

**Interpelace Ing. Arch. Ivana Vavříka a Marka Bora  
na Zastupitelstvu MČ Praha Suchdol dne 14. 4. 2016**

k bodu jednání Zastupitelstva č. j. **UZ 9/4/2016**

**Podání kasačních stížností – AZÚR hl. m. Prahy.**

**Rozsudek Letiště** ze dne 12. února 2016

**Rozsudek Silniční okruh kolem Prahy** ze dne 26. února 2016

**MČ Suchdol by měla efektivněji chránit své občany a nemrhat finančními prostředky za předem prohrané soudní spory!**

Místo neefektivního boje s Magistrátem hl. města Prahy by měl nastat dialog o způsobu provedení plánovaných staveb (okruh, paralelní dráha) a to tak, aby byli maximálně chráněni Suchdoliští občané před všemi negativními vlivy.

Dosavadní soudně/právní přístup má za následek zanedbávání naší MČ z hlediska veřejného prostoru a infrastruktury. Tento fakt je patrný na každém rohu – zejména chybějící kanalizace, rozbité chodníky a silnice, dopravní stoka na ulici Kamýčká apod.

**Přitom nedávno prohrané soudní spory jasně ukazují, že jak okruh, tak paralelní dráha budou budované v původně plánovaných místech.** Jediné, co tedy těmito soudními kroky získáváme, je oddálení dané výstavby. Ovšem za cenu vysokých právních nákladů a zejména zaostávání občanské vybavenosti obce. Stačí se podívat jenom do areálu ČZU, jak může vypadat kulturní městské prostředí a veřejný prostor na úrovni 21 století.

Spor s Letištěm Václava Havla

Začneme letištěm, ale některé závěry jsou platné pro oba spory. Co tedy soud 12. 2. 2016 konstatoval:

- soud vnímal, že značná část veřejnosti se záměrem rozšíření letiště nesouhlasila a snažila se proti tomu brojit. Konstatoval však: **PŘITOM JE ALE TŘEBA SI UVĚDOMIT, ŽE JSOU ZÁJMY CELKU, KTERÉ SE MOHOU STÁT V URČITÉM ROZSAHU PROTICHŮDNÝMI SE ZÁJMY JEDNOTLIVCŮ.**
- soud jasně deklaroval a platí to pro rozvoj Letiště i pro kauzu Silničního obchvatu kolem Prahy (SOKP), že Suchdol je součástí organismu celého Hlavního města Prahy jako významného středoevropského města. Nejedná se tedy o ryze investorský zájem.
- soud konstatoval, že rozvoj letiště (a letecké dopravy vůbec) je od devadesátých let záležitostí sledovanou na úrovni státu, což doložil odkazy mj. na usnesení vlády ČR č. 99/1991, č. 339/1992, č. 413/1998, č. 145/2001.
- dále soud potvrdil, že **celý proces přijímání rozhodnutí proběhl podle daných pravidel** a byl s ohledem na svou povahu dostatečně transparentní. Neexistuje tedy důvod, aby rozhodnutí Magistrátu hl. Města bylo nezákonné a nelegitimní.
- **soud dospěl k závěru, že žádný z návrhových bodů žalobců, tedy i MČ Praha Suchdol, nebyl opodstatněný.**

V rámci procesu EIA bylo vydáno souhlasné stanovisko Ministerstva životního prostředí dne 26. 1. 2009, č.j. 6015/ENV/09, ve kterém se praví:

„Po vybudování paralelní RWY 06R/24L se distribuce hlukové zátěže okolí LKPR v denní době změní. V denní době se odlehčí lokalitě Starý Suchdol v neprospěch středu Nového Suchdola. V noční době bude hlukem z přeletů zatížen Starý Suchdol, střed Nového Suchdola bude bez hlukové zátěže. Výsledná hluková zátěž území MČ Praha Suchdol zůstane po zprovoznění RWY 06R/24L přibližně zachována. Hluk z přeletů území jižně od letiště (Praha 4, 5, 6, 13, 17) po zprovoznění RWY 06R/24L z větší části zmizí. V noční době se situace v okolí LKPR oproti současnému stavu v zásadě nezmění.“

Nepředpokládá se rozšíření území zasaženého nočním hlukem, neboť tento hluk se na území Hl. m. Prahy projevovat nebude, anebo se bude projevovat v pouze území již zasaženém hlukem v denní době. Je věcně chybné i tvrzení, že by se noční hluk koncentroval na jednu dráhu. Uvažovaný noční provoz po vybudování paralelní dráhy je nižší, než provoz současný, neboť některé lety bude možné přenést do denní doby, noční pohyby byly omezeny od 23:30 hod. a do 5:30 hod. ráno, a to na maximálně 40 pohybů v jedné noci a pouze definovaným letounům tzv. tišších kategorií. **Jde tedy spíše o snížení nočního hluku v dnes již zasaženém území.**

K Silničnímu okruhu kolem Prahy Městský soud konstatoval:

- soud obecně souhlasil s názorem Hl. města Prahy, že zastupitelstvo, které přijímá opatření obecné povahy, svou vyjádřenou vůlí testuje pořízené ZÚR, tj. zda připravený a předložený záměr odpovídá zájmu a vůli většiny, vyjádřené svobodným hlasováním, jakým směrem se má ubírat účelné a hospodárné uspořádání území kraje.
- návrh AZÚR (aktualizace zásad územního rozvoje) byl po prověření předložen jako invariantní (bez tzv. varianty Ss), protože nebyly shledány důvody, proč opustit koridor, do kterého jednak bylo investováno mnoho prostředků veřejnou správou (na projekční přípravu) a jednak by se pro Prahu jednalo o funkčně horší řešení. **Podle vyjádření soudu, ani z judikatury nelze dovodit nutnost zpracování návrhu ZÚR (resp. AZÚR) ve variantách, a to ani obecně, ani v konkrétním posuzovaném případě.**
- Silniční okruh kolem Hl. města Prahy je dopravní stavbou, která je již v některých úsecích realizována, vůči městu Praze plní více funkcí, z nichž odvedení tranzitní dopravy představuje pouze dílčí část. Okruh bude rozvádět též vnější zdrojovou a cílovou dopravu hlavního města a měl by umožnit též realizaci některých vnitroměstských dopravních vztahů mezi okrajovými částmi Prahy. Jeho oddálení do regionu by znamenalo ztrátu významné části těchto funkcí a vedlo by k většímu přetížení komunikací v silně urbanizovaném území Prahy, kde navíc kvalita ovzduší i hluková situace je nepříznivá (*v tomto případě Suchdola například na Kamýcké ulici*).
- oddálení okruhu od Hl. města Prahy v tzv. variantě Ss vyvolává nepříznivé dopravní přetížení vnitřního městského okruhu, který má omezenou kapacitu a velký rozsah tunelových úseků. Kapacitu vnitřního městského okruhu není žádoucí vyčerpat, protože by hrozila ztráta funkčnosti této významné dopravní stavby primárně určené pro ochranu vnitřního, historicky cenného a nejintenzivněji urbanizovaného území.
- **materiálně vzato byla regionální varianta Ss prověřena a SHLEDÁNA JAKO NEPOUŽITELNÁ, přičemž tento proces je transparentní. Pokud by tato varianta byla předložena jako možná varianta v Zásadách územního rozvoje Prahy, tak by to na věci nic neměnilo, protože Praha není oprávněna o této variantě rozhodovat.**
- vedení tzv. regionální varianty by muselo proběhnout za souhlasu Středočeského kraje, který by ji musel na svém území trasovat. **Středočeský kraj to nikdy neudělal a nikdy k tomu neměl ani nakročeno.**
- dalším důvodem současné nemožnosti použití varianty Ss je i skutečnost, že poté, co byla v územním plánu velkého územního celku Pražského regionu přijata varianta „J“, tak **následná stavební činnost v tomto regionu nadále vylučuje trasování podle varianty Ss. Tato varianta je tedy nyní již fakticky nemožná. (Jak jsem již několikrát zmiňoval, od roku 2000 je její trasování znemožněno zástavbou, která tam v posledních 15 letech vznikla.)**
- odpůrce (Hl. město Praha) konstatoval, že on sám je jako územní jednotka samosprávy nositelem práva na samosprávu a tím, jehož zájmy by měly být ustanoveními navrhovatelé odkazovaného nařízení zohledňovány. Někteří navrhovatelé jsou městskými částmi (jediné) obce, jež je na území Prahy odpůrce. Případné konflikty v partikulárních zájmech malých lokálních samospráv a samosprávy, která je povolána k tomu danou otázkou řešit, byly vypořádány způsobem, který dikci citovaných ustanovení směrnice naplňuje, což platí i o občanské společnosti, respektive o občanech.
- soud tedy obecně souhlasil s názorem Hl. města Prahy, že zastupitelstvo, které přijímá opatření obecné povahy, svou vyjádřenou vůlí testuje pořízené ZÚR, tj. zda připravený a předložený

záměr odpovídá zájmu a vůli většiny, vyjádřené svobodným hlasováním, jakým směrem se má ubírat účelné a hospodárné uspořádání území kraje.

- **Invariantní návrh AZÚR** ( k absenci předložení návrhu AZÚR ve variantním řešení). **K této námitce je třeba předně přisvědčit Hlavnímu městu Praha v tom, že ani z odkazovaných ustanovení právních předpisů, na které poukazuje žalobce, tedy i MČ Praha Suchdol a spol., ani z judikatury nelze dovodit nutnost zpracování návrhu ZÚR (resp. AZÚR) ve variantách, a to ani obecně, ani v konkrétním posuzovaném případě.**
- byla-li tzv. **Regionální varianta Ss vyloučena v odůvodnění přezkoumávané AZÚR ve vztahu k deklarovaným cílům SOKP z hlediska územního plánování jako NEFUNKČNÍ**, bylo by **PROTI SMYSLU PROCESU** pořizování územně plánovací dokumentace, aby tato varianta byla znovu zvažována v rámci hodnocení vlivu na oblast spadající do ochrany soustavy NATURA 2000.

Poslední územně plánovací dokument, který platil pro obě území - Středočeského kraje i Hl. města Prahy, byl Územní plán velkého územního celku pražského regionu z roku 2006. Ten stabilizoval trasu v jedné variantě, a to v tzv. J přes Suchdol- **Tento dokument byl a je normativní a závazný pro obě území.**

Závěrem připojujeme komentář soudu ke způsobu zastupování MČ Praha Suchdol ze strany Advokátní kanceláře Dohnal & Bernard, s.r.o. Příběnická 1908/12 39001 Tábor. **„Ve vztahu k podanému návrhu Suchdola a spol. (zpracoval JUDr. Bernard) je nutno podotknout, že je do značné míry poznamenán jistou nesystematičností. Návrh je sice strukturován a členěn na části, avšak tato struktura je spíše zdánlivá a orientaci v návrhu příliš nepomáhá.“**

**„Předně je třeba konstatovat, že tato část návrhového bodu (vypracoval JUDr. Bernard) je koncipována značně nepřehledně a podobně jako jiné (jeho) námitky je vystavěna na vytržených odkazech na jednotlivé části rozsáhlé dokumentace AZÚR. Není tak zřejmé, co navrhovatelé (dr. Bernard) tímto poukazem zamýšleli.“**

**„Míra obecnosti této námitky znemožňuje její relevantní posouzení. Jde o prosté konstatování nepodepřené žádnou argumentací“.** (Týká se bodu Posouzení vlivů na horninové prostředí.)

**„Tento návrhový bod je přes zmiňování dílčích aspektů značně nekonkrétní a inkoherentní“.** (Bod nazvaný Neposouzení kumulativních a synergických vlivů.)

Bylo by více než vhodné zamyslet se nad výší vyplacených finančních prostředků této advokátní kanceláři a případně přehodnotit budoucí spolupráci.

Ptáme se proto představitelů MČ Praha Suchdol, proč chtějí (nebo už tak učinili?) podat kasační stížnost k Nejvyššímu správnímu soudu s argumenty, které Městský soud v Praze shledal jako neopodstatněné?

**Zároveň navrhujeme Zastupitelstvu MČ Praha Suchdol, aby přijalo usnesení, kterým zavazuje vedení MČ Praha Suchdol ke konstruktivnímu jednání s partnery – Hl. městem Prahou i Letištěm V. Havla – ve věci dříve žalovaných projektů. Jedině tento postup považujeme, při vší úctě k argumentům jejich odpůrců i možnému budoucímu zatížení části obce, za jedině správný a perspektivní.“**

Přílohy :

Vyjádření Hl. Města Prahy k žalobám (Letiště a Silniční okruh kolem Prahy)

Rozsudky ze dne 12. února 2016 a 26. února 2016