



stojí za přečtení

Ochranné hlukové pásmo ▲ str. 4

Výměna občanských průkazů ▲ str. 6

IV. Suchdolské (p)osvícení ▲ str. 8

Suchdolský pohár ▲ str. 10

stojí za zapsání

▲ **středa 22. 10.**
velkoobjemové kontejnery
a kontejnery na biodpad

▲ **středa 29. 10. – 20.00**
Klub náročného diváka
– filmy o Čečensku – Úřad MČ

▲ **pondělí 10. 11. – 17.30**
módní přehlídka
– MŠ Gagarinova

▲ **středa 19. 11.**
kontejnery na biodpad

▲ **sobota 29. 11. – 15.30**
adventní dílna – Horizont

▲ **sobota 29. 11. – 15.30**
zahájení obecního betlému
– Suchdolské náměstí

motto

„Naděje vždycky způsobí, že uvěříme.“

Robert Fulghum (narozen 1937),
americký spisovatel

Proč se pan primátor hlavního města nemůže chovat jinak?

(ad Hospodářské noviny | 3.10. 2008 | rubrika: Rozhovor týdne s Pavlem Bémem, primátorem Prahy a prvním místopředsedou ODS – „Nezlobte se, nemohu se chovat jinak“)

Pan primátor dokáže šplhat hodně vysoko, někam díky svým schopnostem, někam asi díky svým známostem.

A obyvatelé Suchdola, Dolních Chaber, Nebušic, Čimic, Lysolaj, Bohnic, Ďáblic nebo i Dejvic, které z té výšky přehlíží, se na něj prý nemají zlobit. V případě výstavby tzv. jižní trasy dálničního okruhu budou obyvatelé těchto částí hlavního města jejím provozem výrazně postiženi. Nahlíženo politickými ochrannými brýlemi, je dvacet či třicet tisíc obyvatel zanedbatelné množství. Ovšem zde se nejedná jen o těch několik tisíc lidí. Jedná se o občany celé pražské metropole, Středočeského kraje, jedná se i o dobrou polovinu České republiky v rámci Evropské unie.

Pan primátor se mylí, když tvrdí, že jinou než jižní variantu v plánech od poloviny minulého století nenajdete.

V roce 1927 umožnila tehdejší suchdolská radnice natáhnout středem obce linku vysokého napětí z Prahy do Kladna. V polovině třicátých letch byly do tohoto koridoru umístovány první návrhy okruhu, který tehdy vedl mezi vesnicemi za Prahou.

Jižní trasa přes Suchdol existovala od roku 1975 jako územní rezerva k severní trase, která byla tehdy vedená přes Roztoky. V roce 1985 byla tato územní rezerva zrušena na požadavek Hlavního architekta Prahy. Hlavní město zaneslo do svého plánu jižní trasu v roce 1999, přes nesouhlas Suchdola. Tehdy se její cena odhadovala na 4,6 miliardy Kč.

Z urbanistického hlediska je naprosto nepochopitelné, že pan primátor prosazuje trasu přes třičtvrtě století starou.

V roce 2001 se Rada Středočeského kraje přihlásila k severní trase: „Po porovnání všech navržených variant trasy silničního okruhu jako nejvhodnější variantu doporučuje variantu „Ss“. Vlivy na životní prostředí této stavby jsou významné. Potřeba realizace této stavby z hlediska dopravních a využití území je také zcela zřejmá, a přinese i zlepšení životního prostředí v jiných místech v současnosti přetížených vlivy z dopravy. Varianta „Ss“ je vyhodnocena dokumentací

jako nejméně negativně ovlivňující životní prostředí. ... Varianta „Ss“ je považována jako nejvhodnější i z pohledu regionálního rozvoje Středočeského kraje a vhodného využití území.“

V roce 2002 proběhlo posouzení vlivu stavby na životní prostředí (EIA) a jednoznačně byla doporučena trasa severní „Ss“.

V roce 2004 Česká republika vstoupila do Evropské unie a začaly tak pro nás platit směrnice na trasování transevropských dálnic. Tím se jižní trasa vedená zastavěným územím hlavního města stala nerealizovatelnou a také nefinancovatelnou z prostředků EU.

Severní trasa byla v konceptu nového plánu Pražského regionu do června 2006.

Výstavbu okruhu tedy jednoznačně zdržuje Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD), protože již od roku 1998 prosazuje jižní trasu, která je technicky extrémně náročná, je umístěná do zastavěného území a území přírodních památek, místo toho, aby prosazovalo severní trasu, která vede v polích mezi obcemi.

Pan primátor odmítá řádné a oponenturní srovnání obou variant, protože by to prý stálo hodně peněz. To se snad ještě nevrátil z velehor, když ministerstvem dopravy zadána studie u britské firmy Mott MacDonald upozornila na rozdíl ve stavebních nákladech přes 8 miliard Kč a oponentura, kterou provedlo Vysoké učení v Brně na objednávku Ministerstva životního prostředí, výsledky této studie potvrdila.

V organizování petic proti severní trase mají protlačovatelé jižní trasy velkou zkušenost. Již v roce 2001 Ing. arch. Winkler jako radní městské části Prahy 6 rozeslal návrh „prohlášení obcí na podporu jižní varianty“ obcím ve Středočeském kraji.

V letošním roce se podobné úlohy zhostili představitelé ŘSD a soukromé firmy Ing. Jiří Lebeda s. r. o., která byla Ředitelstvím silnic a dálnic pověřena vypracováním „objektivní“ srovnávací studie pro obě trasy, za niž obdržela přes 2 miliony Kč.

Dokončení na str. 3

Proč se pan primátor hlavního města...

ROZHOVOR TÝDNE PAVEL BÉM, primátor Prahy a první místopředseda ODS

Nemůžu se chovat jinak, nezlobte se

Jindřich Štílo, Marie Valášková
www.ihed.cz/autor

Pavla Béma čekají náročný týden. Pokud ODS neuspěje v podzimních volbách, je možné, že bude postaven před zásadní rozhodnutí své kariéry: Bude usilovat o post v čele ODS, a tím pádem i vlády? Je zřejmé, že si to pražský primátor teď nepřejde. »Chci, aby vláda vydržela,« říká v rozhovoru pro IH.

HN: Cím myslíte, že budete na Nový rok 2009?

Primátorem Prahy a prvním místopředsedou ODS. Doufám. To je moje přání i realistické hodnocení aktuální politické situace. Jasně deklarují, že nechci, aby tato vláda padla. Jediným rozumným řešením je hledat veškeré možné kompromisy a pokud možno nepřikládat pod tak přetopený kotlík.

Kdybych chtěl rebelovat, už bych to byl dávno udělal

HN: Tento týden jste na Zofínském fóru řekl, že je »straně klást si otázku, jak dlouho a jakým způsobem vláda vydrží«. Jak si odpovídáte vy?
Vláda vydrží, pokud se jí podaří neztratit reformní étos a prosadit ve směrově třeba tou nejkřehčí majoritou reformní zákony. Pokud se jí podaří schválit návrh rozpočtu na příští rok, pokud se jí podaří přetrvat Paroubkem avizované hlasování o vyslovení nedůvěry. A pokud se jí podaří prosadit radar

u nás 27 tisíc členů ODS. Ti jsou konfrontováni s neklidem, vnímají napětí, vidí, že se na energii vlády něco mění, čtou noviny. Pokud volby dopadnou dobře, místní, oblastní, regionální sdružení se stabilizují. Pokud skončí špatně, nastane opačný efekt.

HN: Kdo se pak postaví do čela nespokojené členské základny?

Zájeze ve falešných scénářích, že vždy musí být někde nějaký lídr, který organizuje rebelii nebo vnitrostraničké povstání. Pokud volby nedopadnou dobře, napětí uvnitř ODS může generovat nějakou povtařku. Pak bude hodně záležet na tom, jak budou před kongresem probíhat hlasování ve sněmovně.

Kdybych ale chtěl být já rebelující vůdčí silou proti Mirku Topolánkovi, už bych to dávno udělal, dnes bych vám říkal, že vláda je špatná a vy byste měli titulček Misto-to toho říkat: Vláda je dobrá.

”

Nemůže mě zajímat hlas několika tisíc obyvatel Suchdola. Musí mě zajímat hlas víc než milionu Pražanů, kteří potřebují funkční obchvat.

se dívám na volební preference, je až příliš oranžová.

HN: Růžový podle premiéra není hlavně obrázek politiky v Praze. Vy se snad divíte, že si to myslí?

Ten výrok je nešťastný. Praha vyhrála Mirku Topolánkovi volby, Praha podporovala Mírka Topolánka při všech předsednických volbách na kongresech. Praha vždy za ním i jeho vládou stála a zaslouží si poděkování, úctu a respekt. Chápu ale celou složitou situaci, mám velkou míru tolerance a už se dál k jeho výrokům nechci vracet.

HN: Jde ale o obsah premiérových slov, která bychom rádi rozebrali. Jak je možné, že město zavře na rok a půl stanici metra v centru, aby si tam mohl soukromý investor nerušeně postavit kanceláře a obchody?

Primátor ani starosta Prahy I ale přece nesní nijak vstupovat do rozhodování stavebního úřadu. Jestli vydá stavební povolení, jehož součástí je šestnáctiměsíční uzavření stanice metra Národní třída, může se mi to nelíbit, ale podle zákona s tím nemůžu nic dělat. Považuji ale za nemožné, aby se v Praze uzavřela na 16 měsíců jakákoliv stanice metra. K dílčí uzavěře asi bude muset dojít, ale jsem přesvědčen, že to bude doba výrazně kratší.

HN: Město může svůj názor projevit ve stavebním řízení. Prosadíte tedy, aby se metro nezavřelo na 16 měsíců?

Jsem primátor, představitel sa-



dokončení ze str. 1

Každému starostovi a většině obyvatel jejich obcí vadí, když se přes jejich náves či náměstí valí množství aut, která tam nemají co dělat. Aby se tak nedělo, je třeba urychleně postavit okruh kolem Prahy a další obchvaty.

Severozápadně od Prahy připravuje Středočeský kraj výstavbu tzv. aglomeračního okruhu, který povede od Tuchověřic na kladenské dálnici, kolem Turska a jižně od Kralup k Odolené Vodě na teplické dálnici. Tím by se měly vyhnat nákladáky z Horoměřic, Černého Vola a Přílepe.

V případě vítězství pozemkové a betonové lobby, kdyby se postavila jižní trasa přes Suchdol, budou auta k okruhu jezdit přes Přílepy i Černý Vůl, či Únětice, ale bez obchvatů.

V případě vítězství zdravého rozumu, kdyby se realizoval skutečný dálniční okruh kolem Prahy v severní trase a druhý most pro vnitroměstské spojení ze Sedlce do Bohnic s preferencí veřejné dopravy, zbudou z „ušetřených“ osmi miliard prostředky na vybudování nutných obchvatů Černého Vola, Únětic a Přílepe a i na výstavbu mostu mezi Prahou 6 a Prahou 8 spojeného s novým tunelovým průtahem Kamýčké skrz Suchdol.

Toto finančně výhodnější řešení má řadu předností: je možné je realizovat etapově, severní trasa je totiž z více jak jedné třetiny shodná s trasou aglomeračního okruhu, je v souladu s evropskými

předpisy na umístování transevropských dálnic, je doporučené z hlediska vlivu stavby na životní prostředí, neslučuje tranzitní a městskou dopravu.

Ke dni 29. září 2008 bylo podáno na 158 odvolání proti rozhodnutí magistrátního stavebního odboru o umístění stavby a vyhlášení ochranného hlukového pásma pro stavbu 518 – úsek Ruzyně–Suchdol a na 201 odvolání pro stavbu 519 – úsek Suchdol–Březiněves.

Napadán je především nesoulad jižní trasy s českými a evropskými normami, nesoulad s územním plánem, nesoulad se stanoviskem vlivu stavby na životní prostředí a také nesouhlas se zařazením více jak třiceti nemovitostí do tzv. ochranného hlukového pásma, což by prakticky znamenalo, že u nich nebudou dodržovány hygienické hlukové limity a tyto nemovitosti již nebude možné rozšiřovat pro bytovou funkci. Dále naši spoluobčané nesouhlasili s tím, že by měly být zbourány tři obývané vily a desítky zahradních chat, dále nesouhlasili s tím, že několik dalších vil a obytných domů by mělo mít před okny rampy křižovatek, portály tunelů a komínového výdechu z tunelů.

Petici proti výstavbě jižní trasy „Ne 10 miliard“, kterou organizovala občanská sdružení v Chabrech a Suchdole, podepsalo přes 3500 petentů, a bude předána mimo jiné do parlamentu.

Proč pana primátora nezajímá osud šesti tisíc suchdolských občanů, či třiceti tisíc podél celé jižní trasy?

Je to snad stavební lobby, které naprosto vyhovuje, že jižní trasa spolyká za beton a železo o osm miliard korun více? Nebo lobby, která se zajímá o pozemky pod jižní trasou? Na jejich výkup má ŘSD vyčleněno přes 6 miliard korun. Pozemek na území Prahy je násobně dražší než v sousedním Středočeském kraji. Nebo se jedná o „rozvojové“ území podél celé jižní trasy od ruzyňského až po letňanské letiště? Nabízí jižní trasa různým janouškům, muzikářům a dalším blanickým v Praze chybějící volné rozvojové plochy?

Z výšin těchto zájmů několik tisíc suchdolských obyvatel bez kanalizace pana primátora hlavního města zřejmě nezajímá. Pana primátora „musí zajímat názor milionu dvou set tisíc lidí, kteří v Praze žijí, kteří chtějí mít co nejdříve dostavěný funkční okruh.“

V tomto plně souhlasím: Praha okruh potřebuje, ovšem okruh skutečně funkční. A volání po skutečně funkčním řešení se ozývá již dobrých patnáct let, nejen ze Suchdola, Sedlce, Nebušic, Lysolaj, Dolních Chaber, Čimic, Dáblic, Dejvic ale i z řad nezávislých odborníků.

Další informace včetně odkazů na články publikované v časopise Ekonom či Respekt poukazující na propojení nejen pražských politiků s různými lobbyisty naleznete na stránkách www.praha-suchdol.cz.

Petr Hejl,
starosta



Výstavba paralelní dráhy a silničního obchvatu přes Suchdol a pojem „ochranné hlukové pásmo“

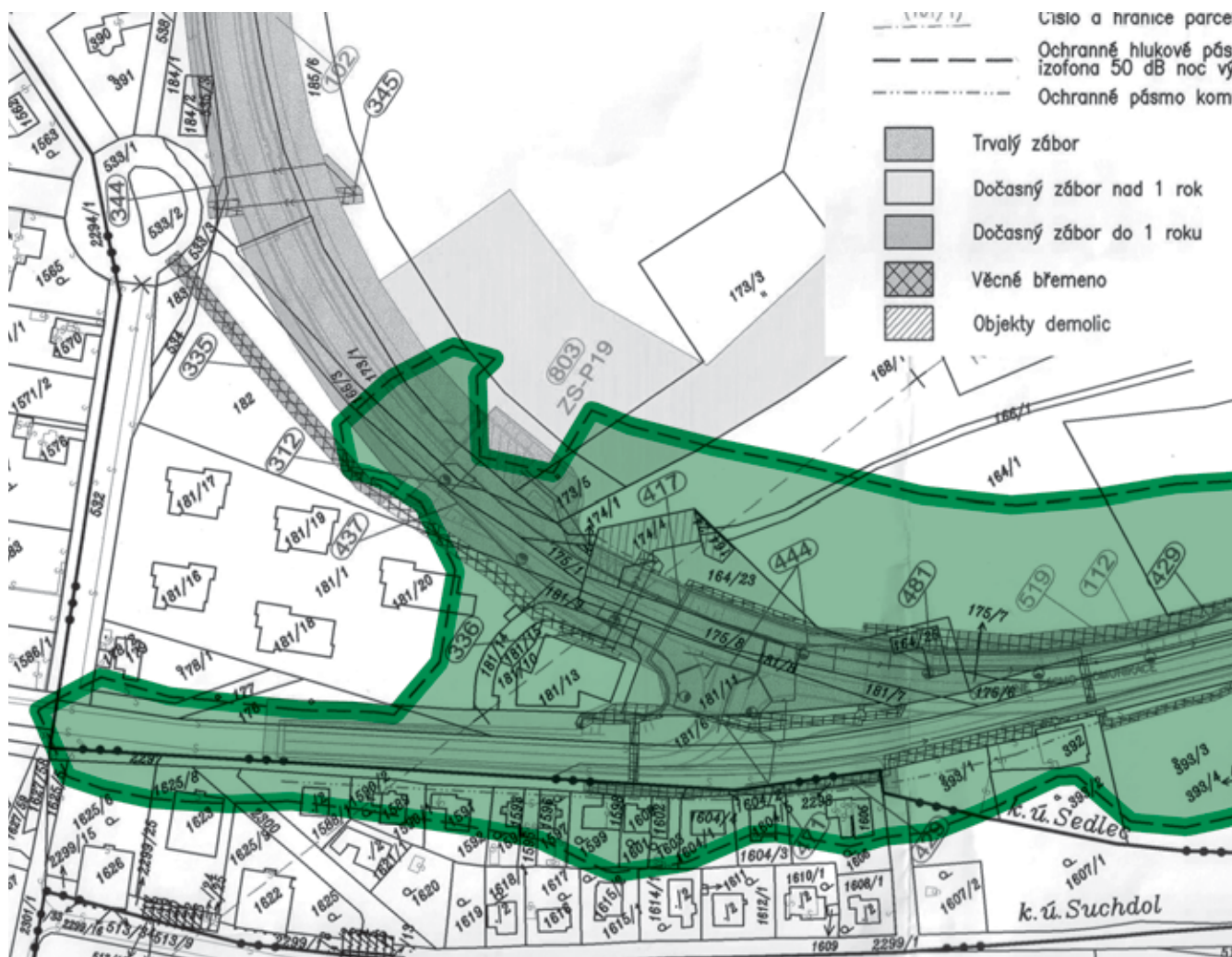
V souvislosti s územním řízením na výstavbu nové paralelní přístávací dráhy v Ruzyni, a v souvislosti s územním řízením ohledně stavby silničního okruhu 518 Ruzyně–Suchdol se jak v podkladech k územnímu řízení, tak v člancích, které se Vám dostávají do rukou jednak prostřednictvím jednotlivých čísel Informací nebo si sami hledáte na webových stránkách (např. www.drahan.chabry.cz, www.nerwy.cz), často setkáváte s pojmem ochranné hlukové pásmo. K jeho správnému pochopení by měl přispět tento článek.

Prvotní definice ochranného hlukového pásma je obsažena spolu s dalšími pojmy týkajícími se hluku v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, jež stanoví, že „**hlukem** se rozumí zvuk, který **může být škodlivý pro zdraví** a jehož hygienický limit stanoví prováděcí právní předpis“. Současně tento zákon stanoví, že „chráněným venkovním prostorem se rozumí nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, sportu, léčení a výuce, s vý-

jimkou lesních a zemědělských pozemků a venkovních pracovišť. Chráněným venkovním prostorem staveb se rozumí prostor do 2 m okolo bytových domů, rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb. Chráněným vnitřním prostorem staveb se rozumí obytné a pobytové místnosti, s výjimkou místností ve stavbách pro individuální rekreaci a ve stavbách pro výrobu a skladování.“

Osoba, která provozuje zdroj hluku by měla dodržovat hygienické limity, tak praví cit. zákona, avšak pro provoz mezinárodních letišť je úprava svým způsobem změkčena, neboť stanoví: „Při překročení hygienických limitů hluku z provozu na veřejných mezinárodních letištích zajišťujících ročně více než 50 000 startů nebo přistání a vojenských letištích je provozovatel letiště povinen navrhnout ochranné hlukové pásmo. Ochranné hlukové pásmo zřídí rozhodnutím správní úřad příslušný podle zvláštního právního předpisu“ (§ 31 odst.2).

A právě zde může vzniknout nesprávné pochopení pojmu **ochranné hlukové pásmo, které není pásmem**, v němž provozovatel hluku – v tomto případě letiště po výstavbě paralelní přístávací dráhy, musí dodržovat hygienickými předpisy stanovené limity. **Naopak ochranné hlukové pásmo, větší-**



Příklad vymezení ochranného hlukového pásma v rámci SOKP 518. Obdobná situace je i u dalších křižovatek – Výchledy a Rybářka

nou tvořené dvěma hlukovými zónami, vymezuje území, na němž je překročena limitní úroveň hluku z plánovaného leteckého provozu. A v tomto ochranném hlukovém pásmu se po výstavbě paralelní dráhy ocitne celý katastr Suchdola. Je třeba připomenout, že v tomto pásmu se rozlišují dvě zóny, varovná A a vnitřní B, ve kterých platí následující tabulkou uvedený stavební režim:

hlukovém pásmu je provozovatel letiště na základě odborného posudku vypracovaného na jeho náklad povinen postupně provést nebo zajistit provedení protihlukových opatření v takovém rozsahu, **aby byly alespoň uvnitř staveb** hygienické limity hluku dodrženy. **U staveb uvedených ve větě první, ve kterých by podle odborného posudku protihluková opatření nezajistila dodržování hygie-**

rá je už nyní nadměrným hlukem z letadel dotčena, došlo k výměně oken za okna nová, tím však je mezní hranice limitu hluku maximálně dodržena jen při trvale uzavřených oknech, neuvažuje se s větráním nebo dokonce s pobytem mimo objekt. Tedy platí plně část citované věty zákona: „aby byly alespoň uvnitř staveb“. Způsob určení hygienických limitů hluku v chráněném vnitřních nebo venkovním prostoru upravuje nařízení vlády č. 148/2006 Sb.,o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Shodně pak je vydefinováno ochranné hlukové pásmo přiléhající k trase plánovaného silničního okruhu, vedoucího ve směru Ruzyně–Suchdol, Suchdol–Březiněves a přivaděče Rybářka. Opět do ochranného hlukového pásma je zahrnuto **území, na němž může být překračována limitní úroveň hluku z provozu plánovaného okruhu.**

Ochranná hluková pásma jsou zakreslována do podkladů zpracovávaných v rámci územně plánovací dokumentace, a v rámci tohoto řízení je možné se s nimi seznámit.

JUDr. Zlata Kohoutová

	Zóna B	Zóna A
Zdravotnické a školské objekty	výstavba není možná	výstavba není možná
Obytné objekty	výstavba není možná	povinné předložení průkazu o splnění limitu pro vnitřní hluk v obytné části budov
Výrobní a skladové objekty, administrativa, služby	povinné předložení průkazu o splnění limitu pro vnitřní hluk ve vymezených částech budov	bez omezení

Zákon sice stanoví, že „u bytových domů, rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu, staveb pro zdravotní a sociální účely a funkčně obdobných staveb umístěných v ochranném

nických limitů, může příslušný správní úřad zahájit řízení o **změně v užívání stavby nebo o jejím odstranění.**“ V praxi toto bylo realizované např. na území katastru obce Jeneč, kte-