Městská část Praha - Suchdol

starosta městské části

Suchdolské nám. 734/3, 165 00 Praha - Suchdol, tel.: 220 921 218

Hlavní město Praha
Magistrát hlavního města Prahy
Ing. Ivana Souralová - ředitelka odb. stavebního
Jungmannova 29/35
110 01 Praha 1

VÁŠ DOPIS ZN. / ZE DNE	*NAŠE ZNAČKA*	*VYŘIZUJE*	*V PRAZE DNE*
	UMC P_Such 00693/2008	*Ing. Hejl*	*10.3.2008*

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 45914/2007/OST/Št „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 518 Ruzyně - Suchdol“ a současně k řízení o ochranném hlukovém pásmu uvedené stavby.

Městská část podává námitky k výše uvedenému řízení o umístění stavby, protože stavba má přímý zásah do vlastnického práva k pozemkům a stavbám, kterých se záměr dotýká, a protože umístěním výše jmenované stavby je **dotčen veřejný zájem, jehož ochranou se městská část zabývá, a to péče o všestranný rozvoj svého území, péče o potřeby svých občanů a ochrana veřejného zájmu vyjádřeného v zákonech a jiných právních předpisech.**

Námitky:

1. Rozpor trasy „J“ s územním plánem VÚC
Trasa „J“ silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) popsaná v dokumentaci předložené na odbor stavební MHMP pro předmětné územní řízení, uvedená v Územním plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, který byl schválen usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 10/05 ze dne 9.9.1999, ve vyhlášce hl. m. Prahy č. 32/1999 Sb. hl. m. Prahy, o závazné části územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy a vyhlášce hl. m. Prahy č. 33/1999 Sb. hl. m. Prahy, o stavební uzávěře ve velkých rozvojových územích hlavního města Prahy, je na území hlavního města v rozporu s doposud formálně platným ÚPN VÚC Pražské a středočeské SRA.
Tento ÚPN VÚC Pražské a středočeské SRA byl schválen dne 23.6.1976 usnesením č.155 vlády České socialistické republiky včetně směrnice k realizaci územního plánu rajónu Pražské středočeské aglomerace a směrného územního plánu Prahy jako závazné pro zpracování územních plánů nižšího stupně. Dále dne 21. ledna 1986 přijala vláda České socialistické republiky usnesení č. 24, kterým schválila změny a doplňky plánu rajónu Pražské středočeské aglomerace včetně změn a doplňků Směrnic pro jeho realizaci. Dále dne 13. září 1995 přijala vláda České republiky usnesení č. 516 o schválení 2.doplňku územního plánu rajónu Pražské středočeské aglomerace a příslušné nařízení, kterým se vyhlašuje 2.doplněk závazné části územního plánu rajónu Pražské středočeské aglomerace.

2. Nesoulad s podmínkami stanoviska EIA pro trasu „J“
Investor nerespektuje v dokumentaci předložené na odbor stavební MHMP pro předmětné územní řízení podmínky souhlasného stanoviska vlivu stavby na životní prostředí pro variantu „J“ vydaného dne 30. dubna 2002, Č.j.: NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o . Z těchto podmínek nebyly splněny především:
podm. 2) Řešení vzduchotechniky tunelu a posunutí výduchu - výduch byl posunut, negativní vlivy na okolí nebyly prověřeny
podm. 3) Portál tunelu na západním okraji bude posunut o 455 m západním směrem oproti návrhu v dokumentaci na úroveň staničení 6,88 km. - portál tunelu nebyl posunut, investor v Průvodní zprávě konstatuje, že toto opatření není v souladu s územním plánem. Vzhledem k tomu, že stanovisko EIA

bylo vydáno v roce 2002 a územní řízení zahájeno v únoru 2007, jistě byl tímto časovým intervalem dán dostatečný prostor na provedení potřebné změny ÚP hl.m. Prahy
podm. 8) Umístění dešťových usazovacích nádrží a retenčních nádrží v předstihu konzultovat s orgány ochrany přírody a se zástupci samosprávy - se samosprávou MČ Praha-Suchdol nebylo ve věci vůbec jednáno
podm. 20) Navrhnout optimální tunelovací metodu pro ražení tunelu Rybářka s případným použitím prvků, omezujících poklesy povrchu území. - v rámci přípravy dokumentace byla trasa tunelového úseku posunuta o desítky metrů těsně k zástavbě v ulici na Rybářce oproti trase uvedené v dokumentaci EIA a byla změněna technologie výstavby z ražené na hloubenou, kterou proces EIA vůbec neposuzoval.
podm. 38): Zpracování hlukové studie pro fázi výstavby silničního okruhu - studie vypracována nebyla.
podm. 40) V předstihu před zahájením územního řízení vyřešit způsob odvozu, uložení přebytku výkopového materiálu a odvozové trasy v dohodě s orgány místních samospráv. - navržená a projednávaná trasa je charakteristická výrazným přebytkem vytěžené zeminy ve výši větší než 3,5 milionů m^3 zeminy. V Průvodní zprávě je odkazováno na studii Pragoprojektu „Studie odvozu vytěženého materiálu - 092003“ a je lživě uvedeno, že „Studie byla projednána s dotčenými stranami“. Přesto, že se jedná se o velmi významný prvek ovlivňující životní prostředí velkého území zasaženého stavbou a jeho okolí, se samosprávou MČ Praha-Suchdol nebylo v této věci vůbec jednáno.

3. Nesoulad trasy „J“ s územním plánem sídelního útvaru hl.m. Prahy
Trasa „J“ silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) popsaná v dokumentaci předložené odboru stavebnímu MHMP pro předmětné územní řízení je na několika místech v rozporu s Územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy, který byl schválen usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 10/05 ze dne 9.9.1999, ve vyhlášce hl. m. Prahy č. 32/1999 Sb. hl. m. Prahy o závazné části územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy a ve vyhlášce hl. m. Prahy č. 33/1999 Sb. hl. m. Prahy o stavební uzávěře ve velkých rozvojových územích hlavního města Prahy ve znění platných změn ÚP sídelního útvaru hl. m. Prahy uvedených v novelizacích výše uvedených vyhlášek.
Jedná se o následující křižovatky a úseky na stavbě 518, kde stavby uvedené v předmětné projektové dokumentaci vybočují z ploch v plánu tomu vymezených.
- MUK Ruzyně SO
- MUK Výhledy SO
- MUK Rybářka SO
- Přivaděč Rybářka SO.

4. 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 v těsné blízkosti Bohnic, Čimic a Dolních Chaber 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).

5. Nesoulad trasy „J“ s rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23.7.1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě ve znění pozdějších předpisů.
Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) je součástí transevropské dálniční sítě TEN-T. Trasa „J“ silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) popsaná v dokumentaci předložené na odbor stavební MHMP pro předmětné územní řízení nerespektuje požadavky na komunikace TEN-T dle závazného rozhodnutí EU č. 1692/96/EC (doplněné v Evropské přístupové dohodě z r. 2003, která vstoupila v platnost 1.5. 2004). Trasa „J“ prochází intravilánem Městské části Praha - Suchdol, prochází okrajem Městské části Praha - Dolní Chabry a v blízkosti Čimic a tudíž nemíjí hlavní sídelní útvary, což je v rozporu s čl. 9, odst.1 rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES.
Bílá kniha COM(2001) 370 “Evropská dopravní politika pro 2010; čas k rozhodnutí” opakovaně vyzývá v mnoha kapitolách k odstranění dopravně problematických „úzkých míst“. V tomto případě investor navrhl pro výstavbu nový velmi „úzký úsek“. Bílá kniha také zdůrazňuje, že kongescím v městských oblastech by mělo být zabráněno a vyzvedává cíle redukovat negativní dopady městské

dopravy na lidské zdraví. V tomto případě řešení předložené investorem v trase „J“ je v rozporu se všemi klíčovými principy a známou moderní praxí.
Šestý Environmentální akční program vyzval k rozvoji tématické strategie městského životního prostředí s cílem přispět k lepší kvalitě života pomocí integrovaného přístupu zaměřeného na městské oblasti a s cílem napomoci k vysoké úrovni kvality života a sociálního blahobytu občanů vytvořením prostředí, v němž úroveň znečištění nedosahuje škodlivých vlivů na lidské zdraví a životní prostředí a v němž je podporován udržitelný městský rozvoj. Ve zprávě Komise Radě a Evropskému Parlamentu COM (2005) 718 z 11.1.2006 se důrazně doporučuje místním úřadům rozvoj a uskutečňování plánů udržitelné městské dopravy a nabádá se k uplatňování nejlepších známých metod.
Návrh investora na zavedení jedné z největších dopravních cest TEN-T v srdci Evropy do hustě osídlených oblastí hl.m. Prahy je podle našeho názoru přímé porušení zásad a praxe územního a dopravního plánování a není v souladu s přístupem vyžadovaným EU, který má zlepšit kvalitu života ve městech nad 100 tisíc obyvatel prostřednictvím plánů udržitelné městské dopravy.
Trasa „J“ předložená investorem zavádí komunikaci TEN-T do severních částí hustě osídlených oblastí hl.m. Prahy a nepřípustně zvyšuje znečištění ovzduší nutně způsobené dálkovou tranzitní dopravou místo toho, aby byla přijata opatření vyžadovaná zákonem a rozhodnutími EU na snížení koncentrací prachových částí PM 10, které již nyní v této oblasti přesahují limitní hodnoty.

6. Studií ministerstva dopravy byla prokázána průchodnost trasy „Ss“ v okolí ÚJV Řež v souladu s Atomovým zákonem

Pro trasu „J“ neexistuje věcně kladné stanovisko ve Stanovisku Ministerstva životního prostředí ze dne 30. dubna 2002 č.j.: NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o., které z hlediska vlivů na životní prostředí doporučilo realizaci varianty „Ss“ a označilo ji v dlouhodobém horizontu za vhodnější. Dále byla prokázána průchodnost trasy „Ss“ v okolí jaderného areálu ÚJV Řež, neboť Státní úřad pro jadernou bezpečnost vydal dne 20. srpna 2007 souhlasné sdělení č.j. 22267/2007/OSK/tkad, kde se mimo jiné uvádí „ *Závěrem tedy konstatujeme, že stávající úroveň jaderné bezpečnosti, radiační ochrany, fyzické ochrany a havarijní připravenosti ÚJV Řež, a.s., včetně uvážení vlivu případného vedení obchvatu v trase navržené Mott MacDonald Praha, spol. s r.o. je dostatečná a v souladu s Atomovým zákonem, respektuje vylučovací kritéria a splňuje podmiňující kritéria vyhlášky SÚJB č. 215/1997 Sb.“*.

7. Neexistence kladného stanoviska EIA pro trasu „J“

K souhlasnému stanovisku MŽP (z 30. 4. 2002) z hlediska hodnocení vlivu posuzované stavby na životní prostředí sdělujeme, že na základně výsledků studie „Posouzení variant „J“ a „Ss“ severozápadního segmentu SOKP“ (srpen 2007, vyhotovené pro MD ČR), která prokázala možnost realizace varianty „Ss“, vydalo MŽP – sekce ochrany klimatu a ovzduší Svodné stanovisko (5. 11. 2007, č. j. 56529/ENV/07/2691/800/ENV/07).
Svodné stanovisko MŽP konstatuje, že realizace varianty „Ss“ byla potvrzena s tím, že nově upravená trasa „SOKP“ méně ovlivňuje „NPR Větrušická rokle“ oproti dříve navržené trase, a to jen v takovém rozsahu, **že pro upravenou trasu varianty „Ss“ zůstává v platnosti vydané stanovisko EIA (ze 30.dubna 2002).**
Zároveň stanovisko MŽP konstatuje, že předložený průkaz průchodnosti varianty „Ss“ kolem **ÚJV – Řež věcně vylučuje přípustnost realizace varianty „J“** (t. j. trasy v předložené dokumentaci staveb „SOKP“ č. 518 a 519 pro územní řízení). Znamená to, že předložené stavby 518 a 519 k územnímu řízení **nemají souhlasné stanovisko o hodnocení vlivu (EIA)** dle § 11, zákona č. 244/1982 Sb. ve znění zákona č. 132/2000 5b).

8. Nesourodá a nepřehledná dokumentace přiložená k žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby (DÚR)

Při konzultaci na stavebním úřadě nám byla poskytnuta dokumentace „SOKP“ staveb 518 a 519, její textová a výkresová část, která je podkladem pro územní řízení. Textová část je neúplná, byla zhotovena před vydáním výzvy k doplnění návrhu (15. 3 2007), tedy v ní nemohly být zapracovány detailní požadavky výzvy. Výkresová část obsahuje přehlednou situaci (výkres povrchu) z roku 2007, která je jako jediná doplněna o změny vyplývající ze „Studie bezpečnosti a analýzy rizik“. Další dokumentace koordinační studie (1:2000) z roku 2005 neobsahují změny vlivem uvedené studie a ani neobsahují plochy zařízení staveniště a přístupy k nim. Ostatní dokumentace pro dílčí inženýrské

objekty (mosty, propustky, zdi) a základní svislé řezy (podélné a vzorově příčné řezy) neobsahují vzniklé změny (jsou vyhotoveny v letech 2004 – 2006).
Jak jsme mohli v průběhu uplynulých let pozorovat, dokumentace leží na Odboru stavebním již od 8. prosince 2005, kdy ŘSD prostřednictvím a.s. VIS požádalo o územní řízení poprvé.
Takto **nesourodá dokumentace neodpovídá svou kvalitou požadavku přílohy č. 4** k vyhlášce č. 503/2006 Sb., a tudíž **není vhodná jako podklad pro územní řízení za účelem vydání územního rozhodnutí.**

9. Hledisko bezpečnosti a analýzy 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". Tato studie obsahuje doporučení z dopravně inženýrského posouzení, vzniku nestandardních situací, identifikace teroristického útoku, bezpečnostní audit atd.
V předložené dokumentaci bylo pouze v příloze „Přehledná situace – situace povrchu (2007)" zakresleno rozšíření tunelu Suchdol na dvakrát čtyři jízdní pruhy a změna tunelu Rybářka na dva samostatné jednosměrné tubusy. Zapracování všech ostatních aspektů doporučení studie bezpečnosti a rizik není z dokumentace k územnímu řízení patrno. Např. vzorové příčné řezy jsou v obou objektech v původním provedení. Absence jednoznačného a vyčerpávajícího řešení bezpečnosti výstavby a provozu „SOKP – 518, 519" v předložených dokladech k územnímu řízení je nepřijatelná.

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.
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 studií ministerstva dopravy (srpen 2007) a projednána pozitivně s tím, že trasa SOKP ve variantě „Ss" neovlivní jadernou bezpečnost, radiační a fyzickou ochranu včetně havarijní připravenosti.

11. Rozpor s evropskými předpisy pro trasovaní transevropské dálniční sítě TEN-T
Silniční okruh okolo Prahy (SOKP) je integrální součástí Transevropského multimodálního koridoru IV. (TEN – T). Jeho hlavním účelem je propojení radiální sítě dálnic a rychlostních komunikací a ochrana Prahy před dálkovou tranzitní dopravou. Dále má rozvádět dopravu, která má svůj zdroj nebo cíl v Praze, a propojovat okrajové části města. Unijní zásady pro rozvoj Transevropské dopravní sítě TEN-T byly stanoveny Rozhodnutím Evropského parlamentu a rady č. 1692/96/ES ze dne 21. 7. 1996 o hlavních směrech společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě, kde se uvádí že:
„***transevropské dálnice a silnice míjejí hlavní sídelní útvary*".**
Řešení ve variantě „J" předložené k územnímu řízení **je v jednoznačném rozporu s výše uvedeným rozhodnutím Evropského parlamentu**. Z toho vyplývá, že spolufinancování z fondu EU (úvěr EIB) „SOKP 518 – 519" v **projednávané variantě „J" je nepravděpodobné.**

12. Rozpor s vedení linek VVN intravilánem městské části
Navržené řešení vedení obou tras velmi vysokého napětí 110 kV (PRE,STE) po povrchu na stožárech, umístěných především na stropě tunelu, je v rozporu s vyhlášku č. 26/1999 Sb. hl.m. Prahy o obecných technických požadavcích na výstavbu v hl. m. Praze, která požaduje vést vedení VVN uprostřed zástavby v kabelu pod povrchem.

13. Nesplnění podmínek výzvy o doplnění dokumentace - vyjádření MŽP
V dopise Odboru stavebního MHMP adresovaného VIS, a.s. ze dne 15.3.2007 (sp.zn. S-MHMP 45914/2007/OST/Št - dokument č.4) je formulována výzva k doplnění dokumentace o *„...vyjádření Ministerstva životního prostředí, zda jeho stanovisko k hodnocení vlivů na životní prostředí č.j. NM700/1327/2020/OPVŽ/02 e.o. ze dne 30.4.2002 (EIA) je platné pro předkládanou dokumentaci z 10/2004, doplněnou 12/2005“*. Jak potvrzuje záznam z jednání na Odboru stavebním MHMP ze dne 5.3.2008, Stavební odbor požadovaný dokument do 5.3.2008 neobdržel, přičemž lhůta pro doplnění byla do 29.2.2008. Z výše uvedeného důvodu požadujeme okamžité ukončení řízení.

14. Nesplnění podmínek výzvy o doplnění dokumentace - vyplnění formuláře dle stav. zákona
V dopise Odboru stavebního MHMP adresovaného VIS, a.s. ze dne 15.3.2007 (sp.zn. S-MHMP 45914/2007/OST/Št - dokument č.8) je formulována výzva k doplnění souhrnné technické zprávy v „Dokumentaci k žádosti o územní rozhodnutí“ o kapitoly *„Zajištění bezpečnosti provozu stavby při jejím užívání“ a „Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace“, spolu s vyplněným formulářem žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby dle § 3 odst. 6 vyhl. č. 503/2006 Sb.* Příslušný vyplněný formulář v dokumentaci chybí. Z výše uvedeného důvodu požadujeme okamžité ukončení řízení.

15. Nesplnění podmínek podání žádosti o ochranném hlukovém pásmu dle stav. zákona
Žádost o vydání rozhodnutí o ochranném hlukovém pásmu na stavbu SOKP 518 Ruzyně -Suchdol nebyla podána v souladu se stavebním zákonem, resp. s požadavky vyhl. 503./2006 Sb. (*obsahové náležitosti dle přílohy 8. vyhl., přílohy dle části B přílohy 8*). Žádost je doplněna pouze mapami s vyznačeným hlukovým pásmem a seznamem zasažených pozemků. Chybí např. závazná stanoviska dotčených orgánů.

16. Dokumentace stavby neodpovídá požadavkům stavebního zákona
Dokumentace stavby předaná k územnímu řízení neodpovídá požadavkům stavebního zákona, resp. vyhl. 503./2006 Sb. *(dokumentace dle přílohy 4. vyhl. , část D. výkresová dokumentace bod e)*
Požadované podélné profily a charakteristické vzorové řezy neodpovídají předloženým situacím a textu „Průvodní zprávy A“.
a) v charakteristických řezech a další výkresech a dokumentech je uveden profil tunelu „Suchdol“ 2x3 jízdní pruhy, na rozdíl od výkresu situací, kde jsou naznačeny 2x4 jízdní pruhy.
b) v charakteristických řezech a další výkresech a dokumentech je uveden profil tunelu „Rybářka“ 2x1 jízdní pruh v jednom tubusu, na rozdíl od výkresu situací a údajů uvedených v „Průvodní zprávě A“, kde je naznačeno řešení 2x2 jízdní pruhy ve dvou samostatných tubusech.

17. Nesplnění podmínky na odborný posudek „Exhalační studie“ dle zákona o ovzduší
Odborný posudek - „C.3. Exhalační studie - X.2004 “ (Ekoair - Ing. Maňák - březen 2004), vypracovaný v březnu 2004 je starší než dva roky, což je doba, kterou připouští zákon o ovzduší (viz zák. 86/2002 §17 čl. 6. Odborný posudek musí být zpracován autorizovanou osobou podle § 15 odst. 1 písm. d). Předložení odborného posudku nebo rozptylové studie již dříve zpracované se připouští, pokud se předmět jejího zpracování neliší od údajů uvedených v žádosti a není starší než dva roky.).

18. Nemožnost financování z fondu EU (OP Doprava)
Vzhledem k nerespektování stanoviska EIA a vzhledem k nerespektování evropských předpisů o trasování transevropské dálniční sítě TEN-T (direktiva 1692/96 EC) je ohroženo spolufinancování předmětné stavby z prostředků EU (OP doprava).

19. Nesoulad projektu s českými a mezinárodními normami
Navržené řešení stavby 518 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 odchylným 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, jež byla vypracovaná k původnímu řešení z roku 2004 a právě konstatovala nesoulad s normami u tunelů Suchdol a Rybářka.

20. Nesoulad projektu se stavem projednávaným v dokumentaci EIA
Výduch tunelu Rybářka byl posunut na portál tunelu do těsné blízkosti vloni dokončené zástavby sídliště se stem bytových jednotek. Investor tím nesplnil požadavek MČ Praha-Suchdol posunout výduch mimo zastavěnou oblast Horního a Dolního Sedlce. Výduch na portálu nebyl posuzován v rámci dokumentace EIA, nezahrnoval vliv na uvedený komplex bytových domů.

21. Nesouhlas se sloučením dvou správních řízení
Odbor stavební dne 5.2.2008 oznámil veřejnou vyhláškou termín ústního jednání pro stavbu 518 - úsek Ruzyně - Suchdol a zároveň termín ústního jednání správního řízení o " Ochranném hlukovém pásmu". Jedná se o řízení na sobě závislá a ve výsledku jde o řetězení správních aktů.
Zahájení řízení o podmínkovém řízení k zahájení řízení územního, ve sloučeném řízení o umístění stavby, bylo zákonem nepodloženo, neboť nerespektuje práva účastníků územního řízení.

22. 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.

23. Neukončené správní jednání podmiňující správní rozhodnutí
Jedním z nejzávažnějších podmiňujících správních aktů je správní akt vydaný příslušným orgánem Ochrany přírody a krajiny, a to k zabezpečení ochrany jedné z neprivilegovanějších hodnot

dané ústavním pořádkem České republiky, mezinárodními smlouvami, jež jsou nadřazenými zákonnými normami, v neposlední řadě Nařízeními EU, ve věci ochrany neobnovitelných přírodních zdrojů. Jejich ochrana přísluší i subjektům, kterým bez implementace právně závazných aktů vydaných orgány EU, jimiž jsou členské státy EU vázány, by takový výkon práv byl právním řádem ČR upřen. Takovým subjektem je bezpochyby i územní společenství občanů, jejichž záležitosti jsou spravované volenými orgány. A takovým subjektem i ve věci ochrany přírodních a krajinných hodnot je bezesporu každá městská část, jíž se zásahy do životního prostředí občanů žijících na jejím území týkají.
Tento podmiňující správní akt nemůže být správnímu orgánu - vykonavateli veřejné správy k dispozici, a to z následujícího důvodu: Proti rozhodnutí prvoinstančního správního rozhodnutí bylo podáno odvolání, kdy se k tomuto řízení včas připojily zúčastněné osoby a po dobu více než jednoho roku nebyl soudem učiněn jediný úkon. Tato skutečnost nemůže být na úkor účastníků a zúčastněných osob na řízení, neboť takový postup soudu a následně správního orgánu lze spatřovat jako účelový k popření ústavně zaručeného práva.

24. Neukončené soudní jednání podmiňujícího správního aktu

Do doby meritorního rozhodnutí ve věci podmínečného správního aktu, kdy v řízení ve věci Ochrany přírody a krajiny bylo s podavatelem námitek nakládáno jako s účastníkem řízení, vůle příslušného správního orgánu na nepřiznání postavení účastníka tohoto nejvýznamnějšího podmiňujícího správního aktu nebyla do doby vydání věcného rozhodnutí projevena.
Podavatel se bude domáhat ochrany svého ústavním pořádkem chráněného zájmu podloženým mezinárodními ratifikovanými smlouvami a dále též se zdůvodněním směrnic a zejména nařízení práva EU, jehož implementace do právního řádu ČR je z důvodu členství ČR v EU povinná k zajištění jednotného právního řádu pro členské státy EU.
Z odůvodnění rozhodnutí o nepřiznání postavení účastníka Nejvyššího správního soudu nicméně vyplývá následující skutečnost:
Na území městské části žijí občané a daňoví poplatníci, kteří s úsilím a vynaložením všech svých finančně-investičních možností bez možnosti získat přehled o případném možném riziku ztráty hodnoty jimi pořízené, která je hodnotou výhledovou, a teprve po svém investičním rozhodnutí se tito investoři do bydlení a občané dotčené městské části dozvídají o svých investičních rizicích, respektive dopadech na své investice.
Pokud městská část nemůže zajišťovat, a tím chránit právo těchto svých občanů, mohou tito být do značné míry ekonomicky ruinováni poklesem cen jimi za současných podmínek pořízených nemovitostí, kdy investorská činnost v této části Prahy, jako samosprávném územním celku, městské části Prahy - Suchdol, nabyla z důvodu dosavadní existence prakticky rezidenčního a to investory proklamovaného bydlení, nebývalých rozměrů.
Nejvyšší správní soud konstatoval v odůvodnění svého rozhodnutí, že Městská část Praha - Suchdol neměla být účastníkem řízení ve věci správního řízení "o ochraně přírody a krajiny".
Podavatel zdůrazňuje, že proti rozhodnutí Nejvyššího správního soudu podá v zákonné lhůtě nejvyšší prostředek ochrany práva, a to ústavní stížnost.

25. Připojení staveb na místní komunikační síť

MČ Praha -Suchdol nesouhlasí s připojením „provizorních větví" křižovatek Rybářka a Výhledy na místní komunikační síť.

26. 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. Je naprosto nepochopitelné ponižování této 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. Ponížením kategorie se tak vytváří „úzké hrdlo“ celého systému, které povede ke kolapsům, zácpám a haváriím.

27. 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.

28. 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 imise 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 profi“ 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 profi (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 imisemi 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 mýlí. 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 ±10dB.

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 nevhodné). 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 - námitky k „Hlukové studii“
MČ Praha-Suchdol požaduje přepracování Hlukové studie s ohledem k výše uvedeným námitkám 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 518 SOKP.

****

Požadavky

I. Vypracování projektu řešení krizových situací během provozu stavby
Požadujeme vypracování projektu řešení krizových situací během provozu stavby – jedná se především o řešení objízdných tras během havárií v kritických částech okruhu a přivaděče (tunely, křižovatky, most apod.) a řešení kritických havárií v tunelech (např. únik jedovatých látek). Zásadně nesouhlasíme s vedením objízdných tras přes MČ Praha-Suchdol po povrchových komunikacích zástavbou.

II. Projekt řešení dopravy během výstavby
MČ Praha-Suchdol nesouhlasí s předloženým „projektem“ řešení dopravy během výstavby.
Zásadně nesouhlasí s uvažovaným využíváním místních komunikací, umístěním zařízení staveništ (skládky materiálu) v těsném kontaktu se zástavbou.

Investor nesplnil požadavek MČ k přípravné dokumentaci z roku 2004: Požadujeme před zahájením projednání dokumentace DÚR vypracovat podrobný plán včetně časových a objemových údajů přepravy a ukládání (mezideponie apod.) materiálu, časového harmonogramu odvozu přebytku materiálu lodní dopravou, ten projednat s MČ Praha-Suchdol.

III. Přivaděč Rybářka - snížení negativního vlivu
MČ Praha-Suchdol trvá na svém požadavku daném k přípravné dokumentaci DÚR 2004 na zatunelování celého přivaděče po Kamýcké od Roztocké ulice, vzhledem k jeho velmi negativním vlivům.

IV. Vedení vysokotlakých plynovodů
MČ Praha-Suchdol požaduje přeložení vysokotlakých plynovodů s cílem minimalizovat zábor a ochranná pásma v souběhu např. s vedením velmi vysokého napětí.

V. Vedení linek velmi vysokého napětí
MČ Praha-Suchdol trvá na svém požadavku k přípravné dokumentaci DÚR 2004, který je v souladu s vyhláškou č. 26/1999 Sb. hl.m. Prahy o obecných technických požadavcích na výstavbu v hl. m. Praze, na přeložení vedení mimo zastavěné území nebo uložení do kabelů do země.

****

Stanovisko

Vzhledem k výše uvedeným námitkám **NESOUHLASÍME** s vydáním územního rozhodnutí na stavbu „SOKP“ č. 518 Ruzyně – Suchdol 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, která je levnější, je plně v souladu se stanoviskem EIA a je v souladu s principy trasování transevropské dálniční sítě, jíž je SOKP součástí.

Přílohy:
- usnesení Zastupitelstva MČ Praha - Suchdol ze dne 6.3.2008 - č.j. 9/1/2008 - včetně 11 příloh
- chronologie projednávání a příprav v severozápadním segmentu SOKP - staveb 518, 519
- vyjádření Ministerstva vnitra č.j. ODK-2221-5/1-2007 neplatnost změny ÚP hlm. Prahy Z1000/00
- MŽP - Svodné stanovisko k EIA 518,519, ze dne 5. 11. 2007, č. j. 56529/ENV/07/2691/800/ENV/07.
- grafické znázornění nesouladu trasy „J“ s územním plánem hl. m. Prahy
- informační výpisy parcel v majetku městské části Praha-Suchdol

Ing. Petr Hejl
starosta MČ Praha - Suchdol