

# Městská část Praha - Suchdol

starosta městské části

Suchdolské nám. 734/3, 165 00 Praha - Suchdol, tel.: 220 921 218  
e-mail: starosta@praha-suchdol.cz, www.praha-suchdol.cz, IČ: 00231231



Hlavní město Praha  
Magistrát hlavního města Prahy  
Ing. Ivana Souralová - ředitelka odb.  
stavebního  
Jungmannova 29/35  
111 21 Praha 1

NAŠE ZNAČKA  
UMC P\_Such 02212/2008

VYŘIZUJE  
Ing. Hejl

V PRAZE DNE  
14. srpna 2008

## **Věc: Námitky k doplněnému návrhu a doplněné dokumentaci pro územní řízení stavby SOKP 519 č.j. S-MHMP 45912 /2007/OST/He dle výzvy ze dne 22.7.2008**

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:

### **1) nesplnění 30ti denní lhůty (do 19.6.2008) dané výzvou MHMP - OST ze dne 13.5.2008 žadatelé (VIS, a.s.) doplnění návrhu o vydání územního rozhodnutí o požadované dokumenty:**

- a) doplněná dokumentace byla doručena na MHMP OST dne 19.6.2008, tedy jeden den po termínu
  - b) aktualizované vyjádření PRE - doručeno 23.7.2008
- Požadujeme, aby MHMP OST podle zákona řízení zastavil.

### **2) nedostatečné zdůvodnění návrhu ve vztahu k požadavkům stanoviska MŽP č.j. NM/700/1327/2020/OPVŽP/02 ze dne 30.4. 2002:**

- a) posunutí mostu přes Drahaňské údolí blíže k zástavbě Dolních Chaber
- b) nerespektování požadavku v oblasti zasažené leteckým hlukem používat v hluk. studii korekci +5dB.

### **3) nedoplnění dokumentace o pohledy dokumentující začlenění stavby do krajiny.**

Doplnění odkazuje na vizualizaci staveb, ta ovšem neodpovídá skutečnému předloženému projektu a pomíjí právě konfliktní oblasti:

- a) přemostění Čimického údolí - stavba 519
- b) přemostění Drahaňského údolí v blízkosti zástavby Dolních Chaber
- c) pravobřežní patka mostu a tunelové pokračování galerie Zámky - zásah do přírodní památky Zámky.

### **4) nedostatečné doplnění souhrnné technické zprávy o řešení likvidace odpadů a jejich využití.**

Není navržen, popsán ani z dokumentován způsob likvidace velkého přebytku zeminy (1,9 mil. m<sup>3</sup>).

### **5) nedostatečná požární odolnost ocelového patrového mostu přes Vltavu**

Zdokumentovaný návrh ocelové konstrukce patrového mostu přes Vltavu má 15 min. požární odolnost. Do návrhu řízení doplněném Závazném stanovisku Ministerstva vnitra - generálního ředitelství záchranného sboru ČR, dotčeného orgánu na úseku požární ochrany, č.j. MV-10870-6/PO-2008 ze dne 25. února 2008 požadovanou požární odolnost 90 min. navržená konstrukce dle v návrhu předloženého v dokumentaci tento požadavek nesplňuje ( viz 13. Technická zpráva – dodatek, SO201 – Přemostění SO přes Vltavu, VŠB – TU Ostrava, Fakulta bezpečnostního inženýrství - Most přes Vltavu - Požárně bezpečnostní řešení – příloha, 23.1.2008. Technicky náročné zabezpečení 6x větší požární odolnosti není možné odložit do další stupně dokumentace. Řešení bude mít jistě vliv na statiku mostu a další jeho technické a rozměrové aspekty.

**6) exhalační studie pro stavbu 519 - „PUDIS – Ing. Jahn CSc. 2004 - posudek podle §17 odst.1 zák.č. 86/2002 Sb. .... „ str. vychází z dopravního zatížení z modelu z roku 2004 a výpočty tudíž neodpovídají nyní prognózovanému stavu:**

#### 4.3. Technická data zařízení

Na komunikaci se předpokládá provozní rychlost 70 km/h, v tunelech pak 50 km/h.

Předpokládaná intenzita dopravy je nejvyšší v úseku na mostě přes Vltavu v roce 2010j a činí 36760 osobních vozidel, 4640 nákladních vozidel.

a) modelové zatížení v roce 2002 nepočítalo s navýšením poměru nákladních vozidel v dopravním proudu na 18,8 % . (viz 13. Technická zpráva – dodatek, SO201 – Přemostění SO přes Vltavu, VŠB – TU Ostrava, Fakulta bezpečnostního inženýrství - Most přes Vltavu - Požárně bezpečnostní řešení – příloha, 23.1.2008, kap. 3 Požární bezpečnost mostu přes Vltavu – navrhované řešení – str.8):

intenzita dopravy na SOKP (most přes Vltavu):

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

b) studie je starší než požadované 2 roky -..... *nutno prověřit, zda-li nedoplnili další studii.*

**7) žádost o stanovení ochranného hlukového pásma byla stav. odboru MHMP doručena 19.6. 2008 pod č.j. S-MHMP 374088/2008**

Požadujeme řádné vyhlášení tohoto řízení včetně stanovení termínu veřejného ústního projednání.

**8) trasa SOKP dle předložené dokumentace nevyhovuje Rozhodnutí Evropského parlamentu a rady č. 1692/96 EC.**

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

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

**9) stanovení termínu pro vyjádření k doplněným podkladům rozhodnutí ve věci územního řízení stavby stavby SOKP 519 č.j. S-MHMP 45912 /2007/OST/He**

S odkazem na §39, čl. 1 správního řádu je lhůta sedmi dnů velmi krátká a ohrožuje tak účel řízení, tj. možnost se s podklady pro vydání rozhodnutí řádně seznámit a na jeho základě připravit případné námítky a připomínky.

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

Požadujeme proto prodloužení lhůty pro vyjádření k doplněným podkladům na minimálně 30 dní.

**10) účelové ponižování kategorizace komunikace, rozpor mezi průvodní zprávou a dokladem č.1:**

V Dodatku k průvodní zprávě stavby 519 z června 2008 se konstatuje: „*Je předpokládáno zařazení této části SOKP do sítě dálnic a rychlostních silnic a vyznačení SOKP jako silnice pro motorová vozidla dopravním značením. Z toho plyne nutnost segregovat pohyby pěších od silniční dopravy.*“ Dne 26. listopadu 2007 ovšem dopisem č.j. 452/2007-910-IPK/5 stanovilo Ministerstvo dopravy pro účely územního řízení na žádost ŘSD pro stavby 518 a 519 SOKP kategorii S 34,0/100 (silnice I. třídy č. I/1) Toto čelové ponižení kategorie komunikace dílčího úseku SOKP, jež je součástí transevropské dopravní sítě TEN-T, s nímž jsme vyjadřovali nesouhlas už během ústního jednání v rámci územního řízení, bylo

se vší pravděpodobností vynuceno nemožností dodržet platné normy pro rychlostní silnice. Změna kategorie není pochopitelně formální záležitostí, ale má přímý vliv na maximální rychlosti, složení dopravního proudu z hlediska charakteru vozidel, stavebně bezpečnostní aspekty apod.) Nyní tedy projektant vlastně potvrzuje závadnost a nepřijatelnost ponížené kategorizace a konstatuje návrat k původnímu standardnímu stavu.

Kategorie dopravní cesty musí nepochybně vycházet z její funkce a je dána především jasně, exaktně a závazně definovanými stavebně technickými, bezpečnostními a jinými kritérii.

Požadujeme, aby rozpor mezi uvedeným dopisem MD a Dodatkem k průvodní zprávě byl odstraněn a pro stavební úseky 518 + 519 byla jednoznačně doložena kategorie plnohodnotné rychlostní silnice v souladu s předpisy a s funkcí a zařazením celého SOKP čili R1 do dopravní sítě.

S pozdravem

Ing. Petr Hejl  
starosta MČ Praha - Suchdol