnutí vlády ani činnosti evropských expertů.

Na okraj uvádíme, že na Magistratu ve výstavním prostoru v přízemí budovy MHMP Jungmannova 29, Praha 1 (při vchodu z ul. Charvátovy) je vysvětlen veřejnosti prospěch rychlostní silnice R1 na jednom z monitorů takto:

"převádí státní a mezinárodní tranzitní dopravu mimo území města"

Plánovaná trasa vede ovšem přes území města a je tak v příkrém rozporu se stanovenými cíli propagační prezentace.

2) Stavba není v souladu s územně plánovací dokumentací

Změna územního plánu HMP č. Z 1000/00 nebyla vyhlášena obecně závaznou vyhláškou a není tedy platná a pro konání úřadů použitelná. **Části stavby tunel Zámky, MÚK Čimice, MÚK Ústecká jsou tedy navrženy v rozporu s platným územním plánem.**

3) Rozpor se Strategickým plánem hl.m. Prahy

Řešení varianty „J“ SOKP zavádí tranzitní dopravu do zastavěného území Prahy a na mostě přes Vltavu a v úsecích skrz městské části Bohnic, Čimic a Dolních Chaber a nekoncepčně slučuje tuto tranzitní dopravu s městskou individuální automobilovou dopravou se všemi negativními důsledky (viz stávající situace na Barrandovském mostě a Jižní spojce). Toto řešení neumožňuje spojení obou břehů veřejnou dopravou. Preferování individuální automobilové dopravy na území hlavního města je v rozporu se Strategickým plánem hl.m. Prahy (viz usnesení Zastupitelstva hl. m. Prahy č.19/03 ze dne 25.5.2000).

4) Absence kladného stanoviska EIA

Na základě výsledků studie „Posouzení variant „J“ a „Ss“ severozápadního segmentu SOKP“ pořízené v srpnu 2007 Ministerstvem dopravy, která **prokázala možnost a výhodnost realizace varianty „Ss“** vydalo MŽP – Sekce ochrany klimatu a ovzduší dne 5.11.2007 Svodné stanovisko č.j. 56529/ENV/07/2691/800/ENV/07. Toto Stanovisko konstatuje, že realizace varianty „Ss“ byla potvrzena s tím, že nově upravená trasa SOKP ovlivňuje méně NPR Větrušická rokle než dříve navržená trasa. Úprava je zároveň provedena v takovém rozsahu, že pro tuto optimalizovanou trasu „Ss“ zůstává v platnosti Stanovisko EIA ze dne 30.4.2002. Současně se uvádí, že předložený průkaz průchodnosti varianty „Ss“ kolem ÚJV v Řeži **věcně vylučuje přípustnost realizace varianty „J“** tj. trasování staveb 518 a 519 v DÚR. Tyto stavby předložené k územnímu řízení tak **nemají souhlasné stanovisko o hodnocení vlivů** dle § 11 zákona č. 244/1992 Sb. Ve znění zákona 132/2000 Sb.

5) Rozpor projektu se stavem projednaným v procesu EIA

Části trasy jsou v DÚR řešeny způsobem významně odlišným od stavu posuzovaného v dokumentaci EIA. Nově navržený patrový tunel Zámky, přechodnice komunikace do jedné úrovně a zejména směrový posun trasy z polohy nad ČOV o stovky metrů blíže ke obytné zástavbě Dolních Chaber s přímými dopady na hlukovou a emisní situaci **zcela nezbytně vyžadují nové hodnocení vlivů na životní prostředí.**

6) Nedodržení podmínek Stanoviska EIA pro trasu „J“

Investor nerespektuje v předložené dokumentaci podmínky souhlasného Stanoviska vlivu stavby na životní prostředí pro trasu „J“ vydaného dne 30.4.2002, č.j. NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o.

Neplnění podmínek se týká především:

podm. 8) Umístění dešťových usazovacích a retenčních nádrží v předstihu konzultovat s orgány ochrany přírody a se zástupci samosprávy – minimálně se zástupci samosprávy

konzultace neproběhly.

podm. 9) Kanalizace pro odvádění dešťových vod do Vltavy nesmí být vedena přes přírodní památky Sedlecké skály a Zámky – v rozporu s dokumentací EIA je navrhován dvoupatrový tunel pod PP Zámky s technologií hloubení předpokládající až 20 m hlubokou stavební jámu (viz příloha D.3. K DÚR z 01/2008). Plánovaný mimořádný objem zemních prací cca 160.000 m³ bude navíc vyžadovat pro 50 – 60% objemu použití trhavin. Přírodní památka Zámky tak nebude potenciálně narušena kanalizací pro dešťovou vodu ale přímo masivně zdevastována!

podm.23) Konkrétní stavební řešení mostu přes Vltavu stanovit v územním a stavebním řízení. Při výběru stavebního řešení mostního objektu respektovat následující podmínky:

a) Mostní objekt bude navržen tak, že předpolí mostu (místo kde se most odpojuje od terénu) bude ležet nad hranicí PP Sedlecké skály na levém břehu a PP Zámky na pravém břehu Vltavy.

b) Pilíře mostu budou umístěny na obou březích těsně u Vltavy.

c) Mezi předpolím mostu a pilířem mostu těsně u Vltavy nebude na zemském povrchu žádná další stavební část mostního objektu (pilíře, kanalizace odvodnění mostu včetně spadiš'ových šachet atd.)

d) Výstavba mostu a další stavební činnosti (např. Odvoz materiálu z hloubeného tunelu Suchdol do nákladních člunů na Vltavě) nebude zasahovat do PP Sedlecké skály a PP Zámky.

e) Mostní objekt bude navržen i s odděleným přechodem pro pěší a cyklisty.

Plnění těchto podmínek se jeví vesměs jako nemožné (Viz komentář k podm. 8)

podm. 38) Zpracování hlukové studie pro fázi výstavby – studie vypracována nebyla.

*podm. 40) V předstihu před zahájením územního řízení vyřešit způsob odvozu, uložení přebytku výkopového materiálu a odvozové trasy v v dohodě s orgány místních samospráv – **projednávaná stavba vyvolá ohromný přebytek v objemu min. 3,5 milionu m³ zeminy. (Viz též objem zemních prací tunelu Zámky!) V Průvodní zprávě se k tomu říká, že věc je řešena ve Studii odvozu vytěženého materiálu, Pragoprojekt, a.s., 09 2003 a že tato Studie byla projednána s dotčenými stranami. Toto tvrzení je zcela lživé. S nejvíce dotčenou stranou, tj. MČ Suchdol ani MČ Dolní Chabry vůbec nikdo nejednal!***

Plnění řady dalších podmínek je přitom v rozporu s požadavkem MŽP odkládáno až na následující stupeň projektové dokumentace, což považujeme za nepřijatelné (inženýrsko – geologické a hydrogeologické průzkumy, monitorování antropogenní vegetace apod.).

7) Hrubé nesplnění podmínek v žádosti o vydání rozhodnutí o ochranném hlukovém pásmu

Žádost o vydání rozhodnutí o ochranném hlukovém pásmu na stavbu SOKP 519 Suchdol - Březiněves nebyla podána v souladu se stavebním zákonem, resp. s požadavky vyhl. 503./2006 Sb. (*obsahové náležitosti dle přílohy 8. vyhl.*). Žádost je doplněna pouze mapami s vyznačeným hlukovým pásmem a seznamem zasažených pozemků a návrhem ochranného hlukového pásma v Průvodní zprávě PÚDISu z 12/2007. **Žadatel nepředložil formulář dle vyhlášky č. 503/2006 Sb., příloha č. 8 a zejména nedoložil závazná stanoviska dotčených**

orgánů. Podle našeho přesvědčení nesměl odb. stavební takovou „žádost“ vůbec přijmout! Sporné je však i slučování dvou na sobě závislých řízení v jedno. Jedná se o řetězení správních aktů poškozující práva účastníků řízení.

8) Exhalační studie je neplatná

Obecný popis stavu

Ovzduší je jedním ze základních složek životního prostředí a jeho znečištění má velký dopad na celkový stav životního prostředí ve městě a na zdraví obyvatelstva. Zároveň je Praha jednou z oblastí se zhoršenou kvalitou životního prostředí (dle nařízení vlády ze dne 21.1.2004, kterým se mění nařízení č. 429/2005 Sb. ze dne 3. července 2002, kterým se stanoví imisní limity a podmínky a způsob sledování, posuzování, hodnocení a řízení kvality ovzduší). Hlavním problémem je v současnosti znečištění z dopravy, konkrétně z individuální automobilové dopravy. Z toho také plyne charakter znečištění. Hlavními polutanty jsou prašný aerosol a oxidy dusíku. Znečištění je prostorově vázáno hlavně na pozemní komunikace a jejich okolí a časově vázáno zejména na provoz na těchto komunikacích.

Po vystavení plánovaného projektu se s tohoto údolí stane neobytný kotel plný hluku, emisí a toxických látek a prachu, které se usadí na zahradách, domech a které stovky občanů budou nuceni dýchat. Dolní Chabry leží v údolí a v důsledku této polohy patří již dnes mezi oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší.

Jelikož v dotčeném území převládají západní větry a pozemky se nacházejí na východ od staveniště a plánované silnic, budou se prach a zplodiny emisí koncentrovat na a nad územím městské části, jelikož nebudou mít úniku, protože údolí je ze zbývajících tří stran uzavřeno kopci.

Z nově budované silnice mohou v důsledku havárie uniknout některé toxické látky, protože zde má vést těžká kamionová doprava na trase TEN-T. Co je ale nejhorší: trasa má vést přímo přes obytnou zástavbu. Od nejbližších domů má být vzdálena jen několik desítek metrů.

Za inverze bude situace ještě horší. Hluk ze staveniště a kolemjedoucích stavebních vozidel odrážejících se od skály a tím rezonování na další stěny domu bude léta narušovat kvalitu života občanů.

Nejvíce postižené pozemky a stavby jsou na ulicích Pod Zámečkem, K Brnkám, K Drahaní, Doksanská, Domašínská, Pod Hrazi, Jirkovská, U Jirkovské, Bílnecké náměstí, vše Praha 8 – Dolní Chabry leží více než 50 rodinných domů.

Odkaz na: Directive 2002/49/EC of the European Parliament and of the Council of 25 June 2002, relating to the assessment and management of environmental noise. Official Journal of the European Communities. L189/12-25, (18 July 2002)

Odborné posudky „*Posudek podle §17 odst.1 zák. 86//2002 Sb. a NV 350/2002, přílohy č.9; zpracoval PUDIS a.s., březen 2004 - příloha č. 9 Dokumentace, č. zak. 31-3400-0173-06“ a „Hodnocení o vlivu znečišťujících látek v ovzduší dle NV 350/2002, příloha č.9; MUDr. Kazmarová, SZU, PUDIS a.s., květen 2004 - příloha č. 10 Dokumentace, č. zak.č. 1-8108-*

0001-01“ jsou starší než dva roky, což je maximální lhůta platnosti, kterou stanoví zákon o ovzduší. Navíc se opírají o **již neplatné právní předpisy!** V tomto ohledu klíčové nařízení vlády č. 350/2002 bylo **nahrazeno nařízením č. 597/2006, které obsahuje zásadní změny v řízení a posuzování kvality ovzduší.** Časový horizont posudků je jen k r. 2010, kdy stavba s jistotou ještě ani nebude uvedena do provozu. **Výchozí dopravně inženýrské údaje vč. prognóz jsou naprosto překonané dosavadním vývojem. Např. pro r. 2010 se na mostě přes Vltavu uvažuje s intenzitou pouhých 36760 osobních a 4640 nákladních vozidel. Skutečnost přitom bude prokazatelně minimálně 2,5 x vyšší!** Imisní pozadí jsou hodnocena na bázi nevěrohodně působících výsledků dle modelu ATEM a liší se od map znečištění ovzduší zpracovaných Hydrometeorologickým ústavem. **Posudky jsou proto pro účely územního řízení naprosto nepoužitelné!**

10) Trasa „J“ je nebezpečná

K předloženému řešení „SOKP – 518, 519“ ve variantě „J“ existuje konkurenční varianta „Ss“. Při porovnání obou variant „J“ a „Ss“ z hlediska základních charakteristik vychází, že varianta „Ss“, sice o 4,5 km delší, je ve stavebních nákladech o cca 6,0 miliard Kč levnější, což je dáno velkým rozsahem umělých staveb (tunely, mosty, zdi, galerie) ve variantě „J“. **Z hlediska bezpečnosti silničního provozu a analýzy rizik je varianta „J“ na kraji únosnosti,** zatímco varianta „Ss“ je prakticky bezproblémová, jak se uvádí ve srovnávací studii Ministerstva dopravy, srpen 2007. Z hlediska životního prostředí je varianta „Ss“ doporučena souhlasným stanoviskem EIA MŽP jako vhodná v dlouhodobém horizontu oproti **variantě „J“, která v současné době nemá souhlasné stanovisko o hodnocení vlivů (EIA),** neboť podmiňující stanovisko z roku 2002 ztratilo platnost. Z hlediska realizovatelnosti není u trasy „Ss“ překážky, průchodnost kolem ÚJV ŘEŽ je dokladována zmíněnou srovnávací studií Ministerstva dopravy a projednána pozitivně s tím, že **trasa SOKP ve variantě „Ss“ neovlivní jadernou bezpečnost, radiální a fyzickou ochranu včetně havarijní připravenosti.**

Ze strategického hlediska je varianta „Ss“ hodnocena jako vhodnější i ve vyjádření náčelníka GŠ Armády ČR gen. J. Šedivého v dopise ze dne 3.12.2001. *„Komunikace tohoto typu jsou častým cílem pro vzdušné napadení, což s sebou nese i možnost bezprostředního ohrožení civilního obyvatelstva žijícího v těsné blízkosti. Z uvedených důvodů nedoporučuji realizaci variant, které na silničním okruhu okolo Prahy předpokládají výstavbu tunelů a jsou vedeny hustě obydlenými oblastmi.“*

Rizika v souvislosti s mezinárodním terorismem jsou ještě daleko větší. Ministr vnitra I. Langer k tomu v těchto dnech prohlásil: *“Je zřejmé, že se ČR bude stále více transformovat ze státu čistě logistického na stát, o němž teroristé uvažují jako o cíli svého svého útoku.“* Složitě dopravní uspořádání s dvouúrovňovými tunely a mosty u staveb 518 a 519 s mimořádně složitými únikovými cestami, komplikovaným přístupem záchranných sborů a omezenými objízdovými trasami by svým dopravně strategickým významem nesporně představovalo v hlavním městě státu **nanejvýš atraktivní „subjekt kritické infrastruktury“**, jak říkají odborníci.

Dále je zcela nejasné, jak jsou v Dokumentaci zohledněny evropské směrnice, podle kterých je zakázáno vozit nebezpečné náklady přes hustě obydlené oblasti nebo velkoměsta. V případě potřebné výjimky na každý transport by potom takový zvláštní

konvoj značně komplikoval provoz na segmentu okruhu fakticky městského charakteru, aby splnil podmínky:

European Agreement concerning the international carriage of dangerous goods by road (ADR),
Commission Directive 2006/89/EC of 3 November 2006 (deadline for transposition in the Member States 1.7.2007)

10) Nesoulad projektu s českými a mezinárodními normami

Navržené řešení stavby 519 nevyhovuje českým a mezinárodním normám a předpisům. V souhrnném stanovisku Ministerstva dopravy k DÚR staveb SOKP, st. 518 Ruzyně -Suchdol a st. 519 Suchdol-Březiněves č.j. 452/2007-910-IPK/2 ze dne 29.6. 2007 se v závěru uvádí: *“K těmto stavbám pouze připomínáme, že pro objekty, které nejsou navrženy v souladu s normami, je třeba požádat ŘSD ČR o souhlas s odchýlným řešením. “*

Ve sdělení MD z 5.11.2007 jsou uvedeny stavby, *„...které nejsou navrženy v souladu s normami, včetně uvedení normy“*. Zde je jejich výčet:

- Tunel Suchdol, ČSN 73 7507 Projektování tunelů pozemních komunikací,
- Přivaděč Čimice, ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, a
- MÚK Ústecká, ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na silničních komunikacích.

Ve vyjádření Ministerstva dopravy ze dne 19.12.2007 č.j. 452/2007-910-IPK/8 se uvádí, že

- „...naše stanovisko č.j. 452/2007-910-IPK/2 ze dne 29.6. 2007 měníme takto:*
- *souhlasíme s návrhem tunelů Suchdol a Rybářka, zahrnutých ve stavbě 518, a rovněž souhlasíme s předloženou bezpečnostní studií, zpracovanou k těmto tunelům.*
 - *souhlasíme s celkovou DÚR stavby 518 Ruzyně-Suchdol*
 - *souhlasíme s celkovou DÚR stavby 519 Suchdol-Březiněves*
- Všechny objekty těchto staveb jsou již v souladu s platnými normami. “*

V dokumentaci však nejsou průkazně doloženy změny, které požadovala v prosinci 2007 Ministerstvem odsouhlasená bezpečnostní studie z 09/2005 a ani úpravy technické dokumentace, kterými byl u předmětných objektů nesoulad s normami odstraněn.

11) Projekt neobsahuje řešení krizových situací během provozu stavby

Řešení krizových situací během provozu stavby není v dokumentaci zpracováno. Jedná se především o řešení objízdných tras během havárií v kritických částech okruhu a přivaděče (tunely, křižovatky, mosty apod.) a řešení kritických havárií v tunelech (např. únik jedovatých látek). Žádáme vypracování příslušných krizových plánů.

12) Námitka proti platnosti doložené plné moci

Podmínkou zahájení řízení je podnět účastníka řízení, respektive toho subjektu, který se vydání rozhodnutí za splnění všech zákonných podmínek domáhá.

Rozhodnutí vykonavatele veřejné správy (totiž pověřeného stavebního úřadu), který zahajuje

toto řízení o územním rozhodnutí a o umístění stavby liniového charakteru a o umístění stavby deklarované jakožto veřejně prospěšné stavby, je společensky nesmírně závažné a svým dosahem ovlivní nejenom občany obce hl.m. Prahy, ale i občany celé České republiky a občany Evropské unie.

Ústřední orgán státní správy ve věci dopravní infrastruktury, resp. tímto ústředním orgánem zřízená příspěvková organizace – Ředitelství silnic a dálnic svěřilo tuto celoevropsky významnou investici do dopravní infrastruktury k zajištění jejího dosažení z rukou státu do rukou soukromého subjektu, a to obchodní společnosti VIS a.s., se sídlem Bezová 1558, Praha 4.

Plná moc uzavřená mezi zmocnitelem, totiž státní organizací ŘSD, a zmocněncem, totiž soukromým subjektem akciovou společností VIS, předpokládá zajištění v plné moci specializovaných činností a i obecný dodatek o podávání návrhů se týká pouze těchto činností. V předložené plné moci není specifikován úkon spojený s územním řízením a řízením o ochranném hlukovém pásmu.

13) Změna návrhové kategorie staveb 518, 519

„SOKP“ (stavby 518, 519) je navržen v kategorii **R34/100**, odvozené z kategorie **R26,5/100** v souladu s dříve platnou ČSN 7316101. V těchto kategoriích jsou navrženy úseky, které jsou již v provozu, tj. SO 510, SO 515, SO 516, SO 517. Totéž platí pro úseky, které jsou ve výstavbě, tj. SO 513, SO 514. Tyto kategorie odpovídají dle posledního vydání ČSN 736101 (10/2004) kategoriím **R33,5/100**, respektive **R27,5/100**. V této kategorii je vyhotovena dokumentace DÚR předložená k územnímu řízení staveb č. 518 a 519.

Nepochopitelné je sdělení MD č.j. 452/2007-910 IPK/5 z 26.11.2007, že pro stavby 518 a 519 je stanovena kategorie **S34,0/100** (silnice I. třídy č. I/1). Toto rozhodnutí znamená technicky ve smyslu ČSN 736101 čl.4.2. **degradaci** již zprovozněné a připravované části SOKP z **komunikace „R“** s omezeným přístupem (vyloučení nemotorové a pomalé dopravy včetně vyloučení přímého přístupu) **na komunikaci „S“** s neomezeným přístupem. Využívat takovou komunikaci mohou i např. kombajny, koňské povozy, cyklisté apod. Je naprosto nepochopitelné ponižování transevropské komunikace sítě TEN-T na komunikaci typu „S“ s neomezeným přístupem. Okruh kolem Prahy díky hvězdicovému vedení dálnic v České republice je jedním z největších dálničních uzlů v Evropě. **Ponižením kategorie se tak dále výrazně potvrdí vytvoření „úzkého hrdla“ celého systému s mimořádně složitým a uživatelsky nevhodným dopravním uspořádáním staveb 518 a 519 , které povede ke kolapsům, zácpám a haváriím.**

14) Neexistence investičního záměru pro stavby 518, 519

Stavby SOKP 518, 519 v odhadovaných nákladech cca 30 miliard Kč se připravují v rozporu s vyhláškou Ministerstva financí č. 40/2001 Sb., neboť jsou zařazeny do rozpočtu SFDI s přidělenými čísly ISPROFIN 3272721003 a 3272721004, **aniž by pro ně kdy byl vypracován Investiční záměr**. Ministerstvo dopravy neexistenci Investičního záměru zdůvodňuje sdělením z 14.9.2007 tím, že příslušná vyhláška ministerstva financí platí teprve od r. 2001!

15) Námitky k „Hlukové studii“

a) podklady ovlivňující emise náhradních liniových zdrojů hluku

Autor Hlukové studie: „*Silniční okruh kolem Prahy stavba č.519 Suchdol – Březiněves, podklady pro doplněk k žádosti o ÚR*“ v zadání používá návrhové silniční intenzity pro jednotlivé varianty a roky (viz kartogramy) bez jakékoli úvahy o rozdělení intenzity osobní a nákladní automobilové dopravy v denní a noční době a bez úvahy o rozložení dopravního proudu do jednotlivých jízdních pruhů. Takovéto „zjednodušení“ může výrazně ovlivnit očekávané emise náhradního zdroje hluku, a tím i emise v jeho okolí (vypočítané ekvivalentní hladiny akustického tlaku, viz ve studii citovaný pramen „*Novela metodiky pro výpočet hluku silniční dopravy 2004*“). Modelování více jízdních pruhů a zohlednění aktuální skladby dopravního proudu v každém jízdním pruhu je nutné při návrhu a optimalizaci protihlukových opatření, kde výrazně zpřesňuje odhad budoucího účinku těchto opatření.

Užitý výpočtový program „HLUK+ ver.7.11 profí“ rozdělil zadanou 24 hodinovou intenzitu silniční dopravy (dle kapitoly „Postup“) v poměru 90% v denní době a 10% v noční době. O rozdělení osobních a těžkých nákladních automobilů v denní a noční době se autor studie vůbec nezmiňuje.

b) metodika výpočtu, nástroj modelování

Jako výpočtová metodika byla zpracovatelem zvolena „*Novela metodiky pro výpočet hluku silniční dopravy 2004*“ (Planeta č. 2/2005). Jako modelový nástroj byl použit program HLUK+ verze 7.11 profí (JpSoft Praha).

Novela metodiky pro výpočet hluku silniční dopravy 2004 (stejně jako její předcházející varianty, a to přesto, že je v ČR hojně užívaná a orgány státní zprávy akceptovaná) není z mnoha čistě technických důvodů vhodná pro modelování takto rozsáhlých a náročných dopravních staveb (chyby této metodiky velice dobře demonstrují ve studii uvedené příčné řezy s vypočítanými emisemi hluku).

Program HLUK+ dokáže v jistém rozsahu modelovat zářezy a náspy, ale nelze v něm modelovat reliéf terénu. Zároveň zde není možné modelovat komunikace situované na mostních konstrukcích. Nezahrnutí útlumu překážkou v podobě reliéfu terénu, vede k značné systémové chybě akustického modelu a nejistotě vypočtených hodnot. Zároveň komunikace na mostním tělese se jako zdroj hluku chová výrazně jinak než komunikace situovaná v úrovni terénu (neuplatňuje se zde například útlum hluku vlivem pohltivosti terénu, který v metodice „*Novela metodiky pro výpočet hluku silniční dopravy 2004*“ má na vypočítané ekvivalentní hladiny akustického tlaku hluku výrazný vliv).

Podle autora studie uvádí: „*Obecně je možno udávat nejistotu výpočtu hladin hluku prostřednictvím použitého programu HLUK+ ± 2 dB*“. Zde se autor posudku výrazně mylí. Dokument „*Pokyny pro uplatňování principů správné praxe při mapování hluku a zjišťování příslušných údajů o expozici hluku*“ 2. verze (vypracovaný Pracovní skupinou Evropské komise pro hodnocení expozice hluku (WG-AEN), ze dne 13. ledna 2006) obsahuje názorný a detailní rozbor vlivu jednotlivých vstupních parametrů akustického modelu na přesnost (nejistotu) výpočtu. S ohledem na ve studii použitou „kvalitu“ vstupních podkladů, zvolenou výpočtovou metodiku, použitý nástroj modelování a detailnost provedeného modelu lze důvodně očekávat, že skutečná standardní rozšířená nejistota provedených výpočtů bude

dosahovat hodnoty větší než $\pm 10\text{dB}$.

c) kvalita modelu hlukové situace

Nové komunikace nejsou modelovány pomocí více liniových zdrojů hluku reprezentujících jednotlivé jízdní pruhy nové komunikace. Reliéf terénu v blízkém okolí komunikace je modelován pravděpodobně pomocí objektů (což je v mezích možností programu HLUK+ dobré řešení, ale s ohledem na přesnost vypočítaných ekvivalentních hladin akustického tlaku hluku poměrně nevhodně). Autor modelu hlukové situace neuvádí, zda byly výpočty provedeny pro odrazivý či pohltivý terén.

d) kvalita výstupů modelů hlukové situace

Mapy hlukových pásem jsou vypočítány pro výšku 3m nad terénem (zhruba úroveň jednopodlažního rodinného domu). Ve sledovaných bodech je proveden výpočet i pro výšky 6, 12 a 20m nad terénem. Ověření účinnosti navržených akustických clon (zástěn) je provedeno pro výšku 2,5m nad terénem, zhodnocení účinku na další podlaží objektů k bydlení zde není.

Celá sledovaná část okruhu nebyla modelována jako jeden celek, byla rozdělena do několika dílčích částí bez vlivu sousední modelované oblasti. Výstupy studie nedávají souhrnnou ucelenou informaci o očekávané hlukové situaci v okolí hodnoceného záměru výstavby části okruhu.

e) synergie s leteckým hlukem

Studie se vůbec nezabývá synergickým (souběžným) účinkem stávajících a nově vybudovaných zdrojů hluku, tj. ve studii není zohledněn vliv leteckého hluku na oblast Suchdola. Komplexní vyhodnocení situace musí obsahovat modely s výstupy bez realizace záměru a po realizaci záměru včetně původních zdrojů hluku. Toto studie postrádá. Prakticky vychází z počátečního stavu ticha, do něhož je zasazen jediný nový zdroj hluku.

Závěr - námítky k „Hlukové studii“

MČ Praha- Dolní Chabry požaduje přepracování Hlukové studie s ohledem k výše uvedeným námítkám a s ohledem na:

- vyhlášku „Vyhláška 523 ze dne 21. listopadu 2006“, kterou jsou stanoveny mezní hodnoty hlukových ukazatelů, jejich výpočet, základní požadavky na obsah strategických hlukových map a akčních plánů a podmínky účasti veřejnosti na jejich přípravě (vyhláška o hlukovém mapování). Příloha 1 „Výpočet hlukových ukazatelů“ kapitola 7, doporučuje pro výpočet hluku ze silniční dopravy použít prozatímní výpočtové metodiky podle Doporučení Komise 2003/613/ES ze dne 6. srpna 2003. Pro hluk ze silniční dopravy se jedná o francouzskou metodu výpočtu „NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)“, uvedenou v „Arreté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routieres, Journal Officiel du 10 mai 1995, Article 6“ a ve francouzské normě „XPS 31-133“. Výše zmíněnou metodu lze bez jakýchkoli úprav použít v prostředí ČR (viz například strategická hluková studie aglomerace Praha).
- doporučení Pracovní skupiny Evropské komise pro hodnocení expozice hluku (WG-AEN) shrnuté v dokumentu „Pokyny pro uplatňování principů správné praxe při mapování hluku a zjišťování příslušných údajů o expozici hluku“ 2. verze ze dne 13. ledna 2006.

Model hlukové situace, jeho výpočty a vyhodnocení doporučujeme provést pomocí predikčního software umožňujícího modelování tvaru terénu, dálničního zářezu, mostní

konstrukce, průběhu nájezdových ramp a jiných pro validitu modelu důležitých objektů a parametrů.

Z výše uvedených důvodů nesouhlasíme s vyhlášením ochranného hlukového pásma uvedené stavby 519 SOKP.

16) Úplná ignorance závěrů srovnávací studie tras „J“ a „Ss“ pořízené v srpnu 2007 Ministerstvem dopravy (Mott MacDonald)bn a potažmo ŘSD ČR jakožto Ministerstvem zřízenou organizací

Ministr dopravy A. Řebíček v lednu 2007 písemně potvrdil existenci pochybností o trase „J“ a slíbil, že MD bude prosazovat trasu „Ss“ pokud se prokáže, že:

- *investiční náklady varianty Ss včetně nákladů vyvolaných budou výrazně nižší,*
- *nedojde k výraznému prodloužení časového horizontu zprovoznění tohoto segmentu Silničního okruhu kolem Prahy,*
- *varianta Ss je realizovatelná v prostoru Řež – NPR Větrušická rokle (upřesnění vedení trasy a následný souhlas ÚJV Řež, příp. Úřadu pro jadernou bezpečnost.)*

Všechny tyto podmínky byly výše uvedenou studií jednoznačně prokázány a potvrzeny! Ministerstvo však tato zjištění naprosto ignoruje a daný slib neplní. Studii Mott MacDonald přitom Ministerstvo odmítá, aniž by proti ní uplatnilo jakékoliv věcné relevantní argumenty či zadalo její oponenturu! Podle našeho přesvědčení tak kromě jiného porušuje své povinnosti z pohledu povinností správy státního majetku s péčí řádného hospodáře resp. povinnost vynakládat státní prostředky účelně a hospodárně!

17) Nemožnost financování z fondu EU (OP Doprava)

Vzhledem k nerespektování stanoviska EIA , evropských předpisů o trasování transevropské dálniční sítě TEN-T (direktiva 1692/96 EC, příp. norma 2004/54/EC o bezpečnosti v tunelech a další) a současně nerespektování požadavků Evropské komise a závazku ČR v preambuli Operačního programu doprava o porovnávání variant je velmi vážně ohroženo spolufinancování předmětné stavby z prostředků EU (OP doprava).

18) Dokumentace nesplňuje požadavky vyhlášky č. 369/2001 Sb. - užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu

Navržené schodiště uvedené v dokumentaci objektu mostu nesplňují podmínky bezbariérového provedení. Jedná se úsek 476 m dlouhý, především o spodní mostovku, který neumožňuje bezbariérový únik osob s omezenou schopností pohybu např. v případě havárie či požáru. Vzhledem k technické komplikovanosti technického řešení patrového mostu (rampy s převýšením 4 m resp. 10 m) a pohledové exponovanosti objektu mostu požadujeme ukončení stávajícího řízení a dopracování dokumentace.

19) Není vyřešen výjezd z SOKP východním směrem

V dokumentaci pro územní řízení není dopracováno náhradní řešení výjezdu z SOKP na MÚK- Březiněves ve směru na komunikaci II/243 Březiněves ul. Na Hlavní. Proto musí být součástí této stavby i MÚK Cínovecká- Kostelecká. Zde by se automobily otáčely a vracely zpět po R 8 na tuto silnici II/243. V současnosti MÚK Cínovecká-Kostelecká není na tento nápor dopravy přizpůsobena., přejezd nad R8 pouze 30 km/h, navíc svojí nepřehledností je místem častých dopravních nehod!! Očekávané kongesce by s nejvyšší pravděpodobností negativně ovlivňovaly provoz na celém přilehlém segmentu SOKP.

20) Navržený patrový most má řadu hrubých nedostatků:

- a) vyvolá na obou předmostích velmi závažné problémy, a to ve velmi dlouhých úsecích, s krajně komplikovaným napojováním na křižovatky a rozplety,
- b) předmostí v nezbytné zahloubené formě zásadně zdraží stavbu a velmi negativně zasáhne do života přilehlých obcí. Bude totiž nutné vytěžit a přemístit cca 1,3 mil. m³ výkopku a není prokázáno k jak významným negativním dopadům na kvalitu života obyvatel v zasaženém okolí (v krátkodobém i dlouhodobém horizontu, např. ovlivnění vodního režimu v přilehlém území) dojde,
- c) most v navrženém dvouúrovňovém uspořádání přináší značná rizika: při opravách, rekonstrukcích, těžkých haváriích, požárech a jiných nehodových událostech by bylo téměř nemožné zajistit dopravní opatření k převedení dopravy z jednoho patra mostu do druhého patra; krajně obtížný by byl i účinný zásah záchranných sborů mezi patry a únik, popř. evakuace postižených a ohrožených osob,
- d) statický návrh mostu je nevýhodný, odporující zásadám mostního stavitelství, tedy nutně i nevhodný,
- e) operuje se s tvrzením, že navržený dvoupatrový most vyvolá menší zastínění území pod mostem než most s jednou úrovní. Opak však je pravdou: vysoký jednoúrovňový most, mající pouze dvě místa styku konstrukce s terénem, by z hlediska světla a srážek prakticky (odhadem z 90%) vůbec neovlivnil území pod ním – jednalo by se opravdu jen o velice malé plochy, kde by mostní konstrukce, kvůli malé výšce nad terénem, ovlivnila růst vegetace. Navržený patrový most podepřený obloukem má naopak čtyři místa styku konstrukce s terénem: dvě opěry a dvě patky oblouku. Dále je zřejmé, že stín vrhá nejen vysoký horizontální trám, ale i masivní oblouk, takže celkový rozsah zastínění v naší zeměpisné šířce bude značně rozsáhlejší než by byl stín vržený klasickou jednoúrovňovou konstrukcí s oběma dopravními směry vedle sebe.

21) Hledisko požární bezpečnosti mostu přes Vltavu a analýza rizik

Výzvy k doplnění návrhu dokumentace staveb 518 a 519 požadují mimo jiné doplnění bezpečnostní dokumentace a zajištění bezpečnosti stavby s odvoláním na „Studii bezpečnosti

a analýzy rizik - CityPlan s.r.o. - 09/2005“. Tato studie obsahuje doporučení z dopravně inženýrského posouzení, vzniku nestandardních situací, identifikace teroristického útoku, bezpečnostní audit atd. Nejzávažnější požadavek výše uvedené studie se týkal 15ti minutové požární odolnosti ocelové konstrukce mostu přes Vltavu.

V doplňku dokumentace pro územní řízení je přiložena zpráva „Most přes Vltavu - Požárně bezpečnostní řešení, VŠB - TU Ostrava, 23.1.2008“ je požadováno zabezpečení požární odolnosti konstrukcí mostu přes Vltavu 90 minut. Dále je v doplňku uvedeno, že průkaz požární bezpečnosti stavebních konstrukcí mostu přes Vltavu je třeba řešit v dalším stupni projektové dokumentace. V příloze námitek MČ Praha-Suchdol je přiloženo expertní vyjádření autorizovaného inženýra pro požární bezpečnost staveb ČKAIT 0006591, kde se uvádí, že dosažení požární odolnosti 90 min. v exteriéru je velmi komplikované a vede to ke složitým technickým úpravám mostu, jako jsou obklady apod.

Absence jednoznačného a vyčerpávajícího řešení bezpečnosti výstavby a provozu „SOKP – 518, 519“ v předložených dokladech k územnímu řízení je nepřijatelná.

Stanovisko

Vzhledem k výše uvedeným námitkám **NESOUHLASÍME** s vydáním územního rozhodnutí na stavbu „SOKP“ č. 519 Suchdol - Březiněves a s vyhlášením ochranného hlukového pásma uvedené stavby v návrhu dle varianty „J“.

Požadujeme řešení trasy „SOKP“ – stavby 518 a 519 mimo sídelní útvar MČ Praha – Suchdol tak, jak je navrženo ve variantě „Ss“, jejíž realizace a výhodnost byla prokázána studií Ministerstva dopravy ze srpna 2007, varianty která je výrazně levnější, je plně v souladu se stanoviskem EIA a odpovídá principům trasování transevropské dálniční sítě, již je SOKP součástí.

Za občanské sdružení Nad Drahaňským údolím

Hana Francová