

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

Ing. Hejl

16.3.2008

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.

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) popsána 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 vyhláší 2.doplňek 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. 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. 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 m³ zeminy. 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) popsána 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.

- Tunely Zámky SO
- MUK Čimice SO
- MUK Ústecká 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 Chaberek nekonceptně 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) popsána 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 nepřipustně 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. Studii 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. 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 zahlobené formě zásadně zdraží stavbu a velmi negativně zasáhne do života přilehlých městských částí. 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.

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 - 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 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.

Požadujeme zastavení řízení, vrácení dokumentace k dopracování dle požadavků bezp. studie CityPlan.

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 trasování 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 vyhláškou 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 45912/2007/OST/Št - dokument č.6) 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 519 Suchdol - Březiněves 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. Požadujeme zastavení stávajícího řízení.

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

Navržená schodiště uvedené v dokumentaci objektu mostu nesplňují podmínky bezbariérového provedení. Jedná se o 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 (bezbariérového schodiště, rampy s převýšením 4 m resp. 10 m) a pohledové exponovanosti objektu mostu požadujeme zastavení stávajícího řízení a dopracování dokumentace.

17. Nesplnění podmínky na odborný posudek „Exhalační studie“ dle zákona o ovzduší

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, zak.č. 1-8108-0001-01“ jsou 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.).

Požadujeme zastavení stávajícího řízení a dopracování dokumentace.

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 RSD ČR o souhlas s odchýlným řešením.“*

Ve sdělení Ministerstva dopravy 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 přivaděče Čimická a MUK Ústecká.

20. Nesoulad projektu se stavem projednávaným v dokumentaci EIAa) Dokumentace stavby 519

obsahuje dvouúrovňový tunel v délce cca 300 metrů procházející v těsné blízkosti přírodní památky Zámky. Ve Stanovisku k dokumentaci EIA z 30.4. 2002 se přitom v podmínkách pro trasu J k tomu uvádí v bodě 23: *“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. ...Mezi předpolím mostu a pilířem mostu těsně u Vltavy nebude na zemském povrchu žádná další stavební část mostního objektu (pilíře, kanalizace odvodnění mostu vč. spadišťových šachet atd.).“* Jako velmi problematický se zde jeví pochopitelně i přechod komunikace z patrového tunelu do jedné úrovně s rozsáhlými dosud nijak nezhodnocenými dopady. Tunel nebyl v dokumentaci EIA vůbec posuzován.

b) Trasa komunikace v dokumentaci stavby 519 je v místě průchodu přes Dolní Chabry posunuta z polohy nad čističkou odpadních vod na počátku Draháňského údolí, která byla posuzována v dokumentaci EIA, o několik stovek metrů východním směrem k obytné zástavbě Dolních Chaber,

Dokumentace předložená k územnímu řízení nesouhlasí s dokumentací, která byla projednávána v rámci procesu EIA

21. Nesouhlas se sloučením dvou správních řízení

Odbor stavební MHMP dne 6.2. 2008 oznámil veřejnou vyhláškou termín ústního jednání pro stavbu 519 - úsek Suchdol - Březiněves 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

a) 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.

b) předložená plná moc z 30.5 2003 nesplňuje náležitosti dané zákonem, není ověřená.

23. 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. Ponižením kategorie se tak vytváří „úzké hrdlo“ celého systému, které povede ke kolapsům, zácpám a haváriím.

24. 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.

25. 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 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 užívána 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 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 ± 10 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 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.

- ve studii není řádně zahrnut vliv mostu přes Vltavu na údolí, neboť použité programové vybavení neumožňuje řádně modelovat takovýto terénní profil.

Z výše uvedených důvodů nesouhlasíme s vyhlášením ochranného hlukového pásma uvedené stavby 519 SOKP, požadujeme zastavení řízení **o ochranném hlukovém pásmu uvedené stavby a** dopracování hlukové studie.

26) Vedení spisu obou řízení

Spis a dokumentace obou územních řízení je vedená chaoticky, spis nemá veden seznam doplněných dokladů, včetně jejich charakteristiky, rozsahu a data. Chybí seznam aktuálního stavu v průběhu řízení doplňované dokumentace.

Dokumentace je díky tomu nepřehledná. Některé části dokumentace se skládají z dílů vzniklých v různých časových údobích a není zřejmé co platí či co následně díly nahrazují.

Požadujeme ukončení řízení a uspořádání dokumentace.

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 stavenišť (sklárky 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. 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.

IV. 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. 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, 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.
- záznam ze dne 5.3.2008 - Ing. Štětina
- dopis MŽP ze dne 6.3.2008, č.j. 18577/ENV/08
- expertní vyjádření Ing. Doubkové - ČKAIT 0006591 k požární odolnosti mostu přes Vltavu
- 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