

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

V Praze 10.3.2008

## Námítky účastníka řízení

ve věci územního řízení o umístění stavby „**Silniční okruh kolem Praha, stavba 518 Ruzyně – Suchdol**“ a současně řízení o hlukovém pásmu uvedené stavby, Szn. S-MHMP-45914/2007/OST/Št

Dne 1.2.2007 bylo podáním návrhu Ředitelství silnic a dálnic ČR, závod Praha, zastoupeného společností VIS, a.s. zahájeno územní řízení u OS MHMP. Dopisem ze dne 5.2.2007 bylo zahájení řízení oznámeno podle § 70 odst. 2 zákona 114/1992 Sb. občanským sdružením. Dopisem ze dne 15.2.2007 podalo Občanské sdružení Nad Draháňským údolím u MHMP oznámení, že se chce správního řízení zúčastnit. Tím se stalo účastníkem řízení. (Viz též dopis Občanského sdružení Nad Draháňským údolím ze dne 24.2.2008 adresovaný MHMP.)

### 1) Absence kladného stanoviska EIA

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

### 2) Rozpor projektu se stavem projednaným v procesu EIA

Výdech tunelu Rybářka byl posunut k portálu tunelu do těsné blízkosti zástavby sídliště s cca 100 bytovými jednotkami. Investor tak ignoroval požadavek MČ Suchdol na posunutí výdechu mimo zastavěnou oblast Horního a Dolního Sedlce. **Výdech na portálu nebyl posuzován v rámci procesu EIA a vliv na uvedené sídliště tak nebyl vůbec brán v potaz.**

### 3) Nedodržení podmínek Stanoviska EIA pro trasu „J“

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

Neplnění podmínek se týká především:

*podm. 2) Řešení vzduchotechniky tunelu a posunutí výdechu* – výdech byl posunut, negativní vlivy na okolí nebyly prověřeny.

*podm. 3) Portál tunelu na západním okraji posunout o 455 m západním směrem oproti návrhu v dokumentaci na úroveň staničení 6,88 km* – Portál posunut nebyl. Investor v průvodní zprávě argumentuje, že toto opatření není v souladu s územním plánem. Mezi vydáním

Stanoviska EIA v r. 2002 a zahájením ÚŘ v únoru 2007 ovšem jistě existoval více než dostatečný časový prostor pro provedení potřebné změny ÚP hl. města Prahy.

podm. 8) *Umístění dešťových usazovacích nádrží a retenčních nádrží v předstihu konzultovat s orgány ochrany přírody a se zástupci samosprávy – minimálně se samosprávou MČ Suchdol žádná taková jednání neproběhla.*

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

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

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

#### **4) Nedostatečné řešení bezpečnosti výstavby a provozu; nerespektování analýzy rizik**

Ve Výzvě k doplnění návrhu dokumentace stavby je kromě jiného požadováno doplnění bezpečnostní dokumentace. Bezpečnostní problematika staveb 518 a 519 byla zpracována ve Studii bezpečnosti a analýzy rizik, CityPlan, s.r.o., září 2005. Tato studie obsahuje řadu závažných doporučení stavebně technického a provozního rázu. V předložené dokumentaci je však **pouze v nově doplněné příloze „Přehledná situace – situace povrchu (2007)“ zakresleno rozšíření hlavního tunelu v Suchdole na 2 x 4 jízdní pruhy a změna tunelu Rybářka na dva samostatné jednosměrné tubusy.** Zpracování ostatních významných doporučení ze Studie není v dokumentaci nijak zřejmé a podle všeho investor tato doporučení respektoval v nedostatečné míře či dokonce vůbec. Vzhledem ke strategickému významu SOKP, zranitelnosti komplikovaných stavebních objektů např. v případě teroristického útoku a předpokládanému mimořádně náročnému řešení havarijních a krizových situací v důsledku tunelového řešení a navazujícího dvouúrovňového mostu pokládáme za **zcela nezbytné, aby doklady pro územní řízení obsahovaly jednoznačné, průkazné a úplné řešení bezpečnostní problematiky při výstavbě a provozu staveb 518 /a 519) SOKP.** V tomto kontextu zdůrazňujeme, že trasa „J“ je ve studii MD ze srpna 2007 hodnocena takto: **„Z hlediska bezpečnosti provozu a analýzy rizik je varianta „J“ na kraji únosnosti, zatímco varianta Ss“ je prakticky bezproblémová.“**

#### **5) Rozpor s předpisy pro trasování transevropské dálniční sítě TEN-T**

SOKP je integrální součástí Transevropského multimodálního koridoru č. IV. Sítě TEN-T. Jeho hlavním účelem je propojit navazující radiální síť dálnic a rychlostních komunikací a ochránit Prahu před vnitrostátním a mezinárodním tranzitem. Dále má rozvádět dopravu se zdrojem nebo cílem v Praze a v poslední řadě propojovat okrajové části města. (Tato spíše podružná funkce okruhu je často hrubě zavádějícím způsobem absolutizována a používána jako základní argument pro obhajobu trasy „J“.) Rozhodnutí Evropského Parlamentu a Rady č. 1692/96/ES o rozvoji transevropské dopravní sítě TEN-T uvádí, že **„transevropské dálnice a silnice míjejí hlavní sídelní útvary na trasách stanovených na síti.“** Mají zajišťovat plynulý, bezpečný a komfortní průjezd především dálkové dopravy. **Dokumentace předložená k územnímu řízení (trasa „J“) je s touto evropskou regulí v jednoznačném rozporu tím, že tranzitní dopravu do města naopak přivádí, v mimořádně složitém dopravním uspořádání v Suchdole (tunely, dvoupatrový most) ji mísí s vnitroměstskou dopravou a na transevropské komunikaci tak vytváří úzké nebezpečné hrdlo!**

#### **6) Zdůvodnění stavby a jejího umístění se opírá o lživé údaje**

Průvodní zpráva se odvolává na soulad umístění stavby s usnesením vlády ČR č. 631 z r. 1993 a

dále na usnesení vlády ČR č. 741 z r. 1999. **Usnesení vlády č. 631 ovšem právě naopak v bodě III. ukládá ministru hospodářství a primátoru hl. města Prahy určit trasu silničního okruhu kolem Prahy v rámci územně plánovací dokumentace velkého územního celku pražské aglomerace, tedy mimo území Prahy! Usnesení vlády č. 741 ani žádná z jeho příloh trasování okruhu přes Suchdol také vůbec nezmiňuje!** Trasování staveb 518 a 519, definování funkcí okruhu a jeho dopravních vazeb na nadřazenou dopravní síť je tak dle Průvodní zprávy založeno pouze na územním plánu HMP schváleném jako ÚP sídelního útvaru, nikoliv VÚC! Přitom se SOKP součástí transevropské dálniční sítě a je financován státem, fondy EU resp. úvěry evropských bankovních institucí s garancemi státu. Hlavní město Praha se na jeho financování žádným způsobem nepodílí.

#### **7) Hodnocení dopravně ekonomických hledisek je velmi nevěrohodné**

Prognózy dopravního zatížení pocházející z let 200 resp. 2002 s výhledem do r. 2010 jsou překonány enormním nárůstem dopravy zejména kamionového tranzitu po vstupu ČR do EU (a rozšíření oblasti Schengenské smlouvy) a dokončování navazující dálniční sítě. Problém neaktuálních dopravně inženýrských prognóz se odráží pochopitelně též v kvalitě a vypovídací schopnosti hlukových a emisních studií.

#### **8) Exhalační studie je neplatná**

**Odborný posudek „C.3. Exhalační studie – X.2004“ ( Ekoair, Ing. Maňák zpracovaný v březnu 2004 nevyhovuje zákonu o ovzduší, který připouští platnost 2 roky.** Pro účely řádného územního řízení by tedy musel být zpracován další nový posudek na bázi aktuálních dopravně inženýrských podkladů.

#### **9) Stavba není v souladu s územně plánovací dokumentací**

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

#### **10) Podmínky Výzvy k doplnění dokumentace nejsou splněny**

Chybějící dokument *Vyjádření ministerstva životního prostředí, zda jeho stanovisko k hodnocení vlivů na životní prostředí č.j. NM700/1327/2020/OPVŽ/02 o.e. Ze dne 30.4.2002 /EIA) je platné, pro předkládanou dokumentaci z 10/2004, doplněnou 12/2005.* Podle našich informací odbor stavební ve lhůtě do 29.2.2008 (a ani v následujících dnech) **neobdržel.** Dle výslovného znění Výzvy tak mělo být územní řízení po uplynutí lhůty zastaveno.

#### **12) Nesourodá a nepřehledná dokumentace k žádosti o vydání územního rozhodnutí**

Textová část (neúplná) byla zhotovena před vydáním Výzvy z 15.3.2007, tedy nemohly být zpracovány detailní požadavky Výzvy. Výkresová část obsahuje přehlednou situaci (výkres povrchu) z r. 2007, která jako jediná odráží změny v důsledku Studie bezpečnosti na analýzy rizik. Další dokumentace koordinační studie (1 : 2000) z r. 2005 neobsahuje změny vlivem uvedené studie a ani nezahrnují plochy zařízení staveniště a přístupy k nim. Ostatní dokumentace pro dílčí inženýrské objekty (mosty, propustky, zdi) a základní a svislé řezy (podélné a vzorové příčné řezy) neobsahují vzniklé změny – jsou vyhotoveny v letech 2004 až 2006. **Takto nesourodá dokumentace neodpovídá svojí kvalitou požadavkům vyhlášky č. 503/2006 Sb. (příloha č. 4) a není tudíž vhodná jako podklad pro územní řízení za účelem vydání územního rozhodnutí.**

#### **13) Hrubé nesplnění podmínek v žádosti o vydání rozhodnutí o ochranném hlukovém pásmu**

Žádost o vydání rozhodnutí o ochranném pásmu na stavbu 518 byla zmíněna pouze v dopise VIS, a.s. z 4.2.2008, č.j. 2/63/08, kterým byly odboru stavebnímu MHMP předány doplňující doklady dle Výzvy z 15.3.2007. **Žadatel nepředložil formulář dle vyhlášky č. 503/2006 Sb., příloha č. 8 a zejména nedoložil závazná stanoviska dotčených orgánů. Podle našeho přesvědčení nesměl**

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

**14) Stavba překračuje hygienické limity hluku pro chráněný venkovní prostor a pravděpodobně i pro vnitřní chráněný prostor staveb**

Hluková studie potvrzuje, že např. na přivaděči Rybářka budou překračovány limity 60 dB ve dne a 50 dB v noci. To je v rozporu s ustanovením § 30 zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví. Problém dodržování hygienických limitů hluku pro vnitřní chráněný prostor staveb studie neřeší vůbec. Lze se ovšem obávat, že parametry 45 dB pro den a 35 dB pro noc (korekce zde nejsou přípustné) budou též překračovány. Občané v dotčeném území jsou už teď značně obtěžováni leteckým hlukem, který se ještě výrazně zvýší v případě výstavby uvažované nové letecké dráhy letiště Ruzyně, která se nachází v ose stavby 518. **Pokládáme za naprosto nezbytné, aby účinky hluku z provozu stavby a hluku leteckého po rozšíření letiště byly posouzeny v jeho synergickém působení vč. posouzení možných dopadů na lidské zdraví.**

**Nadměrný hluk vážně ohrožuje právo občanů na ochranu osobnosti podle § 11 Občanského zákoníku vč. práva na ochranu zdraví podle čl. 31 Listiny základních práv a svobod a právo na příznivé životní prostředí podle čl. 35 Listiny.**

**Z výše uvedených důvodů požadujeme zastavení řízení o umístění stavby 518 SOKP.**

**Současně žádáme, aby trasa SOKP v severozápadním segmentu v úseku Ruzyně – Březiněves byla řešena tak, jak je navržena varianta severní „Ss“ doporučená ve výsledku procesu EIA. Její ekonomická, bezpečnostní a dopravně funkční výhodnost vč. průkazu realizace v oblasti Řeže byla potvrzena ve studii Ministerstva dopravy ze srpna 2007. Tato varianta plně odpovídá požadavkům a normám Evropské unie na komunikace transevropské dálniční sítě TEN-T a je tudíž také bez problémů financovatelná z fondů EU.**