

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



Magistrát hlavního města Prahy
Odbor územního plánu
Ing. Jitka Cvetlerová - ředitelka
Jungmannova 35/29
111 21 Praha 1

NAŠE ZNAČKA
UMC P_Such 01167/2009

VYŘIZUJE
Ing. Hejl

V PRAZE DNE
14. dubna 2009

Věc: Námitky a připomínky k návrhu změny Z1000/00 ÚP SÚ hl.m. Prahy

Vážená paní ředitelko,

zasílám Vašemu odboru námitky a připomínky k návrhu změny Z1000/00 ÚP SÚ hl.m. Prahy na základě oznámení z února 2009.

Úvodem:

pořizování změny Z1000/00 (tzv. revize ÚP SÚ HMP) bylo zahájeno na základě usnesení Rady HMP ze dne 1.2.2005, zadání změny schválilo Zastupitelstvo HMP dne 1.9.2005 a k návrhu změny přijalo Zastupitelstvo HMP souhlasné usnesení č.40/14 dne 14.9.2006.

Do konce roku 2006 Rada HMP nepředložila Zastupitelstvu HMP návrh znění obecně závazné vyhlášky, tedy změnu vyhlášky č.32/1999 Sb. HMP (v platném znění) o závazné části ÚP SÚ HMP na základě usnesení Zastupitelstva HMP ke změně Z1000/00.

K návrhu změny Z1000/00 podala městská část Praha-Suchdol v řádném termínu nesouhlasné vyjádření (zn. KST/365/06/s ze dne 4.7.2006), ve kterém uvedla řadu závažných výhrad – připomínek, a podle § 25 Statutu hl.m. Prahy vyjádřila, že tyto připomínky považuje za zásadní.

Dne 10.7. 2008 byla změna Z1000/00 ÚP SÚ hl.m. Prahy vydána opatřením obecné povahy č. 1/2008.

Dne 30. října 2008 Nejvyšší správní soud toto opatření resp. změnu Z1000/00 zrušil.

Změna Z1000/00 nebyla doposud posuzována z hlediska vlivů na životní prostředí (SEA), a především k ní neproběhlo dle zákona příslušné zjišťovací řízení.

Příprava změny Z1000/00 a její již napotřetí zahájené projednání je vedeno Odborem územního plánu MHMP pod tlakem politického vedení HLMP, kdy jsou požadovány zkrácené termíny na přípravu, jsou záměrně obcházeny určité zákonné procesy (např. SEA) a v rámci změny Z1000/00 jsou prováděny změny funkčních ploch bez řádného projednání a v rozporu se zadáním.

Politické vedení HLMP požaduje urychlené projednání všech změn územního plánu souvisejících mimo jiné s prosazením kontroverzní stavby severozápadního segmentu Silničního okruhu kolem Prahy /Pražský okruh / silniční okruh / (SOKP), úsek Ruzyně-Březiněves.

Na druhé straně MHMP - Odbor stavební, také zřejmě na základě požadavku politického vedení HLMP, vede územní řízení ke stavbám 518, 519 SOKP - úsek Ruzyně-Březiněves s cílem zdržovat vyřízení odvolání. Dne 29. září 2008 byl termín podání odvolání proti územnímu rozhodnutí z 29. srpna k uvedeným stavbám.

Přestože tyto stavby nejsou v souladu s územním plánem (viz rozsudek NSS ze dne 30. října 2008), doposud MHMP-OST tato řízení nezastavil (viz Správní řád § 88, resp. § 66). Dokonce ani doposud nepřipravil řádně spis k předání odvolacímu orgánu - MMR.

Z konání HLMP je vidět záměr, urychleně, bez ohledu na stavební zákon a správní řád prosadit změny územního plánu, které by umožňovaly dokončit územní řízení. Odvolání v rámci územního řízení pro stavby 518, 519 SOKP má být podle všeho zdržováno tak, aby po určitém čase mohlo být konstatováno, že DÚR pro stavby 518, 519 SOKP je již v souladu s ÚP SÚ HLMP, a hlavní odvolací námitky tak již pozbyly na významu a územní rozhodnutí může nabýt právní platnosti.

Výstavbu severozápadní segmentu SOKP, úsek Ruzyně-Březiněves, je beze sporu potřeba uskutečnit. Je ovšem třeba při tom dodržovat vnitrostátní a evropské zákonné normy a předpisy, přísně dbát na principy materiální pravdy a respektovat kriteria účelnosti a hospodárnosti při posuzování možných řešení.

V zásadě existují dvě varianty řešení dopravy v severozápadní části pražské aglomerace:
a) řešení, které odděluje tranzitní-dálniční a vnitroměstskou dopravu, t.j. stavebně technicky jednoduchá severní trasa „Ss“, která prochází mezi obcemi Středočeského kraje a na území Prahy je doplněna místním spojením obou břehů Prahy 6 a Prahy 8 s preferencí veřejné dopravy
b) řešení v trase „J“ vedené zastavěným územím sídelního útvaru hl. města Prahy (Suchdol, Dolní Chabry) a přes několik příměstských přírodních památek. Řešení, které slučuje tranzitní a vnitroměstskou individuální dopravu (veřejná doprava je v tomto řešení nereálná), navíc ve velmi komplikovaném a tudíž nebezpečném dopravním řešení na Suchdole a při přechodu Vltavy.

Severní trasa „Ss“ byla z dlouhodobého pohledu doporučena stanoviskem Ministerstva životního prostředí dle zákona 244/92, EIA - č.j. NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o. ze dne 30. dubna 2002 k záměru stavby **„Silniční okruh kolem Prahy, stavby 518 a 519 Ruzyně - Březiněves“**, ve kterém je mimo jiné uvedeno:

„ Stanovisko:

*Na základě doporučení dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí, vyjádření příslušných obcí, dotčených orgánů státní správy a veřejnosti, doplňujících informací, zpracovaného posudku a protokolu z veřejného projednání vydává Ministerstvo životního prostředí jako příslušný orgán podle § 11 zákona č. 244/1992 Sb., ve znění zákona č. 132/2000 Sb., z hlediska hodnocení vlivů posuzované stavby na životní prostředí **SOUHLASNÉ STANOVISKO** k záměru stavby **„Silniční okruh kolem Prahy, stavby 518 a 519 Ruzyně - Březiněves“** s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska budou respektovány v následujících stupních projektové dokumentace stavby a zahrnuty jako podmínky návazných správních řízení a rozhodnutí.*

Doporučená varianta:

*Na základě závěrů posudku je možné konstatovat, že z hlediska vlivů na životní prostředí lze akceptovat realizaci variant označených v dokumentaci jako Ss a J, ostatní varianty byly vyloučeny. Z hlediska vlivů na životní prostředí **doporučujeme realizaci varianty Ss, kterou považujeme v dlouhodobém horizontu za vhodnější.** Varianta J je krajním řešením, jehož realizaci lze připustit v případě, že projednání konceptu územního plánu velkého územního celku Pražského regionu vyloučí možnost realizace varianty Ss.“*

Projednání ÚP VÚC Pražského regionu v roce 2006 „možnost realizace“ varianty „Ss“ nevyloučilo (to, že trasa „Ss“ nebyla v ÚP VÚC Pražského regionu schválena, neznamená „faktickou nemožnost realizace“, neboť jediný závažný problém varianty „Ss“, na který Stanovisko EIA z roku 2002 poukazovalo, tedy průchod přes Vltavu okolo areálu ÚJV Řež, byl jako možný dořešen. Státní úřad pro jadernou bezpečnost vydal v srpnu 2007 kladné vyjádření k řešení navrženému společností Mott MacDonald ve studii pro Ministerstvo dopravy ČR. Tím se varianta „J“ stala ve smyslu Stanoviska MŽP nepřijatelná.

Souhrn rozhodujících údajů „SOKP“ – severozápadní sektor, úsek Ruzyně - Březiněves

A. Historický přehled

- 1927 - Rada obce Suchdol schválila Elektrárenské společnosti natažení linky VN z Prahy do Kladna přes území Suchdola, tím vznikl koridor, do kterého byly později umísťovány trasy okruhu
- 1960 - 65 - první konkrétní tvar SOKP (Ladův okruh) trasa vedena severně od Suchdola
- 1975 - schválení plánu VÚC rájónu Pražské stf. aglomerace - severní trasa přes Roztoky, v trase VVN přes Suchdol územní rezerva
- 1985 - změna plánu VÚC rájónu Pražské stf. aglomerace - na žádost hl. architekta HLMP vypuštěna územní rezerva pro jižní trasu přes Suchdol
- 09/1999 - umístění jižní trasy do územního plánu HLMP bez řádného projednání a přes nesouhlas městských částí Suchdol, Dolní Chabry a Lysolaje. Zastupitelstvo HLMP námítky a připomínky městských částí a dalších institucí vzalo pouze na vědomí s tím, že k nim je negativní stanovisko dotčených orgánů státní správy, přitom termín stanovisek a připomínek byl shodný - dotčené orgány se k připomínkám městských částí vůbec nemohly vyjádřit.
- 04/2001 - doporučení varianty „Ss“ radou Středočeského kraje jako nejvýhodnější varianty z pohledu regionálního rozvoje a její zařazení do konceptu plánu VÚC Pražského regionu
- 04/2002 - stanovisko EIA k trase SOKP v severozápadním sektoru – jednoznačné doporučení varianty „S“ (varianta „J“ označena jako krajní řešení)
- 05/2004 - vstup ČR do EU – součástí přístupové dohody je i rozhodnutí 1692/96/ES, které určuje požadavky na komunikace TEN-T - míjení hlavních sídelních útvarů, zaručení vysoké, jednotné a nepřetržité úrovně služeb, pohodlí a bezpečnosti
- 10/2004 - vyhotovení klamného kontrolního propočtu variant „J“ a „Ss“ (SUDOP Praha)
- 06/2006 - nezahrnutí varianty „Ss“ do Návrhu plánu VÚC Pražského regionu

- 03/2007 - jednání s představiteli EK (DGRegio, DGTram a DGEEnv) v Bruselu - informace o řešení SOKP - severozápadní sektor v rámci přípravy Operačního programu doprava (OPD). V podmínkách OPD je stanoven požadavek na posouzení variant.
- 03/2007 - zadání studie „Posouzení variant „J“ a „Ss“ severozápadního segmentu SOKP“, podklad pro výběr varianty Ministerstvem dopravy u společnosti Mott MacDonald (MMD) - vypracování 27.srpna 2007, studie prokázala úspory při řešení severní trasou „Ss“ ve výši cca 10 miliard Kč, prokázala průchod severní trasy v okolí Ústavu jaderného výzkumu v Řeži a prokázala časovou úsporu trasy „Ss“ oproti jižní trase „J“ v délce 24 měsíců, protože severní trasa je technicky mnohem jednodušší (obsahuje pouze jeden kritický prvek - most přes Vltavu, kdežto jižní trasa obsahuje přes 3 km tunelů, tři velké mosty, vykazuje přebytek zeminy ve výši přes 3,5 milionů m³ zeminy (cca třetina hory Říp)
- 08/2007 - stanovisko SÚJB k průchodu varianty „Ss“ okolo ÚJV Řež, trasa navržená MMD vyhovuje vylučujícím a podmiňujícím kritériím atomového zákona
- 03/2007 - OST MHMP - výzva k doplnění dokumentace DÚR – stavby 518, 519 SOKP k územnímu řízení a jeho přerušení do 28. února 2008
- 09/2007 - usnesení vlády ČR č. 1064 - požadavek na ustanovení skupiny odborníků pro doporučení varianty severozápadního sektoru
- 03/2008 - OST MHMP veřejné projednání v rámci územního řízení staveb 518, 519 SOKP
- 07/2008 - vyhotovení komparativních studií včetně nových propočtů stavebních nákladů a modelových zatížení jako podklad pro rozhodnutí skupiny odborníků o variantě severozápadního sektoru; tyto studie nebyly oponovány, nevycházely z DÚR pro stavby 518, 519 SOKP, ani ze studie MMD v případě trasy „Ss“
- 08/2008 - OST MHMP - vydání rozhodnutí o umístění staveb 518 a 519 – dosud nenabýlo právní moci, probíhá odvolání k MMR (v počtu několika set)
- 09/2008 - doporučení skupiny odborníků realizovat var. „J“ (účelové, na základě tendenčně připravených a neoponovaných podkladů, bez konkrétního zdůvodnění, „*když je již vydáno územní rozhodnutí, tak není co posuzovat*“)
- 10/2008 - rozsudek NSS - zrušení změny Z1000/00 ÚP HLMP, DÚR pro stavby 518, 519 SOKP je v nesouladu s ÚP HLMP, NSS v rozsudku upozorňuje na nutnost dodržování rozhodnutí 1692/96EC
- 11/2008 - rozbor podkladů pro skupinu odborníků dle usn. vl. 1064/09-2007 autorizovaným inženýrem; rozdíl v celkových nákladech 13,3 miliard ve prospěch výstavby dvou mostů (dálniční na trase „Ss“ a vnitroměstský mezi Prahou 6 a 8)
- 01/2009 - ombudsman - trasa v DÚR pro stavby 518, 519 SOKP nebyla posouzena z hlediska vlivu na živ. prostředí (EIA)

B. Posouzení variant „J“ a „Ss“

B.1 Dopravní obslužnost a bezpečnost

- Varianta „J“

Šířkové uspořádání 2x3 jízdní pruhy v tunelových částech stavby SOKP (délka cca 3 km), kde se nachází MÚK Rybářka a uspořádání 1x2 jízdní pruhy v tunelu přivaděče Rybářka nevyhovují požadavkům na bezpečnost transevropské dálniční sítě TEN-T.

Uspořádání nevyhovuje z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu (požadavky rozhodnutí 1692/96), dochází k mísení dopravy tranzitní a místní (v důsledku tunelů a dvoupatrového mostu výrazně zhoršená obdoba stávající situace na Barrandovském mostě). Nezajišťuje kompletní dopravní obsluhu území - neumožňuje propojení severních částí Prahy hromadnou dopravou (MHD, především kolejovou).

- Varianta „Ss“ + místní spojení severních částí Prahy (Praha 6 a Praha 8)

Šířkové uspořádání SOKP 2 x 3 jízdní pruhy vyhovuje kapacitně při dodržení normou požadované ÚKD a zaručuje bezpečnost silničního provozu. Spolu s místním spojením obou břehů Vltavy mezi Prahou 6 a Prahou 8 zajišťuje kompletní dopravní obsluhu v severozápadní sektoru, t.j. tranzitní, zdrojovou a cílovou a místní hromadnou (včetně kolejové) a individuální dopravu.

B.2 Územní podmínky

- Varianta „J“

Řešení je v zásadě v souladu s ÚP HLMP, trasa v DÚR 518, 519 je v rozporu s ÚP HLMP. Trasa SOKP prochází napříč sídelním útvarem (přes městské části Praha-Suchdol a Dolní Chabry) a omezuje další rozvoj sídlišť v SZ části pražského regionu, silnice II/240. vede obcemi Stř. kraje - nejsou řešeny obchvaty.

- Varianta „Ss“ + místní spojení severních částí Prahy (Praha 6 a Praha 8)

Trasa je v cca 40% délky vedena v koridoru tzv. aglomeračního okruhu, který je součástí ÚP VÚC Pražského regionu (platným do roku 01/2007). Trasa severozápadního sektoru SOKP má v dostatečné vzdálenosti stávající zástavbu všech okolních sídelních útvarů (mimo okraje osady Lety) a umožňuje

další kontinuální rozvoj sídelních útvarů v SZ části pražského regionu. Místní spojení P6 a P8 včetně obchvatů obcí na II/240, 241 (Suchdol, Státnice, Horoměřice a Velké Přílepy) jsou navrhovány v rámci přípravy ZÚR Stř. kraje a nového plánu HLMP.

B.3 Životní prostředí

- Varianta „J“

Je neekologická (průchod přírodními památkami a zastavěným územím), ve stanovisku EIA je označena jako krajní řešení, akceptovatelná v případě, že by nebylo možno realizovat variantu „Ss“. Trasa uvedená v DÚR 518, 519 dle písemného vyjádření ochránce lidských práv a MŽP nebyla posouzena z hlediska vlivů na živ. prostředí (EIA) - nemá stanovisko EIA.

- Varianta „Ss“ + místní spojení severních částí Prahy (Praha 6 a Praha 8)

Varianta „Ss“ je z dlouhodobého pohledu doporučena ve stanovisku EIA, neprochází přes přírodní památky.

B.4 Stavební náklady

Dle propočtů z roku 2008, které byly věcně upraveny pro objektivní hodnocení obou variant (doplnění o ocenění řešení dle DÚR 518, 519, o přivaděče / obchvaty II/240, 241) je odhad objektivních stavebních nákladů:

varianta „J“	26 823 mil. Kč
varianta „Ss“ včetně místního spojení P6+P8	15 059 mil. Kč
rozdíl ve prospěch varianty „Ss“	11 764 mil. Kč

B.5 Časový plán

- Varianta „J“

Vzhledem k velmi složitému a komplikovanému řešení bude doba výstavby o 2 roky delší (3 mosty, 3 km tunelů, přesun přes 3,5 mil. m³ zeminy).

- Varianta „Ss“ + místní spojení severních částí Prahy (Praha 6 a Praha 8)

Technicky mnohem jednodušší řešení (1 most přes Vltavu, tunel 150 m), doba výstavby o 2 roky kratší, možnost etapizace, úsek shodný s AO, stavebně oddělené řešení místního spojení P6 a P8.

B.6 Závazky ČR k EU

- Varianta „J“

Řešení neplní závazek vyplývající z Přístupové smlouvy ČR s EU vybudovat SOKP včetně staveb 518 a 519, která je součástí TEN-T dle rozhodnutí 1692/96/ES.

- Varianta „Ss“ + místní spojení severních částí Prahy (Praha 6 a Praha 8)

Prochází mimo zastavěné území a přírodní památky, neobsahuje dlouhé tunely, odděluje tranzitní a vnitroměstskou dopravu. Je v souladu se rozhodnutím 1692/96/ES.

C. Závěr

S odvoláním na vývoj projednávání trasování SOKP – severozápadní segment a výsledky posouzení jejich variant, lze charakterizovat dopady a následky zvolené varianty takto:

- Varianta „J“

Na trase SOKP bude natrvalo fixována dopravní závada s kritickou bezpečností dopravy (mísení tranzitní a místní dopravy v nevyhovujícím tunelovém prostředí). Dopravní obsluha souvisejícího území, především prostřednictvím MHD nebude kompletně zajištěna. Trasa bude procházet zastavěným územím a přírodními památkami, zároveň bude překážkou dalšího rozvoje sídelních útvarů. Pro trasu navrženou v DÚR není vydáno stanovisko EIA. Všechna tato negativa jsou umocněna skutečností, že varianta „J“ je ve stavebních nákladech dražší o cca 11,75 miliardy Kč a je v rozporu s rozhodnutím EP 1692/96/ES a směrnicí o minimální bezpečnosti v tunelech na síti TEN-T č. 2004/54/EC, takže je vyloučeno její financování ze zdrojů EU.

Trasa „J“ je tak v rozporu s § 18 odst. 1 a § 19 odst. 1 písm. b), c), e), a j) stavebního zákona, neboť negativním dopadem na životní prostředí nevytváří vyvážený vztah podmínek v území, nezohledňuje stávající hodnoty a podmínky v území, nezohledňuje rizika s ohledem na veřejné zdraví a životní prostředí a nevytváří podmínky pro hospodárné nakládání s prostředky z veřejných rozpočtů. Z uvedených důvodů navržená trasa **není v souladu s cíli a úkoly územního plánování**, jak to požaduje § 40 odst. 1 písm. b) stavebního zákona.

- Varianta „Ss“ + místní spojení severních částí Prahy (Praha 6 a Praha 8)

Trasa SOKP je vedena skutečně kolem Prahy, z hlediska dopravního je kapacitní s rezervou. Nevykazuje žádná konfliktní místa a tudíž je bezpečná. Z hlediska územního respektuje zástavbu stávající i výhledovou. Z hlediska životního prostředí není v kolizi s žádnými ekologickými lokalitami. I když trasa je delší, je stavebně jednodušší a tedy stavební náklady jsou cca o 11,75 miliardy nižší. Trasa varianty „Ss“ je v souladu s požadavky EU, tudíž je financovatelná ze zdrojů EU.

Výsledek závěrečného posouzení **prokazuje doporučení varianty „Ss“ + místní spojení severních částí Prahy (Praha 6 a Praha 8)** k zapracování chybějících úseků do všech stupňů plánovací dokumentace a dopracování dokumentace DÚR.

Námítky městské části Praha-Suchdol k návrhu změny Z1000/00:

1) Návrh změny Z1000/00 provádí změny funkčních ploch v území; změny nebyly samostatně projednány a vydány, přestože jejich vliv na území je zásadní.

Městská část nesouhlasí se změnami funkčních ploch zahrnutými v návrhu Z1000/00, které umožňují umístění komunikace SOKP v úseku Ruzyně-Březiněves včetně přivaděče Rybářka; komunikace jsou součástí transevropské dálniční sítě TEN-T a mají ve svém důsledku zásadní vliv na změnu v území, není je možné provést bez řádného projednání.

Odůvodnění:

Jak dokládají v tomto kole projednávání doplněné rozdílové mapy, změna Z1000/00 provádí změny funkčních ploch, které nebyly projednány a vyhlášeny jako samostatné změny ÚP. V našem podání namítáme především změny, které se týkají záměru severozápadního segmentu SOKP - úsek Ruzyně - Březiněves, kde z důvodů výše uvedených dochází k rozšíření koridoru a tedy i ke změnám funkčního využití ploch, jak v místě křižovatek, tak i podél celé trasy SOKP a přivaděče Rybářka.

Zásadně k tomuto je nutné poznamenat, že od roku 2004 (vstup ČR do EU) je SOKP součástí transevropské dálniční sítě TEN-T, součástí IV. multimodálního koridoru Hamburk-Berlín-Istanbul s odbočkou na Norimberk. Nejedná se tedy o vnitroměstskou komunikaci, tak jak bylo při projednávání ÚP před rokem 1999 deklarováno.

Koridor vymezený v roce 1999 jako vnitroměstská komunikace není dostatečně „široký“ pro umístění transevropské komunikace TEN-T a nespĺňuje požadavky rozhodnutí 1692/96EC, směrnice 2004/54/EC na minimální bezpečnost v tunelech na síti TEN-T, ČSN 73 7507-Projektování tunelů pozemních komunikací, ČSN 73 6110-Projektování místních komunikací, ČSN 73 6102-Projektování křižovatek na silničních komunikacích (2x4 pruhy tunelu, patrový most přes Vltavu a tunel Zámky na SOKP, 2x2 pruhy tunelu Rybářka). Projekt zachycený v dokumentaci pro územní řízení (DÚR SOKP stavby 518, 519 - úsek Ruzyně-Březiněves) projednáváný v březnu až srpnu 2008 v rámci územního řízení na MHMP-OST a dle této dokumentace navržené úpravy funkčních ploch v rámci změny ÚP Z1000/00 uvedené požadavky také nespĺňují.

Reálně proto hrozí nebezpečí, že při prosazení jižní trasy, resp. po právoplatném vydání územního rozhodnutí, dojde v rámci přípravy stavební dokumentace nebo realizace stavby k dalšímu rozšíření ploch (nad rámec ve změně Z1000/00 navržených), a tím k dalším faktickým změnám územního plánu, tentokrát již zcela bez věcného projednávání (tzv. salámová metoda prosazení liniových staveb).

2) Návrh změny Z1000/00 provádí změny funkčních ploch v území v rozporu se zadáním změny ÚP SÚ HLMP Z1000/00, které schválilo Zastupitelstvo HLMP dne 1. září 2005 pod. č.j. 30/07 v příloze č.1, kde se mimo jiné uvádí: „Důvodem pro pořízení změny je odstranění formálních nedostatků stávajícího územního plánu a zlepšení předpokladů jeho využívání při územním rozhodování, především změnou popisných a výkladových částí dokumentu a promítnutí těchto systémových změn do výkresové části dokumentu. Cílem změny není přehodnocení plošného vymezení a obsahu jednotlivých prvků funkční a prostorové regulace (např. hranic a náplně funkčních ploch), ale úprava celkového systému těchto prvků, vyladění jejich vzájemné provázanosti a zvýšení přehlednosti a vypovídací hodnoty celého dokumentu pro jednotlivé uživatele. Nejde v žádném případě o změnu celkové urbanistické koncepce.“

Na str. 46 v Odůvodnění Návrhu změny Z1000/00 je mimo jiné uvedeno:

„Hlavními sledovanými cíli změny Z1000/00 ÚP SÚ hl.m. Prahy dle schváleného znění zadání jsou:
- aktualizace ÚP SÚ hl.m. Prahy dle schválených změn a provedených úprav, resp. zapracování pořízených změn a úprav ÚP SÚ hl.m. Prahy do dokumentace územního plánu
- zpřesnění ve výkresové části dle aktuálního mapového podkladu – katastrální mapy
- zjednodušení výkladu regulativů a zpřehlednění dokumentace ÚP SÚ hl.m. Prahy
- zpřehlednění výkresové části ÚP SÚ hl.m. Prahy
- omezení počtu následně pořizovaných změn ÚP SÚ hl.m. Prahy
- úprava „režimu nepřesnost kresby“ hranic jednotlivých funkčních ploch
- úprava struktury funkčního využití území – legendy výkresové části ÚP SÚ hl.m. Prahy.“

Na str. 48 v Odůvodnění Návrhu změny Z1000/00 je mimo jiné uvedeno:

„Naplnění požadavků zadání Z1000/00 ÚP SÚ hl.m. Prahy
Základní požadavky zadání změny Z1000/00 ÚP SÚ hl.m. Prahy, schváleného usnesením ZHMP

č.30/07 ze dne 1.9.2005 byly splněny.

Navržené odchylky v řešení návrhu změny Z1000/00 ÚP SÚ hl.m. Prahy oproti předpokládanému splnění požadavků schváleného zadání jsou podrobněji popsány v přílohách D. - G. tohoto odůvodnění a graficky znázorněny ve třech doplňujících rozdílových výkresech, dokumentujících změny souměrností, rozdíly funkčních ploch a změny kódů ploch s rozdílným způsobem využití a rozdíly ve vymezení ploch pro umístění veřejně prospěšných staveb.“

Dále je uvedeno v Příloze D odůvodnění:

„Zásadní změny provedené revizí ÚP SÚ hl. m. Prahy

Přehled změn provedených revizí ÚP SÚ hl.m. Prahy ve vztahu k požadavkům schváleného zadání změny Z1000/00 ÚP SÚ hl.m. Prahy

A) Zapracování platných změn a úprav územního plánu schválených ke dni 14.9.2006 (v souladu se zadáním – viz Důvody pro pořízení, požadavek „zlepšení předpokladů jeho využívání při územním řízení“ a bod 1 - požadavek zpřehlednění dokumentu);

B) Provedení korekcí hranic funkčních ploch a dalších závazných prvků (v souladu se zadáním – viz bod 3) :

- Korekce nesouměrností ploch - nesouměrnost hranic funkčních ploch s pozemkovými hranicemi je v zadání navrženo řešit režimovým opatřením v textové části (v souladu se zadáním). Nad rámec bodu 3 zadání, je nepřesnost vymezení funkčních ploch vůči aktualizovanému mapovému podkladu řešena i v grafické části plánu, což lépe naplňuje požadavky zadání nežli pouhé režimové opatření v textu (viz Důvody pro pořízení a hlavní sledované cíle);
- Korekce odchylek od realizovaných staveb (v souladu se zadáním – viz Důvody pro pořízení, požadavek „odstranění formálních nedostatků“);
- Korekce odchylek od podrobnějších dokumentací (v souladu se zadáním – viz Důvody pro pořízení, požadavek „odstranění formálních nedostatků“); ……….“

Městská část Praha-Suchdol nesouhlasí s navrženými změnami funkčních ploch, které byly provedeny v rozporu se zadáním změny Z1000/00.

Odůvodnění:

Navržené změny funkčních ploch SOKP - úsek Ruzyně-Březiněves označené jako **korekce odchylek od podrobnějších dokumentací** není možné z důvodů zásadního vlivu na okolí, životní prostředí a ve svém důsledku zdraví (např. návrh na vyhlášení ochranných hlukových pásem kolem komunikace v území zastavěném z důvodu překračování zákonných hygienických hlukových limitů v rámci územního řízení staveb 518, 519 SOKP) chápat jako „odstranění formálních nedostatků“.

Stavební zákon jednoznačně stanovuje pro územní řízení podmínku souladu DÚR s územním plánem a provádění změn funkčního využití ÚP SÚ hl.m. Prahy dle požadavků DÚR bez řádného projednání je obcházením zákona.

3) Nesoulad návrhu změny Z1000/00 s nadřazeným územním plánem VÚC Pražské středočeské aglomerace pro území hl.m. Prahy

V zadání změny Z1000/00 (odstavec c) je uvedeno, že „pro území hl.m. Prahy nebyla zpracována nadřazená ÚPD …“.

Městská část Praha-Suchdol nesouhlasí s uvedeným tvrzením, že pro území hl.m. Prahy nebyla zpracována nadřazená ÚPD a požaduje opravu návrhu změny Z1000/00 dle skutečného právního stavu.

Odůvodnění:

Je pravda, že nebyla dosud zpracována „nová ÚPD“, ale to neznamená, že pro Prahu nadřazený územní plán neexistuje! Pro území hl. m. Prahy je stále platný územní plán rajónu Pražské středočeské aglomerace, schválený vládou ČSR 23.6.1976 usnesením č.155, spolu s jeho změnami a doplňky schválenými vládou 21.1.1986 usnesením č.24.

Tento územní plán je pro Prahu stále platný, protože nebyl řádně schválen žádný jiný. Je možné tvrdit, že je tento územní plán v mnohém zastaralý, ale to na právní stránce věci nic nemění. Je jistě chybou, že nový ÚP VÚC pro Prahu nebyl projednán, přestože byl zpracováván cca od roku 1993, je koncepční chybou, že byl přednostně schválen ÚP Prahy jako obce.

HLMP se při přípravě ÚP SÚ HLMP v druhé půlce devadesátých let záměrně rozhodlo řešit územní plán hlavního města jako územní plán „obce“, aby tím obešlo povinnost provádět posouzení vlivu koncepce na životní prostředí.

Je vadou, že území Prahy bylo věcně a procesně nesprávně po roce 2001 vyjmutu z projednávání ÚP

VÚC Pražského regionu.

Změna Z1000/00, tak jako stávající ÚP SÚ hl.m. Prahy, je v rozporu s nadřazeným územním plánem VÚC **Pražské středočeské aglomerace pro území hl.m. Prahy**, není tedy splněn požadavek stavebního zákona a vyhlášky o územně plánovacích podkladech a územně plánovací dokumentaci mimo jiné ve věci vedení trasy silničního okruhu v severozápadním okraji Prahy, kde je v plánu VÚC trasa „S“ vedena mimo území hl.m. Prahy.

a) Dne 23.6.1976 byly usnesením č.155 vlády České socialistické republiky přijaty územní plán rajónu Pražské středočeské aglomerace a směrný územní plán Prahy. Tímto usnesením vláda také schválila směrnice k realizaci územního plánu rajónu Pražské středočeské aglomerace a směrného územního plánu Prahy jako závazné pro zpracování územních plánů nižšího stupně.

- Směrnice k realizaci územního plánu rajónu Pražské středočeské aglomerace v bodě 45, str. 18 uvádějí:

“... Zajišťovat vzájemné propojení silničních radiál a plynulé rozdělení vnější dopravy na vnitroměstskou základní komunikační síť jádrového města postupnou realizací vnějšího pražského rychlostního automobilového okruhu H1, vedeného v severní části přes Roztoky s ponecháním územní rezervy pro variantní vedení přes Suchdol. ...”
Zlepšovat vzájemné propojení center osídlení aglomerace a vnější propojení radiálních komunikací”

- Směrnice k realizaci směrného územního plánu hlavního města Prahy v bodě 55 na str.20 a 21 mimo jiné uvádějí: *“Hlavní automobilové komunikace vytvořit:*

- městským okruhem, obemykajícím rozšířené centrální území města, vymezené na jihu krčským údolím, na východě rozhraním mezi obytnou a průmyslovou zástavbou v oblasti Malešic, na severu jižní hranou Stromovky, na západě strahovským tunelem a patou smíchovského svahu

- vnějším automobilovým okruhem vedeným v trase Ruzyně - Řepy - - Miškovice - Březiněves - Roztoky - Horoměřice - Ruzyně, s ponecháním rezervy pro variantu vedení přes Suchdol.

b) Dne 21. ledna 1986 přijala vláda České socialistické republiky usnesení č. 23 - v němž schvaluje územní **plán hlavního města Prahy** spolu se Směrnicemi pro uspořádání území hlavního města Prahy a usnesení č. 24, kterým schvaluje **změny a doplňky plánu rajónu Pražské-středočeské aglomerace** včetně změn a doplňků Směrnic pro jeho realizaci.

- Směrnice pro uspořádání území hlavního města Prahy bod 63 str. 15 a 16 uvádějí:

“Rezervovat v území potřebné plochy pro základní komunikační systém,se zaměřit přednostně na výstavbu západní a severní části středního dopravního okruhu,”

- Změny a doplňky směrnic pro realizaci územního plánu rajónu Pražské středočeské aglomerace uvádí v bodě 26. na str. 9 a 10 *“ Bod 45/ zní:*

“Zajišťovat vzájemné propojení silničních radiál a plynulé rozdělení vnější dopravy na vnitroměstskou základní komunikační síť jádrového města postupnou realizací vnějšího pražského rychlostního automobilového okruhu H1, vedeného v severní části přes Roztoky.

Postupně realizovat vzájemné propojení center aglomerace a vnější propojení radiálních komunikací”

Usnesením č. 23 byl přijat **územní plán Prahy**, v němž se již oproti **směrnému územnímu plánu** pro Prahu z roku 1976 nehovoří o územní rezervě a ani přímo o trase přes Suchdol. Jak vyplývá ze změn plánu VÚC pražského rajónu schválených usnesením č. 24, **je územní rezerva trasy přes Suchdol vypuštěna.**

Tato změna, to jest vypuštění suchdolské územní rezervy, byla **provedena na základě připomínek Hlavního architekta Prahy.** V dochovaném dokumentu **IV. Výsledky připomínkové řízení k návrhu změn se uvádí:**

“Hlavní architekt hl.m. Prahy: nemá žádné zásadní připomínky, pouze doporučuje, aby byl upřesněn text týkající se vývoje počtu obyvatel Prahy, Dále je požadována úpravu textové části týkající se variant severní části okruhu H1. Tato i další dílčí připomínky byly respektovány.”

Výše uvedenými usnesením vlády byla z územního plánu VÚC vypuštěna (zrušena) územní rezerva pro trasu přes Suchdol a trasa okruhu zůstává ve variantě „S“ umístěn mimo území hl.m. Prahy.

c) Dne 10. listopadu 1993 bylo vládou České republiky přijato usnesení č. 631 o rozvoji dálnic a čtyřpruhových silnic pro motorová vozidla v České republice do roku 2005, kde se v bodě III. **ukládá ministru hospodářství ve spolupráci s primátorem hlavního města Prahy určit trasu silničního okruhu kolem Prahy v rámci územně plánovací dokumentace velkého územního celku pražské aglomerace.**

Toto usnesení nebylo doposud splněno. ZHMP schválilo 9.září 1999 svůj plán jako plán obce, ve kterém umístilo SOKP v úseku Ruzyně-Březiněves ve variantě "J" přes Suchdol.

d) 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 vyhlašuje 2. doplněk závazné části územního plánu rajónu Pražské středočeské aglomerace. Tyto změny se vztahují k dálnici D8, SOKP v úseku Ruzyně-Březiněves se netýkají. **Tedy trasa zůstává umístěna mimo území hl.m. Prahy a územní rezerva pro trasu přes Suchdol není obnovena.**

e) Dne 18.6.1998 zasílá Ministerstvo dopravy souborné stanovisko k návrhu územního plánu Prahy. *"S návrhem vyhlášení všech akcí souvisejících se SO a radiálních komunikací navazujících na dálnice a silnice I. a II. třídy nacházející se na území hl.m. Prahy za veřejně prospěšné stavby souhlasíme. Konstatujeme však, že u SO lze vyhlásit veřejně prospěšnou stavbu jen část procházející územím hl.m. Prahy. Z těchto důvodů požadujeme, aby byl SO jako celek schválen a vyhlášen jako veřejně prospěšná stavba až v rámci schvalovacího procesu ÚP VÚC Pražského regionu."*

Při schvalování plánu ZHMP v září 1999 nebyl tento požadavek akceptován.

f) Dne 18. prosince 2006 Zastupitelstvo středočeského kraje schválilo plán VÚC Pražského regionu, tento plán VÚC nezahrnuje území hl.m. Prahy, zahrnuje území, které tvoří prstenec kolem hl.m. Prahy.

Z výše uvedeného vyplývá, že plán VÚC Pražské středočeské aglomerace stále formálně platí pro území hl. města Prahy a navržená trasa SOKP v úseku Ruzyně-Březiněves, jak ve stávajícím plánu SÚ hl.m. Prahy z roku 2000, tak v Návrhu změny Z1000/00, je s ním v rozporu, neboť SOKP v úseku Ruzyně-Březiněves je veden mimo území hl.m. Prahy. Přestože změna Z1000/00 „nemá za cíl napravit takto zásadní koncepční nedostatky“, jak bylo uvedeno v odůvodnění našich námitek při druhém projednávání změny Z1000/00 v roce 2008, není možné schvalovat změnu ÚP v rozporu se stavebním zákonem.

4) Neposouzení návrhu změny Z1000/00 z hlediska vlivů na životní prostředí

V odůvodnění Návrhu změny Z1000/00 na str. 49 je uvedeno

„Vzhledem k charakteru změny Z 1000/00 ÚP SÚ hl.m. Prahy, neměnicímu celkovou urbanistickou koncepcí nebylo ve zjišťovacím řízení dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění, uloženo provést vyhodnocení vlivů změny na životní prostředí (SEA)“ a dále na str. 51:

„Součástí dokladové části nového projednání návrhu změny je i potvrzení stanoviska příslušného správního úřadu, které na základě posouzení doplněné dokumentace návrhu změny Z1000/00 ÚP SÚ hl.m. Prahy v rámci zjišťovacího řízení ve smyslu §22 písm.b) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, bylo pod č.j.MHMP-053836/2009/1/OOP/VI dne 12.2.2009 vydáno.“

MHMP OOP neprovedl řádné zjišťovací řízení, nevyhlásil je na úřední desce MHMP. Informace uvedené v evidenci posouzení SEA na serveru CENIA, které jsou předkládány jako závěr zjišťovacího řízení k neposouzení záměru změny Z1000/00 dle zákona 100/2001Sb: *„II. Odbor životního prostředí Magistrátu hl. m. Prahy, jako příslušný správní úřad podle ustanovení § 22 písm. b) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších změn a doplňků (dále jen zákon), provedl zjišťovací řízení podle ustanovení § 10i odst. 2 zákona a v souladu s ustanovením § 10i odst. 3 zákona dospěl k závěru, že návrh zadání změny Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy Z1000/00 nebude posuzován.“* není možné považovat za provedení zjišťovacího řízení a dále, vzhledem k situaci, jak nyní ve třetím projednávání dokládají rozdílové mapy, dochází oproti zadání ke změnám funkčních ploch, které vedou k zásadním změnám v území.

Městská část požaduje provedení posouzení Návrhu změny Z1000/00 z hlediska vlivů na životní prostředí (zák. 100/2001Sb.) a posouzení synergických vlivů se všemi záměry a návrhy změn ÚP SÚ hl.m. Prahy, které mají evidentní vliv na životní prostředí území městské části Praha-Suchdol.

Odůvodnění:

Již při schvalování návrhu ÚP SÚ hl. m. Prahy (schválen 9. září 1999) bylo účelovým úředním manévrem způsobeno, že nebylo provedeno zákonem vyžadované posouzení vlivů ÚP jako koncepce na životní prostředí. ÚP SÚ HLMP byl před rokem 1999 připravován jako plán „obce“, i když svojí povahou a rozsahem představoval plán VÚC. V době jeho schválení nebyla posouzena procesem EIA ani řada významných záměrů, podléhajících podle zákona posouzení, které návrh ÚP obsahoval. Vynětím území Prahy z projednávání ÚP VÚC Pražský region se opět obešla nutnost jeho posouzení. Zadání změny Z1000/00 bylo schváleno usnesením ZHMP č. 30/07 dne 1. 9. 2005. Podle stavebního zákona se na projednání změn přiměřeně vztahují ustanovení jako na projednání územního plánu. Podle zákona 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí (účinnost od 1. ledna 2002) ve znění zákona 93/2004 Sb. (účinnost od 1. května 2004):

§ 10i odst. (2) Příslušný úřad provede zjišťovací řízení na základě návrhu zadání územně plánovací dokumentace a podle kritérií uvedených v příloze č. 8 k tomuto zákonu.

Příloha č.8 – Kritéria pro zjišťovací řízení

2. Charakteristika vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví a charakteristika dotčeného území, zejména s ohledem na:

b. kumulativní a synergickou povahu vlivu;

d. rizika pro životní prostředí a veřejné zdraví vyplývající z provedení koncepce (např. při přírodních katastrofách, při haváriích);

e. závažnost a rozsah vlivu (počet obyvatel, který by mohl být pravděpodobně zasažen);

f. důležitost a zranitelnost oblastí, která by mohla být zasažena s ohledem na:

I. zvláštní přírodní charakteristiku nebo kulturní dědictví,

II. hustotu obyvatel, osídlení a míru urbanizace,

III. překročení norem kvality životního prostředí nebo mezních hodnot,

IV. kvalitu půdy a intenzitu jejího využívání;

9. dopad na oblasti nebo krajiny s uznávaným statusem ochrany na národní, komunální nebo mezinárodní úrovni.

Změna Z1000/00 nepochybně splňuje kritéria pro zjišťovací řízení podle zákona a nepochybně splňuje potřebu posouzení. A to jednak proto, že zahrnuje řádově tisíc změn územního plánu a je nezbytné posoudit jejich kumulativní účinek (např. kdy jindy vyhodnotit bilanci úbytku ploch zeleně provedenými změnami), také proto, že je nezbytné posoudit synergické působení jednotlivých záměrů, které se při schvalování jednotlivých změn neprovádí, a také proto, že návrh změn znění regulativů pro funkční využití ploch může v celku znamenat významný vliv na přírodní prostředí, životní prostředí a zdraví obyvatel.

Jako příklad nezbytnosti posouzení synergických vlivů je spolupůsobení provozu silničního provozu ve variantě „J“ přes Suchdol, která byla zahrnuta do územního plánu Prahy, a provozu ze záměru nové letové dráhy RWY 06R/24L letiště Ruzyně, jehož zadání schválilo Zastupitelstvo hl.m. Prahy dne 26. března 2009 pod č.j. 25/39. Záměr stavby dráhy RWY 06R/24L letiště Ruzyně nebyl doposud posouzen z hlediska vlivu stavby na životní prostředí (EIA). V březnu 2008 byla dokumentace EIA záměru stavby dráhy RWY 06R/24L letiště Ruzyně (12/2007) vrácena investoru k dopracování. V této dokumentaci se předpokládalo překračování zákonných hygienických hlukových limitů ve venkovním prostředí na celém obytnou zástavbou zastavěném území městské části Praha-Suchdol včetně areálu České zemědělské univerzity s dvaceti tisíci studentů.

Koridor jižní trasy „J“ SOKP v úseku Ruzyně - Březiněves prochází přes zastavěné území sídelního útvaru hl.m. Prahy (Suchdol, Sedlec, Čimice, Dolní Chabry) a jeho realizací resp. provozem na něm by byly desítky domů zasaženy nadlimitním hlukem (přes výstavbu protihlukových stěn). V rámci územního řízení č.j. S-MHMP- 45914/2007/OST „Silniční okruh kolem Prahy (SOKP), stavba 518 Ruzyně - Suchdol“ č.j.: S-MHMP 45912/2007/OST „Silniční okruh kolem Prahy (SOKP), stavba 519 Suchdol - Březiněves“ bylo požadováno vyhlášení ochranného hlukového pásma v koridoru SOKP (podél komunikace, křižovatek) na území zastavěné obytnou zástavbou.

Pokud má být Z1000/00 řádně projednána dle stavebního zákona (a správního řádu), je nezbytné, aby byla vyhodnocena minimálně podle této přílohy nového stavebního zákona, a aby toto vyhodnocení bylo součástí odůvodnění podle § 173 správního řádu.

5) Nesoulad návrhu změny Z1000/00 s jinými právními předpisy

a) Jižní trasa jako součást transevropské dálniční sítě TEN-T nespĺňuje požadavky Rozhodnutí Evropského Parlamentu a Rady č. 1692/96/ES o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě a dalších technických norem, předpisů a směrnic (směrnice 2004/54/EC na minimální bezpečnost v tunelech na síti TEN-T, ČSN 73 7507-Projektování tunelů pozemních komunikací, ČSN 73 6110-Projektování místních komunikací a ČSN 73 6102-Projektování křižovatek na silničních komunikacích)

Městská část Praha-Suchdol požaduje uvést návrh změny Z1000/00 do souladu se závaznými mezinárodními právními předpisy.

Odůvodnění:

SOKP je součástí transevropské dálniční sítě TEN-T v rámci IV. multimodálního koridoru od roku 2004 (na základě přístupové smlouvy ČR k ES). Umísťování komunikací sítě TEN-T musí vycházet z Rozhodnutí Evropského Parlamentu a Rady č. 1692/96/ES o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě. V rozhodnutí ve znění daném korigendem a zveřejněném ve zvláštním vydání Úředního věstníku Evropské unie v českém jazyce, kapitola 7, svazek 2, strana 367 se v Části 2 - SILNIČNÍ SÍŤ v Článku 9 uvádí:

Článek 9

Charakteristiky

1. Transevropská silniční síť zahrnuje dálnice a silnice vysoké kvality, ať stávající, nové nebo které se mají upravit, jež

- hrají důležitou roli v přepravách na dlouhé vzdálenosti,
- mĳejí hlavní sídelní útvary na trasách stanovených na síti,
- zajišťují propojení s jinými obory dopravy nebo
- spojují uzavřené a okrajové regiony s centrálními regiony Společenství.

2. Síť zaručuje uživatelům vysokou, jednotnou a nepřetržitou úroveň služeb, pohodlí a bezpečnosti.

3. Síť zahrnuje infrastrukturu pro řízení dopravy a uživatelské informace, které se zakládají na aktivní spolupráci mezi systémy řízení dopravy na evropské, státní a regionální úrovni.

Jižní trasa "J" SOKP úsek Ruzyně-Březinĳves se v roce 2004 stala součástí transevropské dálniční sítě TEN-T. Jižní trasa „J“ SOKP prochází přes zastavĳné území sídelního útvaru hl.m. Prahy, dochází na ní k mísení dálkové a městské dopravy (z celkové zátĳže přes sto tisíc vozidel tvoří cca třetinu dopravy vnitroměstská doprava mezi Prahou 6 a Prahou 8), její technické řešení zachycené v DÚR SOKP staveb 518, 519 - úsek Ruzyně-Březinĳves neodpovídá směrnici 2004/54/EC na minimální bezpečnost v tunelech na síti TEN-T, ČSN 73 7507-Projektování tunelů pozemních komunikací, ČSN 73 6110-Projektování místních komunikací a ČSN 73 6102-Projektování křižovatek na silničních komunikacích (2x4 pruhy tunelu, patrový most přes Vltavu a tunel Zámky na SOKP, 2x2 pruhy tunelu Rybářka).

Jižní trasa SOKP v úseku Ruzyně-Březinĳves nemĳjí hlavní sídelní útvary, vyvolává úzké hrdlo na trase TEN-T. V procesu posouzení vlivu stavby na životní prostředí (EIA) byla jižní trasa označena jako krajní řešení a z dlouhodobĳho pohledu byla doporučena trasa severní „Ss“, u které byla studií zadanou Ministerstvem dopravy v roce 2007 prokázána průchodnost okolím areálu jadernĳho výzkum v Řeži.

Změna Z1000/00 umožňuje do území umísťit trasnevropskou komunikaci systému TEN-T, a není možné souhlasit s vysvětlením z druhého jednání (2008), že: „*Tvrzení ... nelze uplatnit jako připomĳnku ke změně Z1000/00, která řeší nikoli obsahovou, ale pouze formální úpravu ÚP SÚ hl.m. Prahy.*“ Pořizovatel přece nemůžĳe akceptovat stav ÚP, který je v rozporu s platnými právními předpisy. Mĳl by věc napravit a ne ignorovat upozornĳní na uvedenou skutečnost.

b) Vymezení koridoru pro transevropskou komunikaci sítě TEN-T, SOKP úsek Ruzyně - Březinĳves, které umožňuje změna Z1000/00, je v rozporu s předpisy na ochranu životního prostředí a zdraví obyvatel, protože budou překračovány zákonné hygienické limity (znečištění ovzduší, hluk).

Městská část Praha-Suchdol zásadně nesouhlasí s vymezením koridoru SOKP v úseku Ruzyně-Březinĳves jako součástí transevropské dálniční sítě TEN-T, který navrhuje změna Z1000/00 do území, kde jsou již nyní překračovány zákonné hygienické limity nebo se zatĳžení zákonným hygienickým limitům blíží.

Odůvodnění:

Provoz na této komunikaci (přes sto tisíc vozidel za den, z toho přes 25% těžká nákladní doprava) způsobí překračování zákonných hygienických limitů (limitů hluku a znečištění ovzduší).

Na území městské části Praha-Suchdol jsou již nyní překračovány hygienické limity nebo se zatížení hygienickým limitům blíží (viz např. SEA ZÚR HLMP - 2009, kapitola 2 - ovzduší „... Z hlediska zdravotních důsledků na obyvatelstvo je důležité sledování přízemního ozonu - O₃. Maximální denní osmihodinový klouzavý průměr nesmí překročit více než 25x hodnotu 120 µg/m³ v průměru za 3 roky. Z 9 stanic, kde je měřen, byl překročen u 6 stanic ve Vysočanech, Libuši, na Suchdole, v Kobylisích, Veleslavíně a Stodůlkách. Počet překročení vyšší než 25 se odehrál na Suchdole, v Libuši a Stodůlkách. ...“).

Vymezení koridoru pro transevropskou komunikaci systému TEN-T resp. provoz na této komunikaci zhorší podmínky životního prostředí na území městské části Praha-Suchdol do takové míry, že budou překračovány hygienické limity (např. PM₁₀, O₃, hluk). Umístování nových koridorů dopravních staveb do území, kde již jsou hygienické limity překračovány nebo se zatížení hygienickým limitům blíží, je v rozporu s našimi právními předpisy (hygienický limit 50 µg/m³ výskytu prachových částic PM₁₀ byl v lokalitě Suchdol v roce 2007 překročen 22x a v roce 2006 překročen 48x, přičemž povolený počet překročení je 40x za rok). Zde upozorňujeme, že od příštího roku má dojít k výraznému zpřísnění hygienických limitů, zejména u jemných prachových částic.

Koridor jižní trasy „J“ SOKP v úseku Ruzyně - Březiněves prochází přes zastavěné území sídelního útvaru hl.m. Prahy (Suchdol, Sedlec, Čimice, Dolní Chabry) a jeho realizací resp. provozem na něm by byly desítky domů zasaženy nadlimitním hlukem (a to i přes provedená protihluková opatření jako např. výstavbu protihlukových stěn).

V rámci územního řízení č.j. S-MHMP- 45914/2007/OST „Silniční okruh kolem Prahy (SOKP), stavba 518 Ruzyně - Suchdol“ č.j.: S-MHMP 45912/2007/OST „Silniční okruh kolem Prahy (SOKP), stavba 519 Suchdol - Březiněves“ bylo žadatelem požadováno vyhlášení ochranného hlukového pásma v koridoru SOKP (podél komunikace, křižovatek) na území městské části, které je zastavěné obytnou zástavbou.

Překračování zákonných hygienických limitů na území městské části Praha-Suchdol přispěje i nově projednávaný záměr výstavby paralelní dráhy RWY06R24L letiště v Praze-Ruzyni, jehož zadání schválilo Zastupitelstvo hl.m. Prahy dne 26. března 2009 pod č.j. 25/39. Záměr stavby dráhy RWY 06R/24L letiště Ruzyně nebyl doposud posouzen z hlediska vlivu stavby na životní prostředí (EIA). V březnu 2008 byla dokumentace EIA na záměr stavby dráhy RWY06R/24L letiště Ruzyně (12/2007) vrácena investoru k dopracování. V této dokumentaci se předpokládalo překračování zákonných hygienických hlukových limitů ve venkovním prostředí na celém obytnou zástavbou zastavěném území městské části Praha-Suchdol včetně areálu České zemědělské univerzity s dvaceti tisíci studentů.

Pokud jakýkoli návrh předkládaný k veřejnému projednání, k projednání s orgány státní správy a schvalování samosprávou obsahuje řešení, které by znamenalo v některých místech porušování zákonných hygienických limitů nebo přispělo ke zvýšení negativních vlivů na zdraví obyvatel stanovených platnými právními předpisy, je povinností pořizovatele územního plánu (změny) se připomínkou na to upozorňující zabývat a pokud zjistí oprávněnost připomínky, zajistit, aby schvalovaný dokument neobsahoval řešení, jejichž realizace by vedla k porušování zákonných hygienických předpisů. Je v rozporu se zákony argumentovat, že: „*Namítaný rozpor ... s předpisy na ochranu životního prostředí a zdraví obyvatel nelze řešit ... změnou Z1000/00, jejíž cílem je zpřehlednit a zjednodušit legendu ...*“, když právě tato změna ÚP SÚ hl.m. Prahy umožňuje umístit do území městské části Praha-Suchdol komunikaci systému transevropské dálniční sítě TEN-T. Povinností všech orgánů státní správy i samosprávy je řešit i podezření na možnost porušování limitů při jakékoli fázi projednávání, při jakékoli příležitosti, kterou mohou ovlivnit. .

c) Jižní trasa SOKP úsek Ruzyně - Březiněves je v rozporu se stanoviskem EIA

SOKP úsek Ruzyně - Březiněves byl posouzen dle zvláštních předpisů z hlediska vlivů na životní prostředí a dne 30. dubna 2002 vydalo Ministerstvo životního prostředí pod č.j.

NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o. stanovisko o hodnocení vlivů na životní prostředí podle § 11 zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 132/2000 Sb, ve které se mimo jiné uvádí:

„Doporučená varianta: Na základě závěrů posudku je možné konstatovat, že z hlediska vlivů na životní prostředí lze akceptovat realizaci variant označených v dokumentaci jako „Ss“ a „J“, ostatní varianty byly vyloučeny. Z hlediska vlivů na životní prostředí doporučujeme realizaci varianty „Ss“, kterou považujeme v dlouhodobém horizontu za vhodnější. Varianta „J“ je krajním řešením, jehož realizaci lze připustit v případě, že projednání konceptu územního plánu velkého územního celku Pražského regionu vyloučí možnost realizace varianty „Ss“.“

Průchod severní trasy „Ss“ byl v srpnu 2007 prověřen studií „*Posouzení variant „J“ a „Ss“*“

severozápadního segmentu SOKP“ společnosti Mott MacDonald s.r.o., kterou si pod zak. č. 236192 zadalo Ministerstvo dopravy. K navrženému technickému řešení uvedenému ve studii Mott MacDonald se souhlasně vyjádřil dle atomového zákona dne 20. srpna 2007 Státní úřad pro jadernou bezpečnost pod č.j. 22267/2007/OSK/tkad. Z hlediska vlivu na životní prostředí byla z dlouhodobého pohledu doporučena severní trasa „Ss“, která vede mimo zastavěné území.

Městská část Praha-Suchdol požaduje upravit návrh změny Z1000/00 do souladu se stanoviskem vlivu na životní prostředí dle § 11 zákona č. 244/1992 Sb. (EIA) pro SOKP úsek Ruzyně - Březiněves ze dne 30. dubna 2002, MŽP pod č.j. NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o. .

Odůvodnění:

Od doby schválení ÚP SÚ hl.m. Prahy 9.září 1999 bylo pro řadu záměrů, které územní plán (nebo jeho změny) obsahuje (a změna Z 1000/00 tudíž zahrnuje), provedeno řízení podle zvláštních zákonů a výsledky zpochybňují oprávněnost zařazení některých těchto záměrů v územním plánu. Např. ve věci silničního okruhu na severozápadě Prahy závěrečné stanovisko EIA vydané MŽP 30. dubna 2002 doporučuje k realizaci variantu „Ss“. ÚP SÚ hl.m. Prahy platný od 1. ledna 2000, který obsahuje variantu „J“ označenou ve výsledku posouzení EIA jako krajní řešení, nebyl posuzován z hlediska vlivů koncepce na životní prostředí. Postup, kdy významná stavba, záměr je do územního plánu začleněna bez posouzení vlivů na životní prostředí (EIA i SEA) a pozdější výsledek posouzení není promítnut do ÚP obce ani ÚP VÚC je obcházením smyslu zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a zakládá vážné problémy pro územní řízení a může způsobit významné oddálení realizace.

Změna Z1000/00 umožňuje do území umístit trasnevropskou komunikaci systému TEN-T, místo toho, aby se nedostatek či obejití zákona v minulosti snažila nyní odstranit neakceptací posouzení dle zvláštních předpisů (EIA) a označováním upozornění na porušování předpisů jako irelevantních v rámci projednávání změny Z1000/00, pokračuje pořizovatel ÚP v této neblahé a nezákonné praxi.

6) Nevhodné znění regulativů některých kategorií funkčního využití území v návrhu změny Z1000/00

Změna Z 1000/00 navrhuje nahradit dosavadní kategorii ZN – přírodní nelesní plochy (která nepřipouštěla výstavbu, leda jako výjimečně přípustné stavby související s vymezeným funkčním využitím) kategorií ZMK – zeleň městská a krajinná, přičemž za běžné funkční využití považuje také záměrně založené plochy a linie zeleně (parkové pásy), za doplňkové např. hřiště, a za výjimečně přípustné zahradní restaurace, hvězdárny a rozhledny, parkovací a odstavné plochy atd. Zásadně nevhodné ale je, že do kategorie ZMK by byla zahrnuta i všechna zvláště chráněná území a jejich ochranná pásma (podle zákona o ochraně přírody a krajiny).

Městská část Praha-Suchdol požaduje vedle kategorie ZMK vymezit kategorii pro nejcenější přírodní území (např. zachovat ZN) s regulativem funkčního využití, které by nepřipouštělo jejich poškození. Do této kategorie (resp. do kategorie LR) by byla zahrnuta všechna ZCHÚ, stávající zelené plochy ochranných pásem ZCHÚ a důležité plochy zeleně v ÚSES a VKP.

Odůvodnění:

Navrženými změnami by se vyhláška o závazné části územního plánu Prahy dostala do rozporu se zákonem o ochraně přírody a krajiny, i s vyhláškami jednotlivých chráněných území, které stanoví podrobnější specifické podmínky ochrany. Nesprávnost takto vymezených regulativů pro ZCHÚ a jejich ochranná pásma nezachraňuje ani správné pravidlo odst. 1) kategorie „příroda, krajina, zeleň“ (resp. regulativ funkční kategorie ZMK je s ním v rozporu: „nová výstavba a změny funkčního využití nesmějí být prováděny na úkor zvláště chráněných území přírody“. Vždyť i ono „záměrně založení plochy a linie (parkové pásy)“ je ve většině ZCHÚ nepřijatelné (a přitom to není ani stavba, ani by to nebyla změna funkčního využití), stejně tak jsou v ZCHÚ nepřijatelná hřiště i jezdecké stezky, natož výstavba. Nepochopení, že na území Prahy jsou mimořádně cenná i unikátní přírodní území je znát i z toho, že by byla zařazena do kategorie (ZMK), která je charakterizována jako „zeleň s rekreačními aktivitami, které podstatně nenarušují přírodní charakter území“ – to může nanejvýš platit pro území přírodních parků. Změna Z 1000/00 navrhuje nahradit dosavadní kategorii SO – sloužící oddechu (která byla dále členěna na 7 podkategorií) kategorií SR – rekreace (bez dalšího členění). Bylo by vhodné zachovat alespoň dvě podkategorie: 1. která nevyžaduje žádné pevné stavby (dosavadní SO1- přírodní rekreační plochy) a 2. ostatní rekreační plochy – s omezenou zastavitelností. Pokud by byla vymezena jen jedna kategorie SR, bylo by správné „zařízení veřejného stravování, klubová zařízení, služby a veterinární zařízení“ zařadit mezi výjimečně přípustné funkční využití. Nejasný je pojem „další nespecifikovaná zařízení sloužící oddechu a relaxaci“ – není ani zřejmé, zda by se mohlo jednat i o stavby a jaké? Tento nejasný pojem je třeba z textu vypustit.

7) Návrh změny Z1000/00 není v souladu s návrhem Politiky územního rozvoje 2008 ani s vládou ČR schváleným dokumentem Politika územního rozvoje České republiky z května 2006

Návrh změny Z1000/00 umožňuje díky změnám funkčních ploch umístění komunikace SOKP v úseku Ruzyně-Březiněves včetně přivaděče Rybářka, které jsou součástí transevropské dálniční sítě TEN-T V návrhu PÚR (12/2008) se na str. 53 v části Silniční doprava, Koridory kapacitních silnic, (99) SOP uvádí:

„Vymezení: Silniční okruh kolem Prahy (mezi jednotlivými mezinárodními trasami do Prahy).

Důvody vymezení: Převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města.

Součást TEN-T.“

V dokumentu schváleném 17. května 2006 nazvaném Politika územního rozvoje České republiky 2006, který nebyl schválen v době platnosti zákona č. 183/2006 Sb., je na str. 42. v kapitole 5.2.1.3 Silniční doprava uvedeno:

„(81) Při respektování republikových priorit územního plánování v kriteriích a podmínkách pro rozhodování o změnách v území volit řešení, která minimalizují negativní dopady na ochranu přírody a krajiny...

(84) R1

Vymezení: Rychlostní silniční okruh hlavního města Prahy (mezi jednotlivými mezinárodními trasami)“

Městská část Praha-Suchdol požaduje vypuštění úprav funkčních ploch (rozšíření koridoru) podél koridoru SOKP v úseku Ruzyně - Březiněves z návrhu Z1000/00, které umožňují umístění do zastavěného území sídelního útvaru hl. m. Prahy (Suchdol, Dolní Chabry) trasu transevropské dálniční sítě TEN-T, SOKP v úseku Ruzyně - Březiněves.

Městská část Praha-Suchdol požaduje respektování stanovisko EIA z 30. dubna 2002 o vlivu stavby SOKP úsek Ruzyně-Březiněves na životní prostředí, které z dlouhodobého pohledu doporučilo severní trasu „Ss“, která vede mimo intenzivně zastavěné části města a je také v souladu s požadavkem na minimalizaci negativních dopadů na přírodu a krajinu.

Odůvodnění:

Od přistoupení České republiky k EU dne 1. května 2004 tvoří SOKP integrální součást transevropské dálniční sítě TEN-T v rámci IV. multimodálního koridoru a je konkrétně, včetně mapového podkladu, zakotven v Přístupové dohodě k ES z r. 2003. Hlavním účelem SOKP tudíž je, jak potvrzují i výše uvedené dokumenty, propojení navazující radiální sítě dálnic a rychlostních komunikací a převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města, t.j. ochránit sídelní útvar hl.m. Prahy před vnitrostátním a mezinárodním tranzitem. Dále má rozvádět dopravu se zdrojem nebo cílem v Praze a v poslední řadě propojovat okrajové části města.

Nerespektování požadavku na minimalizaci negativních dopadů na ochranu přírody a krajiny, nerespektování stanoviska EIA z 30. dubna 2002 o vlivu stavby SOKP úsek Ruzyně-Březiněves na životní prostředí, které z dlouhodobého pohledu doporučilo severní trasu „Ss“, která vede mimo intenzivně zastavěné části města, je flagrantním nerespektováním požadavku na minimalizaci negativních dopadů na přírodu a krajinu uvedeného v usnesení vlády Politika územního rozvoje ČR ze 17. května 2006 a požadavku na nemožnost umístění koridoru transevropské dálniční sítě TEN-T do zastavěného území sídelního útvaru hl.m. Prahy je flagrantním nerespektováním důvodu vymezení uvedeného v návrhu PÚR 2008.

8) Návrh změny Z1000/00 je v nesouladu s požadavky na plánovací dokumentaci

Městská část Praha-Suchdol požaduje dodržování požadavků stavebního zákona na plánovací dokumentaci uvedené v § 18 odst. 1 a § 19 odst. 1 písm. b), c), e), a j) a § 40 odst. 1 písm. b) stavebního zákona.

Odůvodnění:

Návrh změny Z1000/00, který umožňuje díky změnám funkčních ploch umístění komunikace SOKP v úseku Ruzyně-Březiněves včetně přivaděče Rybářka, které jsou součástí transevropské dálniční sítě TEN-T, není v souladu s požadavky stavebního zákona, např. § 18 odst. 1 a § 19 odst. 1 písm. b), c), e), a j) stavebního zákona, neboť svým negativním dopadem na životní prostředí nevytváří vyvážený vztah podmínek v území, nezohledňuje stávající hodnoty a podmínky v území, nezohledňuje rizika s ohledem na veřejné zdraví a životní prostředí. Z uvedených důvodů není tento záměr v souladu s cíli a úkoly územního plánování, jak to požaduje § 40 odst. 1 písm. b) stavebního zákona, neboť nerespektuje stanovisko EIA. Průchod severní trasy „Ss“ SOKP v okolí jaderného areálu ÚJV Řež byl prokázán ve studii ministerstva dopravy (Mott MacDonald z 08/2007) a sdělením Státního úřadu pro jadernou bezpečnost č.j. 22267/2007/OSK/tkad.

9) Vymezení VPS

Městská část Praha-Suchdol požaduje vypuštění veřejně prospěšné stavby č. 3 Pražský (Silniční) okruh Ruzyně - Březiněves v hranicích hl. m. Prahy včetně Rybářky ze seznamu uvedeného v části B. Příloha č.2 - VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY.

Odůvodnění:

Z výše uvedených důvodů městská část Praha-Suchdol nesouhlasí s vymezením koridoru / stavby SOKP v úseku Ruzyně-Březiněves, který je součástí transevropské dálniční sítě TEN-T, jako veřejně prospěšné stavby.

Městská část Praha-Suchdol požaduje v jiných změnách územního plánu či plánovacích procesech vymezit na severu Prahy propojení obou břehů Vltavy (Prahy 6 a Prahy 8) pro vnitroměstskou dopravu s preferencí veřejné dopravy (např. tramvajová trať Kobylisy-Bohnice-Dejvice s odbočkou do Suchdola), včetně řešení průchodu komunikace II/241 Suchdolem (Kamýcká) a včetně řešení obchvatů Horoměřic a dalších obcí podél komunikace II/240, přičemž právě koridor SOKP bez provedených změn funkčních ploch navržených ve změně Z1000/00 může sloužit jako sběrná komunikace pro území mezi letištěm Praha-Ruzyně a Suchdolem.

S pozdravem

Ing. Petr Hejl
starosta městské části Praha-Suchdol

Přílohy:

- Řešení dopravy v severozápadní části pražské aglomerace - var. "J"
- Řešení dopravy v severozápadní části pražské aglomerace - var. "Ss"
- Důvody prosazování jižní trasy „J“
- R1 - Ruzyně - Březiněves a paralelní dráha