

Městská část Praha - Suchdol
Internacionální 734, 165 00 Praha - Suchdol, tel.: 220 922 018



Magistrát hlavního města
Odbor ochrany přírody
Ing. arch. Winkler - ředitel
Řásnovka
110 05 Praha 1

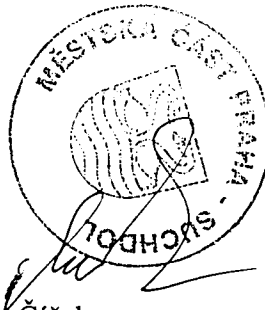
VÁŠ DOPIS ZNAČKY / ZE DNE	NAŠE ZNAČKA	VYŘIZUJE	
	19/s/06	Čížek	V PRAZE DNE 5.1.2006

Věc: Odvolání účastníka řízení proti rozhodnutí Odboru ochrany prostředí MHMP č.j. MHMP - 226639/2005/OOP-V-1248/R-311/Hu ze dne 19.12.2005 110 15 Praha 1

Vážený pane řediteli,

tímto podáním u Odboru ochrany přírody MHMP podáváme odvolání k Ministerstvu životního prostředí ČR proti rozhodnutí ze dne 19.12.2005 Magistrátu hlavního města Prahy - Odboru ochrany prostředí (dále OOP), Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1 č.j. MHMP - 226639/2005/OOP-V-1248/R-311/Hu podepsanému ředitelem odboru Ing. arch. Janem Winklerem.

S pozdravem



Václav Čížek
starosta MČ Praha - Suchdol

Příloha:

- ODVOLÁNÍ - MČ Praha Suchdol - účastníka řízení proti rozhodnutí Odboru ochrany prostředí MHMP č.j. MHMP - 226639/2005/OOP-V-1248/R-311/Hu ze dne 19.12.2005 včetně osmi příloh odvolání.

prostřednictvím
Odboru ochrany prostředí
Magistrátu hlavního města Prahy
Řásnovka 8
110 15 Praha 1

ODVOLÁNÍ
MČ Praha Suchdol - účastníka řízení
proti rozhodnutí Odboru ochrany prostředí MHMP
č.j. MHMP - 226639/2005/OOP-V-1248/R-311/Hu ze dne 19.12.2005

Podáváme odvolání proti rozhodnutí ze dne 19.12.2005 Magistrátu hlavního města Prahy - Odboru ochrany prostředí (dále OOP), Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1 č.j. MHMP - 226639/2005/OOP-V-1248/R-311/Hu podepsanému ředitelem odboru Ing. arch. Janem Winklerem.

Napadené rozhodnutí vydal správní orgán I. stupně jako věcně příslušný orgán ochrany přírody ve smyslu příslušných ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, ve správním řízení vedeném k návrhu **Ředitelství silnic a dálnic ČR** na udělení souhlasu pro účely územního řízení ve věci umístění stavby **"Silniční okruh kolem Prahy, stavba č. 518 Ruzyně - Suchdol"**. Správní orgán I. stupně v rozporu s § 32 odst.1 správního řádu především nezjistil přesně a úplně skutečný stav věci, nepřihlédl k zásadním změnám v oblasti životního prostředí, k nimž došlo po vydání stanoviska Ministerstva životního prostředí ČR NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o. ze dne 30.4.2002 k variantám silničního okruhu "Ss" a "J", zejména v souvislosti se záměrem "Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha-Ruzyně", a rozhodnutí vydal v rozporu s platným právním řádem.

Vydané

- **závazné stanovisko dle §4 odst. 2 zák. č.114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů,**
- **vydaný souhlas §12/odst.2 zák. č.114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů,**
- **udělený souhlas dle §37 odst. 2 zák. č.114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů,**
- **udělený souhlas §44 odst. 2 zák. č.114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů,**
- **povolání výjimky dle §56 odst.3 písm. c) zák. č.114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů**

jsou v rozporu se stanoviskem EIA MŽP č.j. : NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o. ze dne 30.dubna 2002:

"... 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...."

Investor stavby - ŘSD předložil dokumentaci pro stavbu 518 silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) v trase "J", která byla podmíněně připuštěna, přičemž důvody znemožňující realizaci trasy "Ss" v dlouhodobém horizontu vhodnější nebyly prokázány.

Ve stanovisku ČIŽP k dokumentaci EIA č.j. I/HI/10440/01 ze dne 16.1.2001 se uvádí:

" Oddělení ochrany lesa:

K dokumentaci EIA " Silniční okruh kolem Prahy, stavby 518,519 Ruzyně - Suchdol- Březiněves", oddělení ochrany lesa ČIŽP - OI Praha zaujímá stanovisko: z hlediska zákonů č. 289/95 Sb. a 282/91 Sb. lze souhlasit pouze s variantou Ss předložené dokumentace. Zákonem o lesích je les kvalifikován jako nenahraditelný prvek životního prostředí a jako národní

bohatství. Máli být naplněno posláním zák. č. 244/92 Sb., jsou m.j. , i z tohoto pohledu ostatní navržené varianty nevyhovující."

Odbor ochrany prostředí MHMP neprokázal veřejný zájem, který by výrazně převýšil zájem ochrany přírody, protože existuje trasa "Ss", která je v dlouhodobém horizontu vhodnější a je doporučena ve stanovisku EIA.

2) V rozporu s věcnou stránkou projektu severozápadního segmentu SOKP je posuzována jen část trasy - pouze stavba 518, která je z funkčního a věcného hlediska samostatně neprovozovatelná. Rozdělení trasy na stavby 518 a 519 je možné provést např. z projekčního hlediska, ale posuzování tak komplikované stavby v takto složitém a ekologicky cenném prostředí příměstské zeleně s vysokou rekreační funkcí je nutné provést v jednom celku, tj. obě stavby (518, 519) dohromady. Tento postup investora a odboru ochrany prostředí je typickým příkladem tzv. "salámové metody" prosazení neekologických, nešetrných staveb.

Požadujeme projednání obou staveb 518 a 519 SOKP Ruzyně - Březiněves z hlediska ochrany přírody dle zák. č.114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů v jednom celku.

3) OOP se vůbec nezabýval vlivem důsledků realizace stavby 518 SOKP resp. jeho přivaděče - ulice Kamýcká a Podbabská, která prochází ochranným pásmem zvláště chráněných území Podbabské skály a Baba a v blízkosti zvláště chráněného území Podhoří s botanickou a zoologickou zahradou. Přivaděč "Rybářka" v trase "J" by měl být zatížen 35 až 40 tisíci auty za den, což výrazně zvýší zatížení oproti stávajícímu provozu. To se projeví ve zhoršení ekologické situace ve zmiňovaných zvláště chráněných územích.

Požadujeme provedení expertního posouzení vlivu automobilového provozu vyvolaného zprovozněním stavby 518 SOKP na komunikacích Podbabská a Kamýcká na zvláště chráněná území Podbabské skály, Baba, Podhoří

4) Jsme přesvědčeni, že tvrzení investora o tom, že stavba svými vlivy nezasáhne zvláště chráněná území Sedlecké skály a Roztocký háj není pravdivé a že OOP MHMP ho akceptoval a učinil rozhodnutí bez skutečné znalosti konkrétní situace. Pokud je nám známo, nebylo vůbec provedeno místní šetření. To je v tomto případě podle našeho názoru pro přesné vytýčení hranice uvedených zvláště chráněných území a předmětné stavby a posouzení jejich vlivů nezbytné.

5) Projektovaná trasa "J" nesplňuje podmínky uvedené ve stanovisku EIA. V dopise ČIŽP řediteli ŘSD Ing. Laušmanovi č.j. 1/OP/8346/04/Kuf ze dne 31.května 2005 se uvádí:
"Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů považuje ČIŽP navrženou variantu staveb silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) - stavby 518 a 519, podle které je most přes Vltavu mezi MČ Praha Suchdol a MČ Praha 8 (Bohnice) projektován tak, jak je uvedeno v dokumentaci pro územní rozhodnutí (DÚR) č.j. 32/641/92/2003 předložené společností VIS, a.s. dne 7.11.2003, za potenciální vážné ohrožení zvláště chráněných území, jmenovitě přírodní památky Zámky, přírodní památky Sedlecké skály a přírodního parku Drahaň - Trója.

S ohledem na to, že tato varianta SOKP (tzv. varianta "J") byla v procesu EIA vyhodnocena jako nejméně vhodná z hlediska zájmů ochrany přírody, nicméně celkově jako v krajním případě přípustná za splnění podmínek, že se nedotkne přírodní památky Sedlecké skály a přírodní památky Zámky, a dále s ohledem na navržené řešení, které jedním z pilířů mostu stojí přímo v PP Sedlecké skály a skalní step PP Zámky přetíná v takovém úhlu, že stavba a provoz komunikace způsobí její postupnou degradaci a zánik, ČIŽP další pokračování prací na přípravě stavby, resp. její realizaci v uvedené trase považuje za závažné ohrožení dochovaného stavu přírody na území hlavního města Prahy (záměr je v rozporu s ustanovením § 5 odst. 1 zákona – obecná ochrana rostlin a živočichů, § 12 odst. 1 - ochrana krajinného rázu a přírodní park, § 36 - přírodní památka a § 37 odst. 1 - ochranná pásma zvláště chráněných území) a za nedodržení stanovených podmínek. Varianta "J" je tak zřejmě i v rozporu s ustanovením § 22 vyhlášky MDS č. 104/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů, která je prováděcí vyhláškou k zákonu o pozemních komunikacích, neboť nevyhází "z požadavků ochrany přírody a životního prostředí podle zvláštních předpisů", zde zákona o ochraně přírody a krajiny a zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Projektant (PUDIS, a.s.) tak porušuje závazné podmínky souhlasného stanoviska pro variantu "J" stanovené Ministerstvem životního prostředí (č.j.

NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o.), viz bod 23: "a) Mostní objekt bude navržen tak, že předpolí mostu (místo, kde se most odpojuje od terénu) bude ležet nad hranicí PP Sedlecké skály na levém břehu...." a 23 d) "Výstavba mostu a další stavební činnosti (např. odvoz materiálu z hloubeného tunelu Suchdol do nákladních člunů na Vltavě) nebude zasahovat do PP Sedlecké skály...".

Jak dokládá "Přírodovědný a biologický průzkum" provedený v rámci dokumentace SOKP kolektivem autorů, kontaktní adresa EVERNIA s.r.o., tř. 1 máje, Liberec, zpracovaný v roce 2003 na 16 menších lokalitách v a podél navržené trasy SOKP, varianty "J", je území mimořádně hodnotné z botanického hlediska. Nejen druhovou rozmanitostí (472 taxonů vyšších rostlin), ale i počtem druhů rostlin chráněných přímo podle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb., která je prováděcí vyhláškou k zákonu č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (celkem 13 chráněných druhů – 4 silně ohrožené, 9 ohrožených), patří lokality k posledním biologicky hodnotným územím, která se ještě na území hlavního města Prahy nacházejí. Jak dále dokládá autory studie uváděné zařazení jednotlivých taxonů do skupin urbanofobních až urbanofilních druhů - 63,5 % nalezených druhů patří do skupin mírně urbanofobní a urbanofobní. Tyto skupiny jsou výstavbou komunikace v území ohroženy.

Jelikož navržená varianta "J" se liší od stanovených podmínek za nichž byla prohlášena za ještě přípustnou v krajním případě, stala se tedy nepřipustnou a proto ČIŽP navrhuje rozpracování jiných variant komunikace (např. v trase "Ss" či "T") tak, jak bylo navrženo v původní dokumentaci EIA z r. 2001."

6) OOP se ve svém odůvodnění rozhodnutí opírá údajně též o studie firmy Evernia s.r.o., ale vyvozuje z nich naopak přijatelnost stavby 518! To je ovšem v naprostém rozporu s věcným hodnocením provedeným touto firmou a se závěry ČIŽP.

7) Použití vizualizace jako jednoho z podkladů pro hodnocení vlivu stavby na krajinný ráz pokládáme za naprosto nepřipustné. Vizualizace byla připravena investorem hrubě účelově s propagandistickými cíli a proto ji rozhodně nelze použít jako objektivní odborný podklad. - např. skupina srnek pobíhající na dálničním tunelu, záměrné nezobrazování konfliktních míst - např. výdych tunelu Suchdol, kontakt okruhu se zástavbou, provoz neodpovídající předpokládaným intenzitám atp.

8) OOP v odůvodnění v žádném případě dostatečně neprokázal převahu jiného veřejného zájmu nad zájmem ochrany přírody dle §56 odst.3 písm. c) zák. č.114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Předmětná tvrzení uvedená na straně 8 jsou prakticky všechna dílem nepravdivá, dílem zcela nepodložená a jsou v rozporu s dostupnými odbornými podklady. OOP tak hrubě a **zásadně porušuje princip materiální pravdy.**

OOP se odvolává zejména na usnesení vlády č. 741/1999 a závazky ČR vůči EU a NATO. Usnesení č. 741/1999 se přitom SOKP vůbec nezabývá! (Ve vládním usnesení č. 631/1993 je naopak uloženo, aby trasa SOKP byla určena v rámci ÚP VÚC Pražského regionu!) Závazky vůči EU vyplývají především z direktivy 1692/96/EU o komunikacích TEN, v jejichž systému je SOKP zařazen a z kapitoly "Doprava" Přístupové smlouvy ČR k EU. **Umístění stavby do skeletu města a směřování tranzitní a městské dopravy (a faktická absolutizace jejího účelu jako vnitroměstského spojení) je naopak s těmito dokumenty a s funkcí sítě TEN v přímém rozporu! Sít' TEN má ze své definice sloužit plynulé dálkové dopravě a městské celky obcházet a chránit!**

Vazbu na problematiku obrany země a NATO silničního okruhu kolem Prahy včetně mostu přes Vltavu, jenž má mimořádný celostátní strategický význam a jehož narušení by se nepochybně projevilo velmi nepříznivě v mírových i mimořádných podmínkách, vyjadřuje náčelník generálního štábu AČR generál Šedivý ve svém dopise z 3/12/2001 (viz příloha): "... Některé z tras předpokládají výstavbu tunelů, které vytvářejí z vojenského hlediska, nejslabší místo trasy pro svoji zranitelnost, obtížnou možnost obnovy a nesnadné vytyčení a realizaci objížďky.

Komunikace tohoto typu jsou častým cílem pro vzdušné napadení, což s sebou nese i možnost bezprostředního ohrožení civilního obyvatelstva žijícího v těsné blízkosti.

Z uvedených důvodů nedoporučuji realizaci variant, které na silničním okruhu kolem Prahy předpokládají výstavbu tunelů a jsou vedeny hustě obydlenými oblastmi.

Z hlediska zájmů Městské části Praha Suchdol a i ostatních dotčených obcí se jeví jako výhodnější Vámi navrhovaná varianta "Ss" ..."

Výroky o tom, že stavba přispěje ke zlepšení životního prostředí v okrajových sídlištích Prahy 6 a Prahy 8 a zároveň přispěje ke snížení nehodovosti, zvýšení dopravní propustnosti na stávajících dopravních tazích a ke zvýšení bezpečnosti provozu nelze již označit jinak než jako úplně absurdní. Na radiálách a dalších souvisejících komunikacích dle dostupných dopravně inženýrských podkladů dojde naopak k výraznému či dokonce násobnému nárůstu dopravních intenzit v dotčeném území se všemi negativními dopady.

K problematice bezpečnosti plynulosti provozu se vyjádřil na objednávku ŘSD počátkem minulého roku expertní tým ČVUT Fakulty stavební vedený Prof. F. Lehovcem v odborném posouzení toho, jak projekt trasy "J" v dokumentaci DÚR splňuje právní předpisy a normy. Expertiza poukazuje na to, že trasa "J" nevyhovuje normě EU č. 2004/54/EC z pohledu minimálních požadavků na bezpečnost tunelů trans-evropské dopravní sítě TEN-T. K dopravnímu uspořádání na Suchdole se v expertize říká: **”projektované uskupení dvouúrovňových tunelů a mostu je z provozního a uživatelského hlediska velmi nevhodné (na délce 3,2 km není možný přejezd mezi protisměrnými dopravními pásy)...”** V závěru se ve zprávě uvádí **”Lze konstatovat, že dokumentace ve značně míře respektuje národní standardy a směrnici Evropské komise a Rady. Některé provozní soubory jsou řešeny velmi pečlivě a některé je nezbytné prohloubit nebo doplnit, týká se to hlavně důležitých souborů měření dopravních dat, řídicího systému a dopravního systému. Podstatně větší pozornost je věnována technologii (napájení) než dopravnímu systému. Posuzovaná dokumentace neřeší základní vztahy mezi bezpečností dopravy, stavebním uspořádáním a technologickým vybavením. Je proto nezbytné zpracovat studii bezpečnosti a analýzu rizik, které vznikají především v úseku, v němž těsně navazují tunelové a mostní objekty.”**

Ve "Studii bezpečnosti a analýzy rizik" provedené firmou CityPlan - září 2005 se v části "Shrnutí doporučení a požadavků na stavební řešení, technologické vybavení a preventivní opatření, které vyplynuly ze studie bezpečnosti a analýzy rizik" mimo jiné uvádí:

- *Prověřit možnost zřízení nouzové větve "F" v MÚK (mimo úrovněová křižovatka) Rybářka, která bude sloužit pro možnost okamžitého vyklizení tunelu Suchdol při obousměrném provozu v horní úrovni (t.j. po patru, které v normálním provozním stavu slouží výhradně pro směr Ruzyně) do přivaděče Rybářka.*
- *Prověřit možnost rekonstrukce stávající silnice II/241 v MÚK Výhledy vzhledem k okolnosti, že v této křižovatce je možné odpojení pouze ve směru od hlavního města směrem na Statenice – Černý Vůl (absence přímého propojení na městskou část Praha – Suchdol)*
- *Prověřit možnost nouzového vyklizení hlavní trasy SOKP v havarijním stavu mimo hlavní trasu a zároveň mimo speciální silniční objekty (tunely, mosty, ...) v prostoru křižovatky Rybářka účelovou cestou na nejbližší místní komunikaci*
- *Upravit technické řešení hlavní trasy SOKP a ramp mimoúrovňových křižovatek v ní tak, aby zcela vyhovovalo ve všech úsecích platným požadavkům ČSN.*
- *Dořešit možnost únikových cest v případě stavu ohrožení nebo havarijního stavu jak v horní, tak zvláště v dolní úrovni mostu včetně reálného návrhu bezbariérového řešení*
- *posoudit mostní konstrukci z hlediska požární bezpečnosti dnes známými a používanými metodami a nahradit tak zcela nedostatečný průkaz této odolnosti v posudku DÚR s velmi sporným výsledkem požární odolnosti R 15 min.*
- *Navrhnout opatření, které by vážnou otázku požární bezpečnosti seriózně řešilo*
- *Provést hlubší analýzu tohoto mostu z hlediska rizik a následků teroristického útoku*
- *Prověřit možnost úpravy tunelu Suchdol z uspořádání 2x3 jízdní pruhy na uspořádání 2x4 jízdní pruhy, přičemž tři pruhy jsou navrženy jako jízdní a jeden pruh je navržen jako nouzový a v příslušných místech jako připojovací (resp. odbočovací prodloužené délky.*
- *Prověřit možnost úpravy příčného uspořádání tunelu Rybářka z obousměrného na tunel s protisměry v oddělených tunelových troubách, minimálně v uspořádání 2x1,5 pruh s jedním pruhem a s jedním pruhem nouzovým (v každém směru), eventuelně alespoň na tunel obousměrný s vloženým středním nouzovým pruhem, který je fyzicky a oddělený od pruhů jízdních.*
- *Sjednotit návrh řešení tunelových objektů s platnými předpisy, zejména s Evropskou direktivou, která zpřísňuje některé podmínky pro navrhování těchto staveb (minimální podélné sklony, umístění SOS výklenků, umístění zálivů, ... atd.)*

Snad jediným pravdivým argumentem je tvrzení, že stavba byla prohlášena za veřejně prospěšnou stavbu v ÚP sídelního celku hl.m. Prahy. Zde ovšem důrazně upozorňujeme na skutečnost, že zpracování DÚR 518 a 519 zadalo ŘSD svévolně již v květnu roku 1998, tedy 16 měsíců před schválením ÚP HMP a 4 roky před dokončením procesu porovnávání variant rámci procesu EIA v dubnu 2002!

Důležitá je v této souvislosti jistě také ta skutečnost, že záměr není v souladu s platným nadřazeným územním plánem velkého územního celku rajónu Pražské středočeské aglomerace. Na tom nemění nic ani to, že předmětná stavba SO byla zahrnuta do konceptu nového ÚP VÚC Pražského regionu, neboť k variantnímu konceptu dosud nebylo vydáno ani závěrečné stanovisko, natož aby byl schválen invariantní návrh, a také proto, že území hlavního města bylo z projednávání tohoto ÚP VÚC vynecháno, tudíž pro Prahu i nadále platí dosavadní ÚP VÚC, který schválila vláda republiky. Dále uvádíme citát ze stanoviska MŽP ke konceptu ÚPN VÚC Pražského regionu č.j. 710b/OPVŽP/02MS z 27.5.2002:

" Ke konceptu ÚPN VÚC Pražského regionu předaly věcné odbory Ministerstva životního prostředí připomínky, z hlediska složkových zákonů ve své gesci, odboru posuzování vlivů na životní prostředí. Jeho prostřednictvím uplatňuje Ministerstvo životního prostředí, jako dotčený orgán státní správy ve smyslu § 21 zákona č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění, tyto připomínky a podmínky pro další postup přípravy:

Ke konceptu ÚPN VÚC:

*1. Doporučujeme do řešení ÚPN VÚC zahrnout správní území hl. m. Prahy. Při současném stavu, kdy je v řešeném území v rozporu s logikou vztahů "prázdné místo", zůstává na území hl. m. Prahy také formálně v platnosti starý ÚPN VÚC Pražské a středočeské SRA, se kterým je územní plán hl. m. Prahy v rozporu, a to i po schválení nového ÚPN VÚC Pražského regionu. **Výše uvedené skutečnosti mají mimo jiné za následek nemožnost veřejného projednání závažných záměrů na území hl. m. Prahy. Jde o stav, kdy je územní plán obce prakticky nadřazen ÚPN VÚC, což je v rozporu s § 30 zákona č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů.***

2. Upozorňujeme na neexistenci zásadních koncepčních urbanistických variant, které neobsahoval ani předtím zpracovaný koncept územní prognózy, využitý jako podklad pro zadání. Ke zpracovávané variantě setrvačného samopohybu vývoje Prahy na úkor okolí přichází v úvahu i varianta decentralizovaného rozvoje celého metropolitního prostoru bez dalšího růstu Prahy, ale s kultivací a růstem měst v dobré dostupné vzdálenosti a zlepšováním jejich dopravního spojení s Prahou (což koncept ÚPN VÚC zčásti obsahuje, ale Prahu nechává dle jejího územního plánu se rozšiřovat dál), nebo varianta jednoho nebo dvou variantních rozvojových center, z nichž nejrealističtější by bylo Kladno, připojené rychlodráhou a změněné z průmyslového města na Praze odlehčující administrativně – obchodní centrum, nebo Lysá n. L. – Milovice, využívající bývalý vojenský prostor. Tímto způsobem by se daleko lépe chránila i Pražská památková rezervace před tlakem komercializace a vytěšňování bydlení z centra, což lze v kontextu celého Středočeského kraje považovat jednoznačně za pozitivní.

3. Při řešení severozápadní části městského silničního okruhu respektovat stanovisko MŽP o hodnocení vlivů podle § 11 zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, k projektu "Silniční okruh kolem Prahy, stavby 518 a 519, Ruzyně – Březiněves", č. j. NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e. o. Z hlediska vlivů na životní prostředí MŽP doporučuje realizaci varianty "B" (dle EIA "Ss"). Varianta "A" (dle EIA "J") je možná pouze v případě, že koncept ÚPN VÚC Pražského regionu vyloučí možnost realizace varianty "B", máme však za to, že dosavadní řešení ÚPN VÚC ani posouzení vlivů koncepce na životní prostředí realizaci varianty "B" nijak nevylučuje. U varianty "B" je přiváděč ze Suchdola na silniční okruh (MÚK u Velkých Přílepech) navržen v nové trase, čímž se účelově vytváří radiála Kladno – Suchdol – Zenklova. Ve variantě "A" jsou přitom všechny zátěže od Kladna na silniční okruh směřovány na R7. Varianta "B" je při vybudování MÚK se silnicí II/608 v oblasti napojení Klecan zcela srovnatelná s variantou "A" a rozdělení zátěží od Kladna nemá opodstatnění. Dále je v této věci také potřeba respektovat stanovisko bezpečnostních složek státu, které z vojensko – strategického hlediska upřednostňují variantu "B", a v neposlední řadě i otázku ekonomickou, kdy vzhledem k náročnosti technického řešení varianty "A" je tato výrazně dražší."

Jsme přesvědčeni, že k výše uvedeným skutečnostem a souvislostem musí přihlídnout i OOP MHMP, i když z části přesahují rámec ochrany životního prostředí. To platí obzvláště v případě, kdy se OOP snaží odůvodnit převahu jiného veřejného zájmu nad zájmem ochrany přírody nepravdivou a nepatřičnou argumentací. Odpovídá to požadavku § 3 odst. 1 správního řádu: **”Správní orgány postupují v řízení v souladu se zákony a jinými právními předpisy. Jsou povinny chránit zájmy státu a společnosti, práva a zájmy občanů ...”**.

9) V odůvodnění rozhodnutí je komunikace označena za ryze dálniční stavbu kategorie R34/100. K tomu uvádíme, že MD svým dopisem č.j. 28/2003-120-RS02 z 16.1.2003 zařadilo na žádost ŘSD stavby SOKP do kategorie silnice I. třídy, I/1-čtyřpruhová komunikace. Charakteristika komunikace uváděná v odůvodnění rozhodnutí je tedy v rozporu s kategorizací staveb SOKP dle vyjádření MD. Kategorizace přitom přímo ovlivňuje řadu návrhových prvků a náležitostí.

10) Za naprosto nepochopitelný pokládáme závěr OOP, že pro danou stavbu neexistuje jiné uspokojivé řešení, což je popření stanoviska k dokumentaci EIA a souvisejících dokumentů, které se zabývaly ochranou přírody při přípravě dokumentace pro DÚR.

11) OOP jako správní orgán I. stupně ve věci rozhodoval v rozporu s § 9 odst.1 správního řádu - ředitel odboru ochrany prostředí MHMP Ing.arch.Jan Winkler je s ohledem na poměr k věci vyloučen z projednávání a rozhodování věci, poněvadž v průběhu roku 2001 a v dalších letech jako člen komise pro územní rozvoj a jako radní Městské části Praha 6 vehementně prosazoval stejně jako současný primátor hl.m.Prahy a bývalý starosta Městské části Praha 6 MUDr. Pavel Bém variantu silničního okruhu ”J” a v tomto směru organizovali společné akce se starosty městských částí Praha 7,8 a 13 a rovněž se starosty přilehlých obcí Středočeského kraje. S odkazem na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze 16.12.2004j, čj. 2 As 21/2004-67, vznášíme námitku podjatosti rovněž **všech** zaměstnanců odboru ochrany prostředí MHMP, a to s ohledem na jejich přímou funkční, pracovněprávní a mzdovou závislost na řediteli odboru ochrany prostředí MHMP a primátorovi hl.m.Prahy.

Jako důkaz připojujeme ”Nové návrhy silničního okruhu ohrožují život Prahy!” - časopis Šestka, červen 2001 a petice starostů čtyř městských částí organizovaná starostou Prahy 6 MUDr. Bémem a dalšími otištěná v časopise Šestka, dopis Ing.arch. Winklera, radního MČ Prahy 6 č.j. Win/56/01/Ba ze dne 22.6.2001 obcím podél trasy ”Ss”, petice za vznik politického hnutí ”Nezávislí pro Prahu”- zastupující osoba petičního výboru uvolněný radní Ing. arch.Winkler - volby 2002- vše v přílohách. Dále navrhuje, aby byl proveden důkaz zvukovým magnetickým záznamem z veřejného projednání posudku stavby Silničního okruhu kolem Prahy, stavby 518 a 519 Ruzyně-Březiněves, konaného 6. a 7.12.2001 v aule České zemědělské univerzity v Praze-Suchdole, a to v části se záznamem vystoupení tehdejšího starosty MČ Prahy 6 a současného primátora hl.m.Prahy MUDr. Pavla Béma. Záznam je archivován na MZP ČR.

12) Mimořádnou pozornost je třeba věnovat odůvodnění rozhodnutí na straně 3, v němž se správní orgán I. stupně odvolává na výsledky procesu EIA, které byly jedním z rozhodujících faktorů pro vydání souhlasného rozhodnutí. Zde je třeba zdůraznit, že po 30.4.2002, kdy bylo vydáno stanovisko Ministerstva životního prostředí ČR, došlo k tak zásadní změně rozhodných skutečností pro posuzování vlivů Silničního okruhu kolem Prahy, stavby 518 a 519, na životní prostředí, že toto stanovisko je v současné době překonané a nově vzniklý stav, zejména z hlediska synergického efektu, naléhavě vyžaduje aktualizaci tohoto stanoviska. Kromě rozsáhlého investičního projektu výstavby terminálu SEVER letiště Praha-Ruzyně je to nová startovací a přistávací letová dráha výše zmiňovaná, která v době procesu EIA v r. 2001 a 2002 vůbec nebyla vzata v úvahu, a jsou zde ještě další nové skutečnosti, které byly v průběhu procesu EIA výrazně podceněny.

Jde především o prognózu vývoje tranzitní dopravy přes ČR po vstupu ČR do Evropské unie. Zpracovatel posudku EIA Dr. Vyhnálek vzal v této věci bohužel za základ vyjádření zřetelně podjatého ing.Kloudy, zaměstnance Ředitelství silnic a dálnic, které je navrhovatelem v tomto správním řízení a který v příloze posudku č.80 uvedl, že **”vliv vstupu ČR do EU na tranzitní dopravu dnes nikdo neumí odhadnout”**. Nicméně ing.Klouta dovedl, že **”nejsou však žádné důvody předpokládat několikanásobný nárůst”**, a to bez jakékoliv komparativní expertizy např. pokud jde o nárůst této tranzitní dopravy po vstupu Rakouska do EU. Skutečný nárůst tranzitní nákladní dopravy motorových vozidel nad 3,5 tun po vstupu ČR do EU je však proti předpokladům ing. Kloudy vskutku

enormní.

Podle údajů Cizinecké a pohraniční policie ČR přejelo hranice ČR v únoru 2004 pouze cca 538.000 nákladních motorových vozidel nad 3,5 tun, v říjnu 2004 to bylo již cca 800.000 vozidel a v září 2005 již dokonce cca přes 1.000.000 nákladních motorových vozidel nad 3,5 tun.

Pokud tedy napadené rozhodnutí vycházelo ze závěrů procesu EIA z r. 2001 a 2002, jde v této oblasti ve vztahu k ochraně přírody a krajiny o zcela nesprávná a zásadně překonaná skutková zjištění, která mohou mít na tuto složku životního prostředí katastrofální důsledky.

13) Zároveň se domníváme že závěrečné stanovisko EIA stanoviskem EIA MŽP č.j.: NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o. ze dne 30.dubna 2002 **ztratilo svou platnost** z formálně platných důvodů **ke dni 1.5.2004**. Citace z vyjádření Mgr. Černoouse - Ateliér pro životní prostředí - Praha 29. 6. 2004:

*"Přijetím zákona č. 100/2001 Sb. s účinností od 1. 1. 2002 byla zrušena celá část zákona č. 244/1992 Sb. upravující posuzování záměrů — tzv. projektová EIA. (ke dni 1. 5. 2004 byl zákon č. 244/1992 Sb. zrušen celý). Otázkou, kterou se dále budu zabývat je, jestli stanoviska k záměrům vydaná podle zákona č. 244/1992 Sb. jsou stanovisky, na které se vztahuje úprava zákona č. 100/2001 Sb. a to zejména **omezení doby platnosti stanoviska na 2 roky** (§ 10 odstavec 3 zákona č. 100/2001 Sb.).*

Za prvé je nutno vycházet ze skutečnosti, že zákonodárce zachoval v novém zákoně o posuzování terminologii předchozího zákona — výsledek procesu je nazýván i nadále "stanovisko", pouze došlo ke změně procesu vedoucího k jeho vydání a částečně byl i upraven okruh záměrů, které podléhají posuzování. Zákonodárce přitom výslovně nevyločil, že by stanoviska vydaná podle dřívějšího zákona pozbyla platnosti a nebyla nadále použitelná jako odborný podklad (jak byla a jsou vydávána) pro další rozhodování.

V případě, že bychom popřeli kontinuitu stanovisek, znamenalo by to pro ty, kteří hodlají realizovat svůj záměr a získali již stanovisko EIA podle zákona č. 244/1992 Sb., nehospodárnou a šikanózní obstrukci. Neboť jestliže stanovisko podle zákona č. 244/1992 Sb. není stanoviskem ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., pak každý, kdo sice prošel procedurou podle zákona č. 244/1992 Sb. (a dosud nezískal následné konečné rozhodnutí povolující realizaci záměru) musí opakovaně postoupit proceduru posuzování vlivů (nyní podle zákona č. 100/2001 Sb.), protože stanovisko podle dřívějšího zákona nemůže nahradit stanovisko podle nového zákona. Oznamovatel totiž nemá stanovisko podle zákona č. 100/2001 Sb. a bez něj nemůže získat žádné další rozhodnutí — viz § 10 odstavec 4 zákona č. 100/2001 Sb.

Popření kontinuity stanovisek je dále v rozporu se systematickým výkladem zákona č. 100/2001 Sb. V jeho přechodném ustanovení § 24 odstavci 2 je stanoveno, že posuzování zahájená před účinností zákona č. 100/2001 Sb. mají být dokončena podle zákona č. 244/1992 Sb. — toto ustanovení nelze vyložit jinak, než že pouhá změna procesu nemá vliv na charakter a použitelnost výsledného aktu. Kdyby tomu bylo jinak, zákonodárce by tímto vlastně stanovil, že mají být zcela zbytečně dokončeny procesy a vydány akty, které (pro svou odlišnost od "stanoviska úzce podle zákona č. 100/2001 Sb.) nemají žádného právně relevantního využití (jak je ukázáno v předchozím odstavci).

*Z obou předchozích odstavců jednoznačně vyplývá, že popření kontinuity stanovisek vede k absurdním závěrům. A contrario proto musíme dovést, že **existuje kontinuita stanovisek, tedy stanovisko vydané v procesu podle zákona č. 244/1992 Sb. je stanoviskem i podle a pro zákon č. 100/2001 Sb.** a že se na něj uplatní i omezení stanovená pro stanoviska tímto zákonem č. 100/2001 Sb. — tedy i časové omezení jeho platnosti na dva roky s množností prodloužení.*

*Pro nedostatek výslovné zákonné úpravy je dále nutno dovést počátek běhu dvouleté lhůty pro stanoviska vydaná v procesu podle zákona č. 244/1992 Sb. Vlastnost "dvouleté platnosti" stanoviska vznikla až nabytím účinnosti zákona č. 100/2001 Sb., v případě, že bychom za počátek běhu této dvouleté lhůty označili den který byl 1. lednem 2002 přiznali bychom zákonu č. 100/2001 Sb. retroaktivní účinky (v neprospěch subjektů zákona) — takováto retroaktivita by však musela být zákonem stanovena výslovně. Protože však zákon výslovnou úpravu neobsahuje, **počala stanoviskům vydaným před 1. lednem 2002 běžet dvouletá lhůta platnosti právě tímto dnem** a jejich platnost*

skončila 1. ledna 2004 (jestliže nebyla mezitím prodloužena anebo nebyl přerušen její běh). Stanoviskům, vydaným na základě přechodného ustanovení podle procesu stanoveným zákonem 244/1992 Sb. avšak až po účinnosti zákona č. 100/2001 Sb. počala tato lhůta běžet od jejich vydání stejně, jako by byla vydána podle procesu stanoveného zákonem č. 100/2001 Sb."

14) Vzhledem k výše uvedenému a k dikci zákona č.100/2001Sb. považujeme za naprosto nepřijatelné, aby správní orgán jako orgán moci výkonné zcela svévolně a účelově interpretoval nejednoznačnost příslušné části zák.č. 100/2001Sb. v části odůvodnění rozhodnutí týkající se na str. 10 námitky o.s. Společnost Šáreckého údolí, s kterou se odvolatel ztotožňuje. Přechodné ustanovení §24 odst.2 zák. 100/2001 Sb. sice hovoří o způsobu dokončení řízení zahájených dle předchozího zákona, nicméně otázku platnosti stanoviska neřeší. Interpretace neomezené platnosti stanoviska správním orgánem se jeví v rozporu s účelem a duchem zákona. K objektivnímu rozhodnutí měl správní orgán I. stupně v tomto případě řízení přerušit a požádat příslušný orgán, kterým je ve věci interpretace zákona pouze soud, o závazné stanovisko a teprve poté v řízení pokračovat.

15) OOP jako správní orgán I. stupně se v napadeném rozhodnutí vůbec nevypořádal s legislativou v oblasti ochrany ovzduší, zejména se zákonem č.86/2002 Sb. a prováděcím nařízením vlády č. 350/2002 Sb. Zde především poukazujeme na stanovisko Ministerstva životního prostředí ČR z 12.3.2001, zn. 727/740/01, které zdůrazňuje roční limitní hodnoty na ochranu vegetace. Nabízí se otázka, zda vůbec správní orgán I. stupně tyto závazné dopady v kumulativním působení zkoumal, zvláště vezmeme-li v úvahu výrazně klesající limity s cílovým řešením v r. 2010. Není třeba jistě dodávat, že citované stanovisko MŽP ČR z 12.3.2001 bylo vydáno ještě před vstupem České republiky do Evropské unie a nová legislativa v oblasti ochrany ovzduší je transpozicí závazných směrnic Evropské unie, které jsou pro Českou republiku od 1.5.2004 závazné.

16) Napadené rozhodnutí zcela ignoruje kumulativní působení znečišťujících látek a činností v zájmovém území, a to zejména s ohledem na již vydané závěry zjišťovacího řízení k záměru "Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně", k němuž podalo připomínky Hl. m. Praha dne 26.10.2005. Správní orgán I.stupně v rozporu s § 12 odst.2 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí se ve vydaném rozhodnutí tímto synergickým efektem vůbec nezabýval, ačkoliv mu to zákon výslovně ukládá, a to zejména s ohledem na mezní hodnoty.

Z výše uvedených důvodů proto **n a v r h u j e m e**,
aby odvolací orgán podle § 59 odst.2 správního řádu napadené rozhodnutí

z r u š í l .

Přílohy:

- Nové návrhy silničního okruhu ohrožují život Prahy! - časopis Šestka červen 2001
- petice "Radnice žádá o pomoc" - starostové Prahy 6, 7, 8 a 13 - 06/2001
- inzerát petice organizované starostou Prahy 6 MUDr. Bémem v časopis Šestka 06/2001
- dopis Ing.arch. Winklera, radního MČ Prahy 6 č.j. Win/56/01/Ba ze dne 22.6.2001
- petice za vznik pol. hnutí - zastupující osoba uvolněný radní Ing. arch.Winkler - volby 2002
- dopis MD č.j. 28/2003-120-RS02 z 16.1.2003
- dopis náčelníka gen. štábu AČR - generála Šedivého ze dne 3.12.2001
- Stručná rekapitulace a vyjádření k vývoji územních plánů ..., Ing. Korf, Ing. Hejl - 30.1.2002

V Praze 4. ledna 2006

Nové návrhy silničního okruhu ohrožují život Prahy!

Radnice žádá občany o podporu. Stavba takového silničního okruhu Prahy, která městu ulehčí v katastrofální dopravní situaci, je ohrožena. Nové návrhy trasy okruhu mohou situaci naopak zhoršit. Starostové městských částí Praha se proto obracejí na občany s žádostmi o podporu.

Silniční okruh je v územním plánu Prahy navržen ve variantě „J“, tzv. suchdolské, která navazuje na již dokončovanou „ruzyňskou“ část okruhu a vede od letiště směrem přes obce Horoměřice, Lysolaje a Suchdol a přes velké přemostění Vltavy na Prahu 8, kde se napojuje u obce Březiněves na silniční radiálu Cínovecká. Z hlediska dopravního i ekologického byla tato trasa vyhodnocena jako neoptimálnější. Přesto nyní dochází k jejímu zpochybňování, a to jak ze strany Suchdola, tak i z nejvyšších vládních míst – ministerstva průmyslu a obchodu i ministerstva životního prostředí. Prosazována je varianta „Ss“, vedoucí velkým obloukem ve zhruba dvojnásobné vzdálenosti od Prahy směrem více na sever, nad obce Statenice a Únětice, přes Řež, případně ještě výše až na



Kralupy nad Vltavou. Stavba silničního okruhu by se tak neúměrně vzdálila od Prahy, nijak by neulehčila již tak katastrofální dopravní situaci hlavního města a vedla by pouze k vyhození peněz daňových poplatníků. Statisíce aut by i nadále projížděly celým městem!

„Rozhodně nemohu souhlasit s tím, aby se stavba silničního okruhu neúnosně vzdalovala od samotného města,“ prohlašuje rezolutně starosta Prahy 6 Pavel Bém.

Stejné stanovisko mají i jeho kolegové z ostatních dotčených částí města a představitelé hlavního

města v čele s primátorem. „Už nyní máme obrovské problémy s dopravou a naši občané se nemají šanci dostat do města. Jiná varianta než suchdolská je zcela nesmyslná,“ prohlašuje například starosta Prahy 8 Josef Nosek. Starostové nejvíce dotčených městských částí, Prahy 6, 7, 8 a 13 se proto s peticí obracejí na občany a žádají o podporu. „Situace je opravdu vážná a je čas, aby své řekli i občané,“ vysvětluje starosta Bém.

Pro tzv. suchdolskou variantu hovoří podle Béma tři argumenty: vzdálenost okruhu od Prahy, která musí být optimální, aby byl okruh využíván, ekologické hledisko a rychlost výstavby okruhu.

„Možná to bude znít překvapivě, ale návrh silničního okruhu procházející územím směrem přes Suchdol je i z ekologického hlediska nejméně zatěžující,“ dodává starosta. Z porovnání jednotlivých variant silničního okruhu (viz mapka) totiž vyplývá, že pouze v návaznosti na velké přemostění Vltavy u Suchdola se tzv. suchdolská trasa dotýká oblasti, kterou lze označit jako „významnou ekologickou zátěž“, fakticky ji ale neprotíná. Na rozdíl od jiných variant tedy prochází pásmy, kde je míra ekologické zátěže přijatelná.

Ani rychlost výstavby okruhu není podle starosty zanedbatelná. Jakmile totiž bude dokončena část okruhu vedoucího k ruzyňskému letišti, hrozí, že veškerá tranzitní doprava se stočí směrem na Prahu 6. „Náklady na výstavbu jednotlivých variant do značné míry předurčují časovou návaznost budoucích etap výstavby okruhu na tu, která je dnes dokončovaná v ruzyňské lokalitě. Naší prioritou je, aby byla co nejdříve zahájena etapa další. Jakékoli prodlužování následné výstavby nezpůsobí nic jiného než zvýšení dopravy tam, kde aktuální trasa bude končit. Skončí-li v lokalitě ruzyňského letiště, bude to znamenat dramatický nárůst dopravy na Evropské, Patočkově a Karlovarské a ještě daleko větší přetížení centrální části Dejvic, ulic Milady Horákové, Chotkových sadů a Letné. To je z hlediska dopravní zátěže naprosto neúnosné,“ tvrdí starosta.

Také primátor Jan Kasl vyjadřuje své jednoznačné stanovisko: „Odmítám odkládání realizace největší priority silničních staveb města – severozápadní části silničního okruhu. Tato stavba schází Praze zřejmě nejvíc, protože nejbližší most od Holešovického je až v Kralupech a všechna auta jedoucí z jednoho břehu Vltavy na druhý musí sjet do Pražské kotliny a „dusit“ Prahu 8, 7, 6, respektive celé centrum. Stopa okruhu Suchdolem (v tunelu) je rezervována více než 60 let. Silniční okruh (SO) byl potvrzen v procesu projednávání a schvalování Územního plánu hl. m. Prahy, mimo jiné i ministerstvem životního prostředí. Mne osobně ministr Kužvar v květnu 1999

ujistil o podpoře této trasy SO a v chápání jeho významu pro snížení dopravní zátěže města.

Neustálé zpochybňování dohodnutých řešení vede ke zhoršování situace v Praze 6, 7 i 8 a limituje postup realizace městského okruhu (úsek Malovanka – Prašný most – Špejchar – Pelc Tyrolka), protože není možné zprovoznit městský okruh před okruhem silničním, jinak by došlo k ztažení tranzitní dopravy do Pražské kotliny.

Poslední – zcela absurdní – argumenty ministerstva průmyslu a obchodu o využití SO pro obsluhu jakýchsi dosud neexistujících průmyslových zón už vůbec nechápu. To že velké třesky (plesky?) ministra MPO mají být vykoupeny zdravím a životy obyvatel Prahy, považuji za nehorázné a trestuhodné. Pevně věřím, že se už ozve dosud mlčící většina Prahy a nenechá se utlačovat skupinkou, osobující si právo na veřejné mínění,“ dodává primátor.

Záhadou je, proč představitelé Suchdola odmítají variantu „J“, když si sami prosadili, že část silničního okruhu, vedoucí přes tuto městskou část, bude pod zemí, a plocha nad zahloubeným tunelem bude zatravněná. „Suchdol uplatnil velmi tvrdé nároky a nakonec se přistoupilo na zvýšené náklady a průchod okruhu pod zemí. Nicméně nechuť k tomuto průchodu zavdala příčinu k tomu, aby se na politické a komunální úrovni začalo lobovat a varianta „J“ je nyní zpochybňována ministerstvem obchodu a průmyslu, ministerstvem životního prostředí a hejtmanem Bendlem. Důvody neznám, nicméně je to naprosto neprofesionální zásah do nadřazeného dopravního skeletu,“ tvrdí člen komise pro územní rozvoj a radní Prahy 6 Jan Winkler. V Tuchoměřicích se proto nedávno konala schůzka představitelů Prahy a přilehlých obcí a i na ní bylo dohodnuto, že bude předloženo společné prohlášení prosazující variantu přes Suchdol.

Suchdolskou variantu prosazují i ostatní členové komise pro územní rozvoj. „Severní varianta je nesmyslná,“ řekl například člen komise, další radní Prahy 6 Jan Šafr. Podle zastupitele Jiřího Hermanna „bude průjezd přes most do Prahy 8 mimo jiné znamenat obrovské ulehčení pro Prahu 7 v ulici Veletržní, která je permanentně ucpaná. Vést silniční okruh jinudy než přes Suchdol, tedy co nejkratší cestou od města, ztrácí smysl.“

„Jde hlavně o čas,“ připojuje se další zastupitel Alexandr Tuček: „Potřebujeme, aby fungoval nejen celý vnější okruh, ale v návaznosti i okruh městský“.

Zvláštní na celém problému je, že se objevují nepotvrzené informace o tom, že na změně trasy silničního okruhu mají zájem lidé, kteří si koupili pozemky v těch lokalitách, kudy se prosazuje severní varianta silničního okruhu. Komu tedy vlastně o co jde?



RADNICE ŽÁDÁ OBČANY O POMOC:

Petice čtyř městských částí „Doprava – věc veřejná“

Stavba takového silničního okruhu Prahy, který městu ulehčí v katastrofální dopravní situaci a povede přes Ruzyň, Suchdol a Březiněves, včetně vysokého přemostění Vltavy v Suchdole je ohrožena. Nové návrhy trasy okruhu situaci mohou jen zhoršit. Starostové Městských částí Praha 6, 7, 8 a 13 se proto obracejí na občany s žádostí o podporu.

Silniční okruh je v územním plánu Prahy navržen ve variantě „J“, tzv. suchdolské, která navazuje na již dokončovanou „ruzyňskou“ část okruhu a vede od letiště směrem přes obce Horoměřice, Lysolaje a Suchdol a přes velké přemostění Vltavy na Prahu 8, kde se napojuje u obce Březiněves na silniční radiálu Cínovecká. Z hlediska dopravního i ekologického byla tato trasa vyhodnocena jako neoptimálnější. Přesto nyní dochází k jejímu zpochybňování, a to jak ze strany Suchdola, tak i z nejvyšších vládních míst – ministerstva průmyslu a obchodu i ministerstva životního prostředí.

Prosazována je varianta vedoucí velkým obloukem ve zhruba dvojnásobné vzdálenosti od Prahy směrem více na sever, nad obce Statenice a Únětice, přes Řež, případně ještě výše až na Kralupy nad Vltavou. Stavba silničního okruhu by se tak neúměrně vzdálila od Prahy, nijak by neulehčila již tak katastrofální dopravní situaci hlavního města a vedla by pouze k vyhození peněz daňových poplatníků. Statisíce aut by i nadále projížděly celým městem.

„Rozhodně nemohu souhlasit s tím, aby se stavba silničního okruhu neúnosně vzdalovala od samotného města,“ prohlašuje rezolutně starosta Prahy 6 Pavel Bém. Stejné stanovisko mají i jeho kolegové z ostatních dotčených částí města a představitelé hlavního města v čele s primátorem. **„Už nyní máme obrovské problémy s dopravou a naši občané se nemají šanci dostat do města. Jiná varianta než suchdolská je zcela nesmyslná,“** prohlašuje například starosta Prahy 8 Josef Nosek. Starostové nejvíce dotčených městských částí, Prahy 6, 7, 8 a 13 se proto s peticí obracejí na občany v žádosti o podporu. **„Situace je opravdu vážná a je čas, aby své řekli i občané,“** vysvětluje starosta Bém.

Pro tzv. suchdolskou variantu hovoří podle starosty Béma tři argumenty:

- vzdálenost okruhu od Prahy, která musí být optimální, aby byl okruh využíván
- ekologické hledisko
- rychlost výstavby okruhu

„Možná to bude znít překvapivě, ale návrh silničního okruhu procházející územím směrem přes Suchdol je i z ekologického hlediska nejméně zatěžující,“ dodává starosta. Z porovnání jednotlivých variant silničního okruhu, totiž vyplývá, že pouze v návaznosti na velké přemostění Vltavy u Suchdola se tzv. suchdolská trasa dotýká oblasti, kterou lze označit jako „významnou ekologickou zátěž“, fakticky ji ale neprotíná. Na rozdíl od jiných variant tedy prochází pásmy, kde je míra ekologické zátěže přijatelná.

Ani rychlost výstavby okruhu není podle starosty zanedbatelná. Jakmile totiž bude dokončena část okruhu vedoucího k ruzyňskému letišti, hrozí, že veškerá tranzitní doprava se stočí směrem na Prahu 6. **„Náklady na výstavbu jednotlivých variant do značné míry předurčují časovou návaznost**

budoucích etap výstavby okruhu na tu, která je dnes dokončovaná v ruzyňské lokalitě. Naší prioritou je, aby byla co nejdříve zahájena etapa další. Jakékoli prodlužování následné výstavby nezpůsobí nic jiného než zvýšení dopravy tam, kde aktuální trasa bude končit. Skončí-li v lokalitě ruzyňského letiště, bude to znamenat dramatický nárůst dopravy na Evropské, Patočkově a Karlovarské a ještě daleko větší přetížení centrální části Dejvic, ulic Milady Horákové, Chotkových sadů a Letné. To je z hlediska dopravní zátěže naprosto neúnosné,“ tvrdí starosta.

Záhadou je, proč představitelé Suchdola odmítají variantu „J“, když si sami prosadili, že část silničního okruhu, vedoucí přes tuto městskou část, bude pod zemí, a plocha nad zahloubeným tunelem bude zatravněná. *„Suchdol uplatnil velmi tvrdé nároky a nakonec se přistoupilo na zvýšené náklady a průchod okruhu pod zemí. Nicméně nechuť k tomuto průchodu zavedla příčinu k tomu, aby se na politické a komunální úrovni začalo lobbovat a varianta „J“ je nyní zpochybňována ministerstvem obchodu a průmyslu, ministerstvem životního prostředí a hejtmánem Bendlem. Důvody neznám, nicméně je to naprosto neprofesionální zásah do nadřazeného dopravního skeletu,*“ tvrdí člen komise pro územní rozvoj a radní Prahy 6 Jan Winkler. V Tuchoměřicích se proto nedávno konala schůzka představitelů Prahy a přilehlých obcí a i na ní bylo dohodnuto, že bude předloženo společné prohlášení prosazující variantu přes Suchdol.

Suchdolskou variantu prosazují i ostatní členové komise pro územní rozvoj. *„Severní varianta je nesmyslná,*“ řekl například člen komise, další radní Prahy 6 Jan Šafr. Podle zastupitele Prahy 6 Jiřího Hermanna *„bude průjezd přes most do Prahy 8 mimo jiné znamenat obrovské ulehčení pro Prahu 7 v ulici Veletržní, která je permanentně ucpaná.*

Vést silniční okruh jinudy než přes Suchdol, tedy co nejkratší cestou od města, ztrácí smysl.“

Kromě podpory Vás občanů, kterou můžete stvrdit svým podpisem na petici, vítáme také Vaše názory k dané problematice. Pro Vaše názory je připravena v „Diskusním fóru“ na internetových stránkách Prahy 6 (www.praha6.cz) rubrika „Doprava na Praze 6“.

Těšíme se na Vaše názory.

PETICI MŮŽETE PODEPSAT:

v Informační kanceláři Úřadu m.č.Praha 6 Čs. armády 23

v Informační kanceláři Bělohorská 110, Praha 6

v Informační kanceláři Vlastina objekt Delta

na Vítězném náměstí a v oblasti Hradčanské během pátečního dne

Doprava věc veřejná

Petice čtyř městských částí

Já, níže podepsaný občan hlavního města Prahy, zásadně nesouhlasím s dalším projednáváním „severních“ variant silničního okruhu, protože oddálí jeho realizaci, nevyřeší dopravní situaci Prahy, naopak ji více zatíží a poškodí životní prostředí. Podporuji radnici hl. města a své městské části v jejich úsilí o rychlé vybudování silničního okruhu Prahy přes Ruzyň, Suchdol a Březiněves, včetně vysokého přemostění Vltavy v Suchdole.

Za petiční výbor

MUDr. Pavel Bém, starosta m. č. Praha 6

Ing. Tomáš Dub, starosta m. č. Praha 7

Josef Nosek, starosta m. č. Praha 8

Ing. Petr Bratský, starosta m. č. Praha 13

Jméno, příjmení, bydliště, podpis

1

2

3

4

Tento vyplněný petiční arch laskavě zašlete pod heslem „Doprava věc veřejná“ na adresu: Úřad městské části Praha 6, oddělení styku s veřejností, Čs.armády 23, 160 52 Praha 6. Je možné též použít schránku m.č. Praha 6 ve vestibulu Úřadu městské části. Situace je opravdu vážná. Děkujeme.

Příloha č. 78

Prohlášení měst a obcí – Čičovice, Tuchoměřice,
Lichoceves, Velké Přílepy +
přílohy

WED, 18-JUL-01 10:12

P. 01

O B E C N Í Ú Ř A D Č I Č O V I C E

PSČ 252 68

Pošta Středokluky

Tel. 99 800 37
02/33901246

Ředitelství silnic a dálnic ČR	
Na Pankráci 56, Praha 4	
Číslo:	17-07-2001
Číslo:	12992
Pril:	

Ředitelství dálnic a silnic ČR.
 Na Pankráci 56.
 145 05 Praha 4
 Č.j. 236/01.

3
 17/7/01

Čičovice 12.7.2001.

Věc: Prohlášení měst a obcí.

Obecní zastupitelstvo obce Čičovice projednalo na své schůzi dne 10.7.2001, Prohlášení měst a obcí prosazujících variantu "J" jako jedinou trasu vedení silničního okruhu na území hl. města Prahy a Středočeského kraje. S tímto předloženým konceptem souhlasí a variantu "J" podporuje.



starosta
 Holiš Jaromír
[Signature]



MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 6

ING. ARCH. JAN WINKLER
RADNÍ

Praha 22.6.2001

Win/56/01/Ba

Vážený pane starosto,

zasílám Vám dle naší dohody stanovisko, které by mělo být podkladem pro prohlášení měst a obcí na podporu varianty "J" silničního neboli expresního okruhu hl. m. Prahy (SO).
Prosím o možné doplnění tak jak jsme se dohodli a schválení textu orgány Vašich obcí.

Koncept prohlášení a název:

PROHLÁŠENÍ MĚST A OBCÍ PROSAZUJÍCÍCH VARIANTU "J" JAKO JEDINOU TRASU VEDENÍ SILNIČNÍHO OKRUHU (SO) NA ÚZEMÍ HL. M. PRAHY A STŘEDOČESKÉHO KRAJE

Toto prohlášení je iniciováno obcemi, které podporují variantu "J" vedení SO.

V naprostém rozporu se schváleným územním plánem hl. m. Prahy a jeho platnosti od 1.1. 2000 vznikla iniciativa na úrovni státní správy a samosprávy, která začala z nepočítatelných důvodů podporovat variantu vedení SO v trase "Ss". K deklarované podpoře této varianty došlo na úrovni VÚSC střeđočeského kraje usnesením rady. Dále se pro tuto variantu vyjádřilo i Ministerstvo životního prostředí ČR a Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR.

Na legitimní požadavky ochránců životního prostředí byla vypracována další studie s několika variantami vedení SO. Nejsme přesvědčeni, že "doporučená" varianta "Ss" je tou variantou, která se jeví v rámci průběhu ekologických zátěží tou nejvýhodnější, ba naopak, jeví se tak varianta "J". Uvědomujeme si, že varianta "J" svým průchodem přes obec Suchdol není z lokálního hlediska tou nejideálnější variantou, ale v souvislosti se zahloubením a překrytím této trasy v celé délce průchodu obcí Suchdol zajišťuje dostatečné předpoklady

k tomu, aby ve smyslu vlivu na životní prostředí a rozvoje (hluk, prašnost, exhalace, asanace vzrostlé zeleně, mikroklima) byla přijatelná. Přijatelná je především z důvodu veřejného zájmu, ve smyslu vlivu na životní prostředí téměř všech obyvatel Prahy a přilehlých obcí na území středočeského kraje severně od varianty "J".

Podstatný důvod realizace varianty "J" je především časový zenit její realizace. Hl. m. Praha i přilehlé obce dlouho očekávají toto řešení jako nezbytný harmonizující prvek životně důležitého nadřazeného systému hlavního města Prahy, který má své páteční determinanty: silniční okruh, městský okruh a městské radiály. Jakékoli významně nezdůvodnitelné a neprofesionální zásahy do tohoto systému vedou k úplné disproporcii vzájemných vztahů, především k propustnosti dopravních koridorů, čímž může docházet k paralyzování celého systému. Nejlépe to vyjadřuje simulovaný projekt nadřazeného dopravního systému s variantou "Ss", kdy dochází k navýšení průjezdnosti městského okruhu o cca 20%.

Tento fakt sám o sobě poddimenzovává veškeré představy a opatření, která jsou jednoznačně zakotvena ve všech dokumentacích vlivu této stavby na životní prostředí obyvatel nejzatíženější centrální části hlavního města Prahy. Nechceme tímto tvrzením však preferovat několik set tisíc občanů Prahy před několika tisíci občanů z obce, např. Suchdol, i když v případě nutnosti by toto řešení bylo k vážnému zamyšlení. Při prosazování varianty "J" jsme proto přesvědčeni, že průchod Suchdolem je v navrženém provedení (zahĺoubení a překrytí) nutný.

Zvýšení provozu na městském okruhu je problém, který zatěžuje centrálnější část Prahy, nerealizace varianty "J" a její oddálení blíže k aglomeračnímu okruhu bezprostředně ohrožuje okrajové části Prahy. V případě průjezdu vozidel ze západu a jejich cílového místa Prahy nebudou tyto využívat zbytečně vzdáleného obchvatu ve variantě "Ss". Trasa těchto vozidel bude vedena přímo do cílových míst na území Prahy stávajícími přirozenými radiálami a ulicemi.

Za občany našich obcí, kteří jsou postiženi variantou "Ss", žádáme o sřizlivý přístup v řešení celé záležitosti s odvoláním na to, že lze jistě najít i pozitivní lokální pohledy, např. samotné řešení varianty "J" a její průchod obcí Suchdol může poskytnout i některá pozitiva. V případě vzdálenější varianty "Ss" se jistě stane ulice Kamýcká významným přivaděčem (radiálou) v této části středočeského kraje a Prahy a tím dojde k obrovskému zatížení již tak problematické hlavní komunikace. Naopak ve variantě "J" s realizací přivaděče Rybářka dojde k úplnému odřonu vozidel z ulice Kamýcké jinak "frekventovaného přivaděče" a ta se může stát velice výhodně možná obchodní třídou s klasifikací klidové zóny. Výše zmíněný dopravně urbanizující prvek lze při vhodném detailním pojetí nazvat pozitivním, a to ve všech

důsledcích a souvislostech (situování bytových objektů, veřejných budov v těsném dotyku s ulicí Kamýckou). Je třeba dodat, že se nyní zvažuje vedení přivaděče Rybářka raženým tunelem, mimo trasu ulice Na Rybářce.

Podpora varianty "Ss" vyjádřená usnesením rady střeďočeského kraje je neuváženým krokem a nepochopením systému a radiál v rámci celého tohoto území. Jsme přesvědčeni, že není možné řešit rozvojové a dopravní problémy na úkor hlavního města Prahy a mnoho desítek let propracovávaného, již výše zmiňného, nadřazeného dopravního systému. Mluvíme-li o nadřazeném dopravním systému Prahy, existuje nadřazený dopravní systém střeďočeského kraje a jeho nejvýznamnější aglomerační okruh (AO). AO jako velký okruh regionu a jeho realizace bude hrát podstatnou roli v rámci rozvoje střeďočeského kraje (ekonomizace, průmyslové zóny, satelity bydlení, terciální sféry, atd.). Není možné, v rámci nadřazeného dopravního systému střeďočeského kraje a hlavního města Prahy, slučovat dvě naprosto rozdílné funkce, které má SO a AO. K domněnce, že se jedná o záměrné slučování těchto dvou funkcí nás vede zjištění, že varianta "Ss" se vzdaluje Praze a blíží se k uvažované trase AO. S odvoláním na možnou industrializaci i okolí SO dojde k podstatnému navýšení v provozu a ruchu přilehlých obcí severně od varianty "J". Varianta "Ss" se jeví ze všech hledisek jako velice netradiční řešení s vážnými důsledky, které budeme schopni analyzovat jako katastrofální možná až za několik desítek let. I když si uvědomujeme, že výše zmiňovaný dopravní systém není strnulé torzo v daném území, ale chová se ve svých důsledcích elasticky, to znamená, že výše zmiňované dopravní kolapsy nemusí mít trvalý charakter. Dopravní systém ve své podstatě něco nabízí, ale uživatelem jsou rozumné bytosti a ty s hledají naštěstí vždycky tu nejméně problematickou trasu. Vždy ovšem dojde při variantě "Ss" k absolutnímu nárůstu dopravy v centrální části Prahy i když možná v budoucnu "bezkolizní". Masivní nárůst dopravy v centrální části Prahy způsobí nárůst exhalací, které nebude schopné toto území eliminovat.

Odmítáme variantu "Ss" a kvalifikujeme její prosazování jako nahodilý, momentální, nevhodně precedenční a neekologický záměr, prezentovaný, bohužel, velice opožděnými skupinami, které měly a mohly tyto názory prezentovat již před několika desítkami let.

S pozdravem

ing. arch. Jan Winkler

Ing. Kupka

9/7/01

327

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Došlo: 03-07-2001

Čj.: 12314 Příl.:

Obecní úřad Tuchoměřice, V Kněžívce 212, 252 67 Tuchoměřice

02/ tel./fax 20 950 488

4/7/01

V Tuchoměřicích 28.6.2001

Adresa: Ředitelství silnic a dálnic České republiky
Na Pankráci 56/546
145 05 Praha 4

Věc: Silniční okruh kolem hl.m. Prahy

Vážení,

zasílám Vám text prohlášení, které bylo projednáno a schváleno v Obecním zastupitelstvu naší obce dne 27.6.2001

PROHLÁŠENÍ MĚST A OBCÍ PROSAZUJÍCÍCH VARIANTU "J" JAKO JEDINOU TRASU VEDENÍ SILNIČNÍHO OKRUHU (SO) NA ÚZEMÍ HL. M. PRAHY A STŘEDOČESKÉHO KRAJE

Toto prohlášení je iniciováno obcemi, které podporují variantu "J" vedení SO.

V naprostém rozporu se schváleným územním plánem hl. m. Prahy a jeho platností od 1.1.2000 vznikla iniciativa na úrovni státní správy a samosprávy, která začala z nepochopitelných důvodů podporovat variantu vedení SO v trase "Ss". K deklarované podpoře této varianty došlo na úrovni VÚSC střeďočeského kraje usnesením rady. Dále se pro tuto variantu vyjádřilo i Ministerstvo životního prostředí ČR a Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR.

Na legitimní požadavky ochránců životního prostředí byla vypracována další studie s několika variantami vedení SO. Nejsme přesvědčeni, že "doporučená" varianta "Ss" je tou variantou, která se jeví v rámci průběhu ekologických zátěží tou nejvýhodnější, ba naopak, jeví se tak varianta "J". Uvědomujeme si, že varianta "J" svým průchodem přes obec Suchdol není z lokálního hlediska tou nejideálnější variantou, ale v souvislosti se zahloubením a překrytím této trasy v celé délce průchodu obcí Suchdol zajišťuje dostatečné předpoklady k tomu, aby ve smyslu vlivu na životní prostředí a rozvoje (hluk, prašnost, exhalace, asanace vzrostlé zeleně, mikroklima) byla přijatelná. Přijatelná je především z důvodu veřejného zájmu, ve smyslu

PETICE

občanů požadujících vznik politického hnutí na podporu rozvoje Prahy 6 s názvem "NEZÁVISLÍ PRO PRAHU"

Občanská sdružení, občanské iniciativy, kluby, spolky, podnikatelé Obvodní hospodářské komory Prahy 6 a odborníci se rozhodli, po dohodě s nezávislými zastupiteli MČ Praha 6 (Winkler, Kosina, Ezr), sestavit kandidátku do komunálních voleb v listopadu r. 2002. Ukolem nezávislých zastupitelů bude prosazovat rozumné názory ve prospěch zdravého, klidného a bezpečného života občanů. Myšlenka vstoupit do komunální politiky vznikla v občanských sdruženích především při prosazování metra proti rychlodráze, Břevnovské radiály, atd. Protože se nyní řeší závažné m.j. dopravní problémy na MČ P6 je třeba vstoupit do procesu rozhodování radnice na Praze 6. Založením hnutí nevzniknou žádné stranické struktury ani aparáty. Chceme prosazovat Vaše rozumné názory, které se, bohužel, mnohdy vytrácejí pod tlakem lobbistických zájmů.

Důležité priority:

1. Metro z Dejvické na Letiště Ruzyně (Dejvická, Bořislavka, Červený Vrch, Petřiny, Liboc, Dědina, Stará Ruzyně, Nové letiště)
"Cestujme levně a pohodlně"
2. Břevnovská radiála proti rozšíření Karlovarské ul.
"Kamiony z Bílé Hory a auta na Patočkové pod zem"
3. Nepodpořit výstavbu rychlodráhy, protože neslouží občanům Prahy 6
"200,- Kč na jízdenku nemáme"
4. Buštěhradskou dráhu zrušit a vybudovat místo ní oddychový zelený pruh procházející územím Prahy 6 a Prahy 7
"Pěšky nebo na kole z Hvězdy a Šárky až do Stromovky"
5. Silniční okruh konečně dokončit ve variantě J
"Na Evropské se už dusíme"
6. Nová křižovatka Na Vypichu
"Stop automobilům v Radimově ul. a Na Větrníku"
7. Výhledově vybudovat trasu metra "E" (Nové Město, Malá Strana, Strahov, Břevnov, Motolská nemocnice, Bílá Hora, Řepy)
"Máme na to právo, je to z našich daní"
8. Elektrifikovat příměstskou dopravu z Kladna ke stanici metra v Ruzyni a tím vymístit automobilovou dopravu z centra Prahy 6 na její okraj
"Kladeňáci přijďte do Prahy, ale neparkujte na Kulařáku"

Další priority: obnova domů, bezpečnost, bytová výstavba, dostupné zdravotnické služby, sociální politika, lokální sport (dětské plácky), prosperující školy a bezpečné okolí, privatizace byt. fondu, podpora a "ochrana" malých a středních podnikatelů, finanční grantová podpora veřejného sportu, sociálních aktivit, kultury, vědy, společenské zábavy, atd.

Petiční výbor:

Uvolněný radní MČ Praha 6: ing. arch. Jan Winkler (zastupující osoba)

Člen ZMČ Praha 6: Rudolf Kosina

Člen ZMČ Praha 6: ing. Petr Ezr

Místopředseda zast. OS "Chceme metro, ne rychlodráhu": ing. Miroslav Dvořák, CSc.

Člen výboru OS "Chceme metro, ne rychlodráhu": PaedDr. Magdalena Machoňová

Předseda OS Eko - Bílá Hora: prof. Dr. Václav Hošek, DrSc.

Člen výboru OS Eko - Bílá Hora: prof. ing. Vladimír Křístek, Dr.Sc.



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Závod Praha

Na Pankráci 546/56, P.O.Box 21, 145 05 Praha 4

Telefon : 284009111 Fax : 284009174

Ministerstvo doprava a spojů
odbor pozemních komunikací
Nábřeží Ludvíka Svobody 12/22
110 15 Praha 1

Naše značka 2 283/2003-21013	Vyřizuje Ing. Kural	linka 284009191	V Praze dne 13.1.2003
--	-------------------------------	---------------------------	---------------------------------

Věc : Silniční okruh kolem Prahy

- Zařazení pozemní komunikace do kategorie dle zákona o pozemních komunikacích č.13/1997 §3, odst 1

**Stavba: Silniční okruh SO 513 Vestec –Lahovice
SO 514 Lahovice – Sliveneč**

Žádáme Vás o vyjádření z hlediska příslušného silničního správního úřadu k návrhu zařazení výše uvedené stavby komunikace silničního okruhu kolem Prahy. Silniční okruh kolem Prahy stavba SO 513 a SO 514 hlavní trasa a příslušné mimoúrovňové křižovatky jsou navrženy do kategorie silnice I/II - čtyřpruhová silnice I.třídy.

Ing. Alois L i c h n o v s k ý
ředitel závodu Praha



NÁČELNÍK GENERÁLNÍHO ŠTÁBU ARMÁDY ČESKÉ REPUBLIKY

Praze dne 2. prosince 2001

ÚŘAD MĚSTSKÉ ČÁSTI PRAHA - SUCHDOL	
Došlo dne:	07 -12- 2001
č.j.:	4346/01
Příloha:	

Vážený pane starosto,

na základě Vaší žádosti o posouzení severozápadního segmentu SO kolem Prahy z hlediska bezpečnosti a ochrany životů obyvatel žijících v Městské části Praha Suchdol Vám sděluji, že výstavba silničního okruhu kolem Prahy je významnou stavbou i z vojenského hlediska, přičemž žádná z doposud uvažovaných variant bezprostředně neovlivňuje zájmy AČR.

Z obecného hlediska je pro činnost armády nejvhodnější ta varianta, která má nejméně umělých staveb. Délka trasy není rozhodující, větší vzdálenost od centra města a její průběh méně obydleným územím je výhodnější.

V každé variantě je jeden velký mostní objekt k překročení řeky Vltavy a srovnatelné množství menších mostních objektů. Navržené parametry všech tras (směrové a sklonové poměry, propustná výkonnost, šířka komunikace, únosnost) jsou v souladu s požadovanými normami pro využití ozbrojenými silami. Některé z tras předpokládají výstavbu tunelů, které vytvářejí, z vojenského hlediska, nejslabší místo trasy pro svoji zranitelnost, obtížnou možnost obnovy a nesnadné vytýčení a realizaci objížd'ky.

Komunikace tohoto typu jsou častým cílem pro vzdušné napadení, což s sebou nese i možnost bezprostředního ohrožení civilního obyvatelstva žijícího v těsné blízkosti.

Z uvedených důvodů nedoporučuji realizaci variant, které na silničním okruhu kolem Prahy předpokládají výstavbu tunelů a jsou vedeny hustě obydlenými oblastmi.

Z hlediska zájmů Městské části Praha Suchdol a i ostatních dotčených obcí se jeví jako výhodnější Vámi navrhovaná varianta „Ss“.

generálporučík Ing. Jiří ŠEDIVÝ

Vážený pan
Václav Čížek
Starosta MČ Praha Suchdol
Internacionální 734

165 00 Praha - Suchdol

Stručná rekapitulace a vyjádření k vývoji územních plánů rajónu Pražské středočeské aglomerace (VÚC), směrného územního plánu Prahy (SÚPN) a územního plánu Prahy (ÚPN) z pohledu trasování dálničního okruhu na SZ Prahy

1. 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 územní plánu rajónu Pražské středočeské aglomerace a směrného územního plánu Prahy jako závazné pro zpracování územních plánů nižšího stupně.

a) Směrnice k realizaci územní 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“

b) 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, obemkajícím 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*

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

a) Směrnice pro uspořádání území hlavního města Prahy bod 63 st. 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,“*

b) 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 □

3. 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 úprava textové části týkající se variant severní části okruhu H1. Tato i další dílčí připomínky byly respektovány.“*

Tím byla z územního plánu VÚC usnesením vlády vypuštěna (zrušena) územní rezerva pro trasu přes Suchdol a trasa okruhu zůstává umístěna přes Roztoky □

4. 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 územní plánovací dokumentace velkého územního celku pražské aglomerace □

Toto usnesení nebylo splněno. Plán VÚC ještě nebyl dodnes přijat, v současné době je připravován jeho koncept. Naopak Praha schválila v září 1999 svůj plán jako plán obce a v něm umístila silniční okruh na SZ Prahy ve variantě „J“ přes Suchdol.

5. 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 vyhláší 2.doplňek závazné části územního plánu rajónu Pražské středočeské aglomerace. Tyto změny se vztahují k dálnici D8 a okruhu na SZ Prahy se netýkají. **Tedy trasa zůstává umístěna přes Roztoky a územní rezerva pro trasu přes Suchdol není obnovena.**
6. 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.“***

Toto stanovisko a tento požadavek nebyly pražskou radnicí akceptovány.

7. Dne 18.8.1999 zaslalo Ministerstvo pro místní rozvoj stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování k návrhu územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy a v něm v odstavci věnovaném souladu návrhu pražského plánu s plánem VÚC rajónu Pražské sídelní aglomerace uvádí:

*„ 2. Zhodnocení souladu návrhu ÚPn SÚ HMP s územně plánovací dokumentací vyššího stupně
Pro území Pražského regionu byl zpracován územní plán rajónu Pražské - středočeské aglomerace, který schválila vláda usnesením č. 155 ze dne 23.6.1977. V roce 1986 byly schváleny jeho změny a doplňky vládním usnesením č. 24 ze dne 21.1.1986. Dne 13. září 1995 schválila vláda ČR usnesením č. 516 druhý doplněk územního plánu rajónu Pražské sídelní aglomerace.*

S ohledem na dynamicky se rozvíjející prostor regionu včetně hlavního města Prahy bylo v roce 1994 rozhodnuto o zpracování nové územně plánovací dokumentace pro uvedené území - územní prognózy velkého územního celku Pražského regionu (dále jen ÚPg VÚC PR). Zpracováním konceptu řešení byl ověřen územní rozvoj a výhledové uspořádání všech funkčních složek. Jeho projednávání bylo časově i věcně koordinováno s projednáváním konceptu ÚPn S'U hlavního města Prahy, které je přirozeným centrem regionu.

V souvislosti s přípravou novely stavebního zákona MMR zvolilo postup, že věcné dopracování problematiky územního rozvoje pražského regionu bude na základě výsledků z projednání konceptu ÚPg VÚC PR provedeno ve formě územního plánu velkého územního celku (dále jen ÚPn VÚC PR). Souborné stanovisko pro dopracování návrhu ÚPn VÚC PR a doplnění územních a hospodářských zásad pro zpracování ÚPn VÚC PR byly vyhotoveny na základě projednání konceptu řešení ÚPg VÚC PR. Oba dokumenty byly projednány a schváleny pod čj. MMR 5786/98/588 - 33.

Požadovaný ÚPn VÚC PR bude ve smyslu zápisu čj. MMR 8814/1999 o koncertačním jednání dne 25.5.1999 mezi hlavním městem Prahou a Ministerstvem životního prostředí, Ministerstvem dopravy a spojů a Ministerstvem pro místní rozvoj využit k závaznému určení trasy jihovýchodního segmentu silničního okruhu Prahy.

Zpracování návrhu bude koordinováno s ÚPn SÚ HMP tak, aby vznikly dvě věcně propojené územně plánovací dokumentace.

Splnění těchto podmínek je předpokladem pro vytvoření souladu ÚPn SÚ HMP a ÚPn VÚC PR.

Dle našeho názoru nebyly tyto ve vztahu ke stavebnímu zákonu problematické a značně nepřehledné podmínky splněny dodnes, natož 9. září 1999, kdy byl přijímán územní plán Prahy.

Závěr

Z dokumentů vyplývá, že trasa „J“ SZ okruhu kolem Prahy vedená v pražském územním plánu přes Suchdol je v rozporu se stále platným územním plánem VÚC. V územní plánu Prahy nebylo dále kromě jiného respektováno usnesení vlády ČR č.631 ze dne 10.11.1993 a stanovisko Ministerstva dopravy a spojů k návrhu plánu Prahy z 18.8.1999, nejsou dodrženy podmínky Ministerstva pro místní rozvoj jakožto nadřízeného orgánu územního plánování.