

TZ - návrh na zrušení části AZÚR hl.m. Prahy - vymezení SOKP

Návrh na zrušení části Aktualizace Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy (AZÚR) podalo osm pražských městských částí (Dolní Chabry, Ďáblice, Horní Počernice, Lysolaje, Nebušice, Satalice, Suchdol a Vinoř), čtyři obce ze Středočeského kraje (Jenštejn, Podolanka, Přezletice a Radonice) a šest fyzických osob.

Návrh popisuje v 25 základních bodech nezákonnosti, ke kterým dle navrhovatelů během projednávání AZÚR došlo a obrací se na správní soud, aby prověřil míru závažnosti jednotlivých pochybení a zda došlo k porušení zákona.

Hlavní důvody návrhu

- nebyly řádně vypořádány připomínky řady městských částí a tisíců občanů hl.m. Prahy
- nebyly řádně projednány varianty vedení okruhu
- nebyly řádně posouzeny synergické vlivy s dalšími záměry jak např. jsou vysokorychlostní tratě, rozšíření ruzyňského letiště o paralelní dráhu, radiální komunikace a přivaděče
- příprava a projednání AZÚR proběhlo v rozporu se stavebním zákonem (novela stavebního zákona)

Navrhovatelé zdůrazňují, že příprava invariantního návrhu AZÚR, opomenutí posouzení některých staveb SOKP, opomenutí zahrnout do posouzení obyvatele Středočeského kraje, bezdůvodné měnění stanoviska na oblast Natura 2000 během řízení, chybějící podklady v řízení AZÚR, absence vyhodnocení vlivů s ohledem na jejich lokalizaci, nesprávné posouzení kumulativních a synergických vlivů, nerespektování podmínek stanovisek dotčených orgánů, nedodržování českých norem a evropských nařízení a předpisů, zatajování základních vstupů pro posouzení vlivů dopravních staveb (intenzity a složení dopravy), účelová změna stanoviska dotčeného orgánu na připomínku na základě nepravdivého vyjádření odpůrce, že "dokumentace změna nebyla", další a další uvedené drobné či závažné vady zpochybňují ve svém celku zákonnost řízení o AZÚR.

Osm pražských městských částí a čtyři středočeské obce jsou samosprávy, které zastupují několik desítek tisíc obyvatel a v jejichž území se nachází napadený koridor SOKP v jehož důsledku hrozí výrazné zhoršení životního prostředí (nadlimitní hluková a imisní zátěž).

Navrhovatelé dále zdůrazňují, že extrémně rozsáhlá dokumentace AZÚR se všemi přílohami, ve které se často opakují dlouhé shodné pasáže, vedla k zneprůhlednění celého řízení. Na základě v podání popsaných nezákonností a vad dokumentace navrhovatelé tvrdí, že zastupitelům i veřejnosti byly předloženy nesprávné, neobjektivní a účelové podklady, které ovlivnily jejich zásadní politické rozhodnutí.

Motivace podání a cíle žaloby

- žádáme řádné posouzení variant a jejich dopravní, ekonomické, ekologické vyhodnocení
- požadujeme ochranu obcí před tranzitní a kamionovou dopravou
- minulé zastupitelstvo HLMP při schvalování AZÚR odmítlo připomínky městských částí a obyvatel
- MD blokuje posouzení variant
- MD nejedná s obcemi a městskými částmi o variantách SOKP
- nemáme jiné východisko, je třeba řádně projednat varianty
- situaci je konečně třeba věcně řešit, okruh je třeba rychle postavit
- vyzýváme novou reprezentaci HLMP k hledání nejprůchodnější varianty okruhu kolem Prahy;
- MD si objednalo studii Regionální varianty, nový ministr projekt hodil pod stůl
- existuje Regionální varianta, která vede mezi obcemi středočeského kraje a která:
 - vyvádí tranzitní kamionovou dopravu z obytného území Prahy
 - prochází mezi obcemi Středočeského kraje, které je možné chránit před hlukem
 - ulehčí obcím, přes které nyní kamiony Prahu objíždí
 - ulehčí Spořilovu, Počernicím a Černému mostu
 - je stavebně jednodušší
 - lze realizovat v etapách
 - lze zprovoznit v polovičním profilu - rychlé vyvedení kamionů z Prahy
 - je na východě velké části vymezena v ZÚR Středočeského kraje (úsek D1 - R10)
 - ovlivňuje 5x méně obyvatel
- trasa dle AZÚR (55 mld. Kč) je 1,8 x dražší než trasa Regionální (30 mld. Kč)

Popis SOKP

- okruh propojuje dálnice a rychlostní silnice směřující ku Praze
- okruh je součástí transevropské dopravní sítě TEN-T
- okruh má chránit obytné území před tranzitem a kamionovou dopravou

Kontakty:

městská část Praha-Dolní Chabry, starosta Miroslav Malina, tel.: 728 485 678
městská část Praha-Ďáblice, starosta Ing. Miloš Růžička, tel.: 602 696 391
městská část Praha 20, starostka Hana Moravcová, tel.: 602 294 998
městská část Praha- Lysolaje, starosta Ing. Petr Hlubuček, tel.: 777 855 465
městská část Praha-Nebošice, starosta Ing. Viktor Komárek, tel.: 602 231 042
městská část Praha-Satalice, starostka Mgr. Milada Voborská, tel.: 734 570 383
městská část Praha-Suchdol, starosta Ing. Petr Hejl, tel.: 603 279 678
městská část Praha-Vinoř, starosta František Švarc, tel.: 721 941 621
obec Jenštejn, starosta Norbert Hlaváček, tel.: 606 656 639
obec Podolanka, starostka Mgr. Monika Dragounová, tel.: 606 107 359
obec Přezletice, starosta Tomáš Říha, tel.: 602 321 535
obec Radonice, starosta Ing. Stanislav Němec, MBA, tel.: 602 217 209

Městský soud v Praze

Hybernská 18

111 21 Praha 1

datovou schránkou

V Jílovém u Prahy, dne 2. října 2015

Navrhovatelé:

a) městská část Praha-Dolní Chabry

se sídlem Hrušovanské nám. 253/5, 184 00 Praha 8

zast. starostou městské části Miroslavem Malinou, IČ: 00231274

b) městská část Praha-Ďáblice

se sídlem Květnová 553/52, 182 02 Praha 8

zast. starostou městské části Ing. Milošem Růžičkou, IČ: 00231266

c) městská část Praha 20

se sídlem Jívanská 647, 193 21 Praha 9 – Horní Počernice

zast. starostkou městské části Hanou Moravcovou, IČ: 00240192

d) městská část Praha- Lysolaje

se sídlem Kovářenská 8/5, 165 00 Praha-Lysolaje

zast. starostou městské části Ing. Petrem Hlubučkem, IČ: 00231207

e) městská část Praha-Nebušice

se sídlem Nebušická 128, 164 00 Praha 6

zast. starostou městské části Ing. Viktorom Komárkem, IČ: 00231215

f) městská část Praha-Satalice

se sídlem K Radonicům 81, 190 15 Praha 9

zast. starostkou městské části Mgr. Miladou Voborskou, IČ: 00240711

g) městská část Praha-Suchdol

se sídlem Suchdolské náměstí 734/3, 165 00 Praha-Suchdol

zast. starostou městské části Ing. Petrem Hejlem, IČ: 00231231

h) městská část Praha-Vinoř

se sídlem Bohdanečská 97, 190 17 Praha-Vinoř

zast. starostou městské části Františkem Švarcem, IČ: 00240982

i) obec Jenštejn

se sídlem 9. května 60, 250 73 Jenštejn
zastoupená starostou obce Norbertem Hlaváčkem

j) obec Přezletice

se sídlem Veleňská 48, Přezletice, 250 73 Jenštejn
zastoupená starostou obce Tomášem Říhou, IČ: 00240656

k) obec Radonice

se sídlem Na Skále 185, 250 73 Radonice
zastoupená starostou obce Ing. Stanislavem Němcem, MBA, IČ: 00240681

l) obec Podolanka

se sídlem Hlavní 15, 250 73 Podolanka
zastoupená starostkou obce Mgr. Monikou Dragounovou, IČ: 00 24 06 05

m) Jiří Elicar

bytem U Roztockého háje 1003
165 00 Praha-Suchdol

n) Ing. Robert Kuncíř

bytem Bryksova 947/21
198 00 Praha 9 - Černý Most

o) Markéta Mádrová DiS.

bytem Netlucká 642/7a
107 00 Praha-Dubeč

p) Ing. Miroslav Mevald

bytem K železnici 421
190 11 Praha-Běchovice

q) Ondřej Satrapa

bytem K Osmidomkům 1024/1
165 00 Praha-Suchdol

r) Jitka Tichá

bytem Nad Rybníkem 258
190 12 Praha-Dolní Počernice

právně zastoupeni

JUDr. Michalem Bernardem, Ph. D.

advokátem společnosti AK Dohnal & Bernard, s.r.o.

se sídlem Příběnická 1908, 390 01 Tábor

ID DS: 2j5wqrg

Odpůrce

hlavní město Praha

odbor územního rozvoje

Jungmannova 29

111 21 Praha 1

Osoba zúčastněná na řízení:

Ředitelství silnic a dálnic ČR,

Na Pankráci 56, 145 05 Praha

**Návrh na zrušení části opatření obecné povahy č. 43/2014 – Zásady územního
rozvoje hl. m. Prahy Aktualizace č. 1 ze dne 1. 10. 2014**

Přílohy

- 18 x plná moc

- navržené listinné důkazy dle textu

Soudní poplatek bude uhrazen po výzvě soudu převodem z účtu.

I. Skutkový stav

Dne 11. 9. 2014 Zastupitelstvo hl. m. Prahy schválilo usnesením č. 41/1 Aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy (dále jen „ZÚR“). Zásady byly vydány jako opatření obecné povahy č. 43/2014, které nabylo účinnosti dne 1. 10. 2014 (dále jen „OOP“).

Navrhovatelé tvrdí, že napadené OOP není v souladu se zákonem a že nebylo vydáno zákonem stanoveným způsobem.

Důvody nesouhlasu navrhovatelů s napadeným OOP se vztahují ke koridoru Pražského okruhu (Silniční okruh kolem Prahy) upraveném v oddílu 5.1.2.1.

II. K podmínkám přípustnosti návrhu

1. K pravomoci soudu rozhodovat o návrhu

Podle ust. § 36 odst. 4 stavebního zákona se zásady územního rozvoje (včetně jejich aktualizace) vydávají jako opatření obecné povahy. Za použití ustanovení § 4 odst. 2 písm. c) a ustanovení § 7 odst. 1 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále jen „s.ř.s.“) je tedy ZÚR vydané jako opatření obecné povahy oprávněn a povinen přezkoumat příslušný krajský soud.

2. K aktivní legitimaci navrhovatelů

Navrhovatelé a) - h)

Navrhovatelé jsou městské části hl. m. Prahy vymezené podle § 3 odst. 1 zák. č. 131/2000 Sb., o hl. m. Praze (dále jen „ZHMP“) ve spojení s § 1 a přílohou č. 1 vyhlášky č. 55/2000 Sb. hl. m. Prahy, kterou se vydává Statut hlavního města Prahy (dále jen „Statut“). Podle § 3 odst. 2 ZHMP městské části v rozsahu stanoveném zákonem a Statutem vystupují v právních vztazích svým jménem a nesou odpovědnost z těchto vztahů vyplývající. Z toho je zřejmé, že městské části hl. m. Prahy jsou nositeli práv a povinností a to v rozsahu stanoveném zákonem a Statutem.

Navrhovatelé a), b), d), f), g) uplatnili v průběhu pořizování AZÚR připomínky v zákonných lhůtách, kde vyjádřili nesouhlas s navrhovaným koridorem SOKP a uváděli např. tyto argumenty:

- zadání AZUR bez požadavku na zpracování varianty trasy SOKP,
- pouze formální uvedení regionální varianty ve VVURÚ a její nedostatečné posouzení,
- nesprávné a neúplné vyhodnocení dlouhodobých vlivů na životní prostředí a zdraví,
- chybějící koordinace se Středočeským krajem,
- nesprávné a účelové posouzení vlivu na EVL.

Navrhovatelé zejména konstatují, že realizací záměru pražského silničního okruhu by došlo k přivedení tranzitní dopravy do obydlených oblastí nebo do jejich blízkosti, a tím i ke

zhoršení životního prostředí jejich občanů (zejména zvýšení jejich zátěže hlukem a imisemi prachu a dalších zdraví škodlivých látek). V případě navrhovatelů a), c), f), g) by došlo také k rozdělení katastrů dálničním tělesem a k omezení přirozeného rozvoje obcí, zejména v oblasti bydlení. Navrhovatelé jsou přesvědčeni, že v důsledku vyloučení variantního řešení SOKP již v zadání AZUR nebyly objektivně prověřeny a vzájemně vyhodnoceny reálné varianty, a z tohoto důvodu považují zásah do rozvoje městských částí za nepřiměřený a nedostatečně odůvodněný.

Podle § 2 odst. 2 zák. č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze je městská část povinna pečovat o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů; při plnění svých úkolů chrání též veřejný zájem. Úkolem městské části je spravování záležitostí, které jsou v zájmu městské části a jejích občanů.

Navrhovatelé a) - h) jsou přesvědčeni, že jsou ve smyslu § 101a odst. 1 s.ř.s. legitimováni k podání tohoto návrhu. Tento jeho závěr potvrzují rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 10. 2008, č.j. 9 Ao 2/2008 – 62 a ze dne 7. 1. 2010, č.j. 9 Ao 4/2009 – 111.

Navrhovatelé i), j), k), l)

Navrhovatelé jsou obce a aktivní legitimace k podání návrhu je založena přímo zákonem, a to ustanovením § 101a odst. 2 soudního řádu správního. Navrhovatelé kromě toho uvádějí, že vymezením koridoru SOKP jsou dotčeni na svých právech, především na právu na samosprávu a na udržitelný rozvoj obce. Schválení OOP a následné uskutečnění záměru SOKP na území hlavního města předurčuje zcela nepochybně umístění příslušných částí okruhu na území Středočeského kraje.

Vymezený koridor SOKP předpokládá jeho dokončení ve Středočeském kraji, přímo v katastrálním území navrhovatelů, čímž by došlo i k omezení navrhovatelů v oblasti územního plánování.

Po dokončení celého silničního okruhu by tak došlo ke zhoršení životního prostředí občanů obce, zejména ke zvýšení jejich zatížení hlukem a imisemi prachu a dalších zdraví škodlivých látek. Došlo by rovněž k významnému snížení pohody bydlení občanů v obci.

Navrhovatelé i), k) a l) uplatnili k návrhu ZÚR připomínky, ve kterých namítali obdobné výhrady a skutečnosti, jaké jsou uvedeny níže v tomto návrhu.

Navrhovatelé i), j), k) i l) v této souvislosti poukazují na skutečnost, že podle § 2 odst. 2 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), je povinností obcí pečovat o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů a při plnění svých úkolů chránit též veřejný zájem. Z vymezení samostatné působnosti obce § 35 odst. 1 a 2 citovaného zákona vyplývá, že úkolem obce je spravování záležitostí, které jsou v zájmu obce a jejích občanů, nejde-li o výkon přenesené působnosti či působnost krajů, a že obec ve svém územním obvodu pečuje v souladu s místními předpoklady a zvyklostmi o vytváření podmínek pro uspokojování

potřeb svých občanů, zejména o uspokojování potřeby ochrany a rozvoje zdraví, dopravy a spojů, celkového kulturního rozvoje atd. Realizací záměru SOKP na území hlavního města by po jeho dokončení došlo k ohrožení všech výše uvedených hodnot, jež je navrhovatel povinen chránit.

Navrhovatel m)

Navrhovatel m) je spoluvlastníkem rodinného domu č.p. 1003 a pozemku parc. č. 2284/1 a 2284/2 v k.ú. Suchdol, to vše v ulici U Roztockého háje. Podle grafické části ZÚR (výkres ploch a koridorů nadmístního významu - dopravní infrastruktura) bude koridor SOKP umístěn v místě, kde se nachází nemovitosti navrhovatele. Podle podobnější územně plánovací dokumentace a dokumentace pro územní řízení (stavba 518) se na pozemku par. č. 2284/1 předpokládá výstavba mimoúrovňové křižovatky (MÚK) Rybářka.

Navrhovatel m) dne 18. 12. 2013 uplatnil proti návrhu napadeného opatření obecné povahy písemnou připomínku, ve které zejména namítal:

- nerespektování závěrů procesu EIA,
- neprověření možných variant,
- nesprávné a neúplné vyhodnocení dlouhodobých vlivů na životní prostředí a zdraví.

Navrhovatel n)

Navrhovatel je spolumajitelem bytu č.30 v 1. patře panelového domu v ulici Bryksova č. 947/21 v k. ú. Černý Most (okres hlavní město Praha). Panelový dům stojí na východní straně sídliště Černý Most II, za prodejnu IKEA. V této lokalitě je jednoznačně nejbližší obytnou stavbou vzdálenou pouhých 300 m od komunikace SOKP, (Z 510/DK). Jde o úsek SOKP 510: Běchovice – Satalice (tzv. Východní spojka), který je zde navíc veden na náspu a hluk se tak volně šíří na všechny strany. První obytné domy, které mu stojí v cestě, jsou právě v Bryksově ulici. Míra hluku v bytě navrhovatele se zvyšovala úměrně s nárůstem dopravního zatížení Východní spojky a nezlepšila se ani po výstavbě prodejního komplexu IKEA, neboť tato stavba tvoří bariéru pouze pro byty v přízemí. V bytě navrhovatele se v současnosti prakticky nedá větrat, aniž by pobyt nebyl narušen setrvalým hlukem z okruhu, přičemž je lhostejné, zda je den či noc. Současné zatížení tohoto úseku okruhu je cca 85.000 vozidel denně a navrhovatel si nedovede představit další mohutný nárůst dopravy na tomto úseku, k němuž by došlo, kdyby se na Východní spojku napojil SOKP 511: D1 – Běchovice od jihu a SOKP 520: Březiněves – Satalice od severu. Je přesvědčen, že realizací zamýšleného záměru by došlo k trvalému znehodnocení životního prostředí pro všechny obyvatele žijící v lokalitě Černý Most II. Kromě zatížení bytů hlukem a smogem se jedná rovněž o pobyt venku, v jihovýchodní, zklidněné zelené části lokality Černý Most, určené obyvatelům sídliště k relaxaci. Již nyní je zde všude slyšet souvislý hluk z dopravy. Nyní se zde připravuje rozsáhlý projekt rekultivace zeleně - bude vybudován moderní park a celé toto dílo by bylo znehodnoceno trvalým souvislým hlukem, který se bude ještě intenzivněji šířit ze SOKP, pokud dojde k naplnění opatření obecné povahy č. 43/2014.

Navrhovatel o)

Navrhovatelka je majitelkou rodinného domku čp. 642/7a na pozemku č. 1067/5 a zahrady na pozemcích 1064/2, 1067/1 a 1069/2 v k. ú. Dubeč. V tomto domě na východním okraji Dubče žije s manželem a 4 dětmi a váží si toho, že ty zde mohou vyrůstat v relativně klidné a na zeleň bohaté lokalitě. Východní okraj Dubče v těsné blízkosti přírodního parku Říčanka a přírodní památky Lítožnice se v posledních letech stal oblíbenou obytnou lokalitou, kde vyrostla řada čtyřpodlažních bytových domů, je zde i dům s pečovatelskou službou, zrekonstruovaná a na kulturní centrum přestavěná barokní sýpka a v neposlední řadě rozsáhlý nový přírodní park Dubeč sloužící jak seniorům z pečovatelského domu, tak občanům z širokého okolí. Vybudování tohoto pěkného rekreačního parku stálo cca 160.000.000,- Kč z dotací EU.

Navrhovatelka si byla vědoma toho, že se 700 metrů od jejího bydliště do budoucna plánuje silniční obchvat a vjezd do tunelu, neznala však konkrétní parametry projektu. Od té doby, kdy zjistila, o jak rozsáhlou dálniční stavbu se jedná, je přesvědčena o tom, že v celé východní části Dubče hrozí vážné zhoršení životního prostředí, zejména zasažení hlukem a významné zhoršení kvality ovzduší. Stavba SOKP 511: D1 – Běchovice (Z 503/DK) má obkroužit celou východní část Dubče, od severu na jih, přičemž na východní straně bude mostní estakáda a vjezd do tunelů včetně technologických zařízení a heliportu v blízkosti nového rekreačního parku. Mimoto naruší začátek přírodní památky Lítožnice.

Toto navrhovatelka považuje jako zásah do svého práva (a své rodiny) na zdravé životní prostředí, jež bude zároveň znamenat i snížení hodnoty nemovitosti.

V Dubči byl v 90. letech zaznamenán zvýšený výskyt civilizačních onemocnění, přičemž ke zlepšení došlo poté, kdy byla z MHMP dotačně podpořena přeměna topení v domech z tuhých paliv na elektřinu. Plánované obkroužení celé východní části Dubče dálniční stavbou bude logicky krokem zpět k nekvalitnímu ovzduší. Navrhovatelka namítá, že nyní naprojektovaná stavba (úsek SOKP 511: D1- Běchovice) se významně liší od stavby, jež byla obyvatelům Dubče v minulosti avizována a posuzována v EIA a s jejímiž vlivy byli smířeni. V procesu EIA byla (v letech 2000-2002) posouzena komunikace 2 x 2 pruhy, přičemž výhledové intenzity dopravy (cílový stav) na úseku vedoucím přes Dubeč byly: 43 900 vozidel za 24 hodin a z toho pouze 1 700 vozidel nákladních. Hluková studie v EIA (Pragoprojekt 2000) předpokládala, že po roce 2010 se stupeň automobilizace již nebude podstatněji zvyšovat a že ani počty jízd automobilů na území města a jeho regionu se po roce 2010 nebudou výrazněji zvyšovat (viz. Výňatek z Textové části Dokumentace EIA a z hlukové studie EIA na SOKP 511 - 2000).

V realitě však bohužel dopravní intenzity v Praze a v jejím okolí stále stoupají, projekt SOKP 511: D1 - Běchovice nyní již počítá s komunikací 2 x 3 jízdní pruhy. Aktuální akustická studie předpokládá na úseku vedoucím přes Dubeč s dopravními intenzitami 1,5 x vyššími (69 747 vozidel za 24 hodin) a z toho je 16 018 nákladních vozidel, tj. téměř 10 x

vyšší intenzita (viz. Výňatek Akustické studie z DÚR na SOKP 511, str. 68).

Neboť ani tato čísla nemusí být konečná a vzhledem k tomu, že jde o „Silniční okruh kolem Prahy“, tedy o stavbu, jež má ochránit město před tranzitem, podporuje navrhovatelka řešení tranzitu tzv. Regionální trasou a nechápe, proč hlavní město takovou trasu nenechalo ani posoudit, přestože o to žádalo několik MČ a přes pět tisíc petentů petice „Za rozumný okruh Prahy, za rozumnou cenu a v rozumném čase“, jež byla předána Ministerstvu dopravy ČR v listopadu 2014, a přestože stavba vedená skrz hlavní město ohrožuje zdraví jeho obyvatel. Dům navrhovatelky stojí v ulici, jež je na svahu a při občasném konání koncertů v parku Dubeč se zvuk v nezmírněné intenzitě nese do této ulice. Navrhovatelka očekává, že hluk z dálnice se bude chovat podobně, bude ovšem setrvalý. Plánovaný tunel Dubeč je navíc hloubený a jeho budování bude výrazným zásahem do krajiny; tunel i úbytek lesa při jeho hloubení naruší zdejší příjemný venkovský krajinný ráz.

Navrhovatel p)

Navrhovatel je majitelem rodinného domu č. p. 421 s pozemkem, to vše v ulici K Železnici, v k.ú. Běchovice. Podle grafické části ZÚR bude tříúrovňová křižovatka MÚK Dubeč na koridoru SOKP (Z 503/DK) umístěna ve vzdálenosti 340 metrů západním směrem od nemovitosti navrhovatele, přeložka silnice I/12 (přivaděč Z 509/DK) pak ve vzdálenosti 330 metrů jižním směrem.

Navrhovatel p) je v MČ Praha-Běchovice zastupitelem za Sdružení nezávislých občanů Prahy-Běchovice, které vyhrálo komunální volby 2014 s 38,66 % platných hlasů. Alternativní řešení pražského silničního okruhu bylo prioritním bodem volebního programu tohoto uskupení a tento názor i obava ze silných negativních vlivů silničního okruhu jsou tedy velkou částí občanů Běchovic dlouhodobě sdíleny a podporovány (viz <http://www.snopbechovice.cz/program.html>, <http://www.volby.cz/>).

Navrhovatel namítá, že již dnes překračují hodnoty hluku a znečištění ovzduší zákonem stanovené limity. V případě výstavby SOKP se situace dále zhorší. V těsném sousedství nemovitosti navrhovatele má kromě SOKP 511 vést přivaděč k této stavbě - přeložka silnice I/12 (v kategorii čtyřproudé Rychlostní komunikace). Dále je do oblasti napadeným OOP umístěván koridor vysokorychlostní trati VRT Praha – Brno - Vídeň, velké rozvojové území Štěrboholy – Dolní Měcholupy – Dubeč – (R/1). Z dostupných podkladů se navrhovatel domnívá, že nebude možné hladiny hluku udržet v zákonných mezích ani při použití protihlukových opatření.

Navrhovatel je alergický na prach a dá se očekávat, že jeho zdravotní stav se nepříznivými dopad z dopravy dále zhorší.

Navrhovatel podal připomínky k návrhu AZÚR a VVURÚ jednak 20. 5. 2013 a jednak 18. 12. 2013 (pod č. 735 Miroslav Mevald + 8 osob a č. 340 Jelínek Vladimír + 202 osob ve Vypořádání stanovisek, návrh rozhodnutí o námitkách a návrh vyhodnocení připomínek

k návrhu aktualizace č.1).

Navrhovatel q)

Navrhovatel je spoluvlastníkem rodinného domu č.p. 1024 a pozemků parc. č. 6/2, 6/5 v k.ú. Suchdol, to vše v ulici K Osmidomkům. Podle grafické části ZÚR (výkres ploch a koridorů nadmístního významu - dopravní infrastruktura) je koridor SOKP umístěn v místě, kde se nachází nemovitosti navrhovatele. Podle podrobnější územně plánovací dokumentace a dokumentace pro územní řízení (stavba 518) se na pozemku parc. č. 6/2 předpokládá výstavba tunelového úseku, v blízkosti se nachází navrhovaný portál tunelu a mimoúrovňová křižovatka (MÚK) Výhledy.

Navrhovatel r)

Navrhovatel je majitelkou rodinného domu č.p. 258 v ulici Nad Rybníkem, v k. ú. Dolní Počernice. Jde o čtvrť Dolních Počernic zvanou Vinice, přímo proříznutou kapacitní komunikací, tzv. Východní spojkou, jež je prohlášována za součást SOKP (SOKP 510: Běchovice – Satalice) a na niž má být napojen úsek D1 – Běchovice (SOKP 511) od jihu a úsek Březiněves – Satalice (SOKP 520) od severu.

Dům navrhovatele je vzdálen cca 88 metrů od vozovky Východní spojky (Z510/DK), která je zde vedena po mostě přes Počernický rybník a na náspu dosedá přímo mezi rodinné domky. Navrhovatel má dům po prarodičích, jež si ho pořídili v roce 1938, žije zde s manželem a rodinou syna. Sousední dům si koupila dcera navrhovatelky, která tu také se svou rodinou žije. Tato stará čtvrť rodinných domků na jižním svahu nad chráněným Počernickým rybníkem, byla až do 80. let minulého století poklidným územím, vyhledávaným obyvateli vnitřní Prahy jako snadno dostupná oblast víkendového odpočinku.

V té době bylo rozhodnuto o stavbě mostu přes Počernický rybník, jako součásti Pražského okruhu. Při projednávání tohoto záměru byla navrhovatelka a její sousedé ujišťováni, že podle provedené hlukové studie nebudou ve čtvrti překročeny hygienické limity hluku a stavba je společensky potřebná a neexistuje pro ni žádné alternativní řešení. Plánovaný mezní stav zatížení silnice k roku 2000 byl ve studii odhadnut na 25.000 vozidel/24 hodin.

Bezprostředně po uvedení mostu do provozu byly hlukové poměry takové, že neprošly kolaudačním řízením (kde byly limity nastaveny na 45 dB v noci a 55 dB ve dne). To se dále zhoršovalo se setrvalě zvyšujícím se dopravním zatížením komunikace. Limity hluku byly překračovány ve dne i v noci, v důsledku toho byla následně provedena výměna oken v domě navrhovatelky a v dalších domech v blízkosti okruhu, čímž došlo ke zlepšení hlukových poměrů v obytných místnostech při zavřených oknech. Když byla na jižní straně napojena Štěrboholská radiála (1999), vzrostl počet projíždějících vozidel na cca dvojnásobek. Úroveň hluku stoupla natolik, že ani dodatečně namontované protihlukové stěny na tělese mostu ji nesnížily na únosnou mez a za současného stavu je hluk z okruhu výrazně slyšitelný i přes

protihluková okna. Momentálně přes most jezdí cca 85 tisíc vozidel/24 hod, což je víc jak 3 x více, než bylo uváděno v původní studii. Navrhovatel je také trvale ohrožován emisemi spalin a prachem z provozu vozidel, na parapetech oken se v krátké době objevuje vrstva jemných sazí. Po plánovaném napojení úseku SOKP 511: D1 - Běchovice by po Východní spojce přes Počernický most mělo jezdit cca 120.000 vozidel/24 hod v roce 2020 a 150.000 vozidel v roce 2040, s výrazným podílem kamionové dopravy.

Takový stav by dle navrhovatele vedl k naprosté devastaci životního prostředí v jejich čtvrti, neboť hluk a smog z tak obrovského objemu dopravy by udělal život zde zdraví nebezpečný. Nikdo zatím v této čtvrti neprovedl měření emisí, ani vibrací, přestože majitelé domků v bezprostřední blízkosti mostu si stěžují na silné vibrace, vznikající při přejíždění dilatačních spár na mostě souvislou kolonou kamionů a těžkých vozidel.

Navrhovatel nesouhlasí s tím, že přes četné žádosti městských částí a občanů nebyla dosud posouzena rozumná varianta okruhu za Prahou, neboť Východní spojka je dnes vnitroměstskou komunikací, obsluhující mimo jiné areál obchodních center Černý Most a sloužící i městské hromadné dopravě. Mísení kamionového tranzitu s místní dopravou je již nyní na tomto úseku velmi nebezpečné a vzhledem k tomu, že SOKP má sloužit ochraně města před kamionovým tranzitem, jeví se navrhovateli jeho vedení po Východní spojce (8 km hluboko v katastru Prahy) jako vysoce nezodpovědné.

Navrhovatel (i jeho sousedé) si neumí představit další zhoršení životního prostředí a nesouhlasí s projektem, který už nyní počítá s překročením původních hlukových limitů, již jenom podstatným změkčením jak limitů, tak i způsobu vyhodnocení vlastního měření. Tudiž z původních 45/55 dB z kolaudačního rozhodnutí by pak v této lokalitě mohlo být "uspokojivých" 57/67 dB (pro starou hlukovou zátěž).

Navrhovatel podal připomínky 18. 12. 2013 (pod č. 340 Jelínek Vladimír + 202 osob ve Vypořádání stanovisek, návrh rozhodnutí o námitkách a návrh vyhodnocení připomínek k návrhu aktualizace č.1).

Navrhovatelé m) – r) tvrdí, že lze zcela zjevně objektivně očekávat celoroční i celodenní zátěž vznikající provozem této stavby, zejména zvýšený hluk a znečištění ovzduší. Realizace předmětu napadeného opatření obecné povahy, spočívající ve výstavbě silničního okruhu kolem Prahy s tranzitní přepravou, by znamenala nepřiměřený zásah do vlastnického práva navrhovatele k jeho výše uvedeným nemovitostem a do jeho práva na ochranu zdraví a na příznivé životní prostředí, a to zejména z důvodů uvedených níže v důvodech návrhu. Navrhovatelé m), q) dovozují dotčení svých práv také v důsledku kombinace dopadů navrhované stavby se současným působením negativních dopadů leteckého provozu, předpokládaného napadeným opatřením ve stejném území, kde žijí. Navrhovatelé m) - r) tvrdí, že opatřením obecné povahy byli zkráceni na svých právech specifikovaných v další části žaloby, a to dále uvedenými procesními i hmotněprávními nezákonnostmi.

Výše uvedení navrhovatelé a) – r) věcně požadují zejména koncepční řešení celé severozápadní, severní a východní části SOKP na základě objektivního posouzení reálných variant a to ve spolupráci hlavního města Prahy a Středočeského kraje. Navrhovatelé jsou přesvědčeni, že napadené OOP s ohledem na dále uvedené nedostatky neproporcionálně a neodůvodněně zasahuje do jejich práv.

III. Důvody návrhu

Navrhovatelé tvrdí, že napadené opatření obecné povahy není v souladu se zákonem a že nebylo vydáno zákonem stanoveným způsobem. Důvody nesouhlasu navrhovatelů s napadeným OOP se vztahují ke koridoru Pražského okruhu (dále též „SOKP“).

Navrhovatelé tvrdí, že níže uvedenými nezákonnostmi byli zkráceni na svém vlastnickém právu (včetně možnosti s ním nakládat a výrazného poklesu ceny nemovitostí) a na svých právech na příznivé životní prostředí a ochranu zdraví. Navrhovatelé rovněž tvrdí, že došlo k zásahu do jejich práva na spravedlivý proces. Navrhovatelé a) – h) tvrdí, že byli navíc zkráceni na právu na samosprávu. Navrhovatelé též namítají, že umístěním SOKP by došlo k narušení sociálních vazeb v místní komunitě.

Úvodem k věcným důvodům navrhovatelé uvádí: Navrhovatelé, kromě šesti fyzických osob, osm pražských městských částí a tří středočeských obcí, jsou si vědomi odpovědnosti zastupitelů hl. města Prahy, kteří jako "krajští" zastupitelé, při schvalování AZÚR deklarovali svoji politickou vůli při umístění nadmístních koridorů dopravních staveb a ploch do území hl.m. Prahy.

Navrhovatelé a) – h), kteří zastupují samosprávy s několika desítkami tisíc obyvatel a v jejichž území se nachází napadený koridor SOKP v jehož důsledku hrozí nadlimitní hluková a imisní zátěž, ale zdůrazňují, že jejich připomínky nebyly řádně při společné, a veřejném jednání projednány a že především nebyly řádně posouzeny varianty vedení SOKP a nebyly řádně posouzeny synergické vlivy s jinými záměry či stavbami.

Návrh na zrušení části opatření obecné povahy č. 43/2014 – Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy Aktualizace č. 1 ze dne 1. 10. 2014 však popisuje v 25 základních bodech nezákonnosti, ke kterým dle navrhovatelů během projednávání AZÚR došlo. Proto se obrací na správní soud, aby prověřil míru závažnosti jednotlivých pochybení, zda došlo k porušení zákona v nezanedbatelné míře, resp. v intenzitě zpochybňující zákonost posuzovaného řízení o AZÚR jako celku.

Navrhovatelé zdůrazňují, že příprava invariantního návrhu AZÚR, opomenutí posouzení některých staveb SOKP, opomenutí zahrnout v posouzení obyvatele Středočeského kraje, bezdůvodné měnění stanoviska na oblast Natura 2000 během řízení, změna procesu řízení o AZÚR během projednávání (novela stavebního zákona), chybějící podklady v řízení AZÚR, absence vyhodnocení vlivů s ohledem na jejich lokalizaci, nesprávné posouzení kumulativních a synergických vlivů, nerespektování podmínek stanovisek dotčených orgánů,

nedodržování českých norem a evropských nařízení a předpisů, zatajování základních vstupů pro posouzení vlivů dopravních staveb (intenzity a složení dopravy), účelová změna stanoviska dotčeného orgánu na připomínku na základě nepravdivého vyjádření odpůrce, že "dokumentace změna nebyla", další a další uvedené drobné či závažné vady zpochybňují ve svém celku zákonnost řízení o AZÚR.

Navrhovatelé dále zdůrazňují, že extrémně rozsáhlá dokumentace AZÚR se všemi přílohami, ve které se často opakují dlouhé shodné pasáže, vedla k zneprůhlednění celého řízení.

S ohledem na výše uvedené nezákonnosti a vady dokumentace navrhovatelé tvrdí, že zastupitelům i veřejnosti byly předloženy nesprávné, neobjektivní a účelové podklady pro jejich zásadní politické rozhodnutí.

Navrhovatelé uvádějí tyto konkrétní důvody pro zrušení napadeného OOP:

1. Závažná pochybení v procesu přijímání AZÚR

a. Novelizace stavebního zákona

Dne 4. 11. 2011 schválilo Zastupitelstvo hl.m. Prahy svým usnesením č. 10/77 Zprávu o uplatňování Zásad územního rozvoje hl.m. Prahy, která je impulzem pro zahájení procesu aktualizace (změny) této územně plánovací dokumentace. V červenci 2012 se poté konalo společné jednání k návrhu AZÚR a k němu zpracovanému vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, přičemž dotčené orgány, sousední Středočeský kraj a městské části hl.m. Prahy mohly uplatnit svá stanoviska a připomínky k návrhu napadeného OOP a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území do 27. 8. 2012.

Dne 1. 1. 2013 nabyl účinnosti zákon č. 350/2012 Sb., kterým se mění zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, a některé související zákony. Tento zákon přinesl určité změny i do procesu pořizování aktualizací zásad územního rozvoje.

Magistrát hl. m. Prahy oznámil v březnu 2013 veřejnou vyhláškou a jednotlivě městským částem a dotčeným orgánům zveřejnění návrhu napadeného OOP a zahájení projednávání vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Tento požadavek stanoví § 37 odst. 4 stavebního zákona ve znění zákona č. 350/2012 Sb. Pořizovatel AZÚR se zjevně rozhodl postupovat podle novelizovaného znění stavebního zákona, účinného od 1. 1. 2013.

Zatímco veřejnost byla vyzvána k podávání připomínek jak k návrhu napadeného OOP, tak vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (§ 37 odst. 4), městské části, subjekty vyjmenované v odst. 6 novelizovaného znění § 37 a další dotčené orgány byly vyzvány k podávání připomínek a vyjádření pouze k vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (dále jen „VVURÚ“), a to z důvodu cit.: „Upozorňujeme Vás, že k aktualizaci č. 1 ZUR HMP jste již uplatnili svá stanoviska a připomínky při společném jednání, která zůstávají v platnosti, a z důvodu výše uvedené novely stavebního zákona se s Vámi projedná pouze

VVURÚ ZUR HMP. Zveřejnění vlastní aktualizace č. 1 ZUR HMP se týká pouze veřejnosti.“

Navrhovatelé tvrdí, že tento postup byl nezákonný. Při pořizování návrhu AZÚR HMP **mělo být při činnostech v souvislosti se společným projednáním postupováno podle znění stavebního zákona, účinného do konce roku 2012**, nikoliv podle znění stavebního zákona daného zákonem č. 350/2012 Sb. Viz bod 7 přechodných ustanovení zavedených zákonem č. 350/2012 Sb.: *„Činnosti při pořizování aktualizace politiky územního rozvoje, územně plánovací dokumentace nebo její aktualizace či změny, neuvedené v bodě 6, které byly započaty a neukončeny přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, se dokončí a posuzují podle dosavadních právních předpisů; to neplatí pro vymezení předkupního práva v územním plánu nebo regulačním plánu.*“

Rozhodnutí postupovat dle novelizovaného stavebního zákona odpůrce zdůvodňuje (např. v Příloze č. 5 - Vypořádání připomínek na str. 710) postupem **podle Metodické pomůcky**: Přechodná ustanovení – územní plán (veřejně dostupná zde: <http://www.mmr.cz/cs/Stavebni-rad-a-bytova-politika/Uzemni-planovani-a-stavebni-rad/Stanoviska-a-metodiky/Stanoviska-odboru-uzemniho-planovani-MMR/Prechodna-ustanoveni-%E2%80%93-uzemni-plan>). Metodická pomůcka se přitom vztahuje výslovně pouze na územní plány a nikoliv i na zásady územního rozvoje. O tom svědčí nejen popis na webových stránkách Ministerstva pro místní rozvoj *„Tato metodická pomůcka napomůže pořizovatelům územních plánů upravit proces pořizování podle stavebního zákona ve znění novely stavebního zákona, účinné od 1. 1. 2013.*“, ale i samotný text metodické pomůcky, který odkazuje pouze na ustanovení stavebního zákona související s územním plánem. Navrhovatelé proto tvrdí, že odpůrce použitím metodiky nesprávně určil rozmezí v činnostech, které se vedou dle stavebního zákona před novelizací a po novelizaci. Proces přípravy zásad územního rozvoje a územního plánu je v některých detailech odlišný a metodiku tedy nebylo možné tímto způsobem použít.

Navrhovatelé dále upozorňují na **zjevné nejasnosti kolem opakovaného projednání** upraveného vyhodnocení vlivů udržitelného rozvoje území ze dne 19. 4. 2013. V této fázi došlo směrem k veřejnosti, městským částem a k dotčeným orgánům, k výrazné nesrozumitelnosti a nepřehlednosti celého procesu pořizování AZÚR. Nedatovaná *„VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA – OZNÁMENÍ o zveřejnění návrhu aktualizace č. 1 a projednání vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy“* vyvěšená na úřední desce MHMP od 3. 4. 2013 do 20. 5. 2013 bez jasných odkazů na přesná ustanovení stavebního zákona, spojila několik úkonů pořizování AZÚR dohromady a způsobila tak nerovnost dotčených subjektů v uplatňování jejich práv.

První odstavec vyhlášky s odkazem na § 37 stavebního zákona oznamuje *„zveřejnění návrhu aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy (ZUR HMP)“*. O VVURÚ ZUR HMP se vůbec nezmiňuje, ačkoliv zřejmě mělo jít o naplnění ustanovení § 37 odst. 4 stavebního zákona, jak plyne z kontextu, jež je až na konci vyhlášky a vyzývá: *„Do 30-ti dnů*

ode dne doručení tohoto oznámení veřejnou vyhláškou, tzn. v termínu od 19. 4. do 20. 5. 2013 včetně, může v souladu s odst. 4 §37 zákona č.183/2006 Sb.,(stavební zákon) každý uplatnit připomínky k vystavenému návrhu aktualizace č. 1 včetně VVURÚ ZUR HMP.“ Vyhláška však nenaplnuje povinnosti z ustanovení § 37 odst. 4 stavebního zákona: „Krajský úřad doručí návrh zásad územního rozvoje a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území veřejnou vyhláškou.“, když zveřejňuje pouze návrh zásad územního rozvoje.

Výzva k uplatnění připomínek pro „každého“ je navíc v rozporu s obsahem výše uvedeného dopisu, který městské části a řadu dalších subjektů upozornil, že se mohou vyjadřovat již pouze k VVURÚ ZUR HMP (viz z důvodu výše uvedené novely stavebního zákona se s Vámi projednává pouze VVURÚ ZUR HMP).

Druhý odstavec vyhlášky s odkazem na § 37 stavebního zákona „oznamuje zahájení projednání vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území Zásad územního rozvoje hl.m. Prahy (VVURÚ ZUR) HMP.“ Opět až z kontextu na konci vyhlášky je zjevné, že se jedná o projednání dle § 37 odst. 6 novelizovaného stavebního zákona, neboť následuje výzva: „Do 30-ti dnů ode dne konání projednání dokumentace VVURÚ ZUR HMP, tj. do 20. 5. 2013 včetně, mohou vyzvaní dle odst. 6 §37 zákona č.183/2006 Sb.,(stavební zákon) uplatňovat svá vyjádření k VVURÚ ZUR HMP.“

Ve čtvrtém odstavci vyhláška oznamuje: „Projednání se bude konat dne 19. 4. 2013 od 9.00 hodin ve velkém zasedacím sále Útvaru rozvoje města Vyšehradská 57, Praha 2,“ aniž by odkazem na přesné ustanovení stavebního zákona ozřejmila, o jaké projednání se má jednat. Absence konkrétního zákonného zmocnění měl zásadní význam, protože společné jednání již jednou proběhlo a veřejnost si nebyla jistá, zda se jedná o opakované společné jednání nebo veřejné projednání ve smyslu § 39 stavebního zákona.

Zástupci samospráv, kteří se k projednání dostavili, pak až přímo na jednání řešili, o jaké jednání v procesu aktualizace ZÚR vlastně jde, neboť z dopisu, který od pořizovatele dostali, to nebyl jasné. Stejně tak veřejnost kladla tyto dotazy, neboť nerozuměla výše popsané vyhlášce. Dostalo se jim odpovědi, že jde o opakované společné jednání (viz Zápis z jednání 19. 4. 2013). Společné jednání o návrhu ZÚR a VVURÚ je upraveno v odst. 3 § 37 stavebního zákona, ten však v dopise pro městské části ani ve veřejné vyhlášce uveden nebyl, stejně jako tam nebyl výraz „společné jednání“. Na nesrozumitelnost procesu projednání poukazovali i občané v připomínkách po tomto jednání podávaných (viz Připomínky navrhovatele p) + 7 občanů z 20. 5. 2013), v nichž zároveň upozornili na chybějící podklad a chybějící výkresy na webu pořizovatele.

Postup odpůrce dle novely stavebního zákona je nesprávný také proto, že se **změnil okruh subjektů**, které se dle § 37 odst. 4 (resp. 6 dle stavebního zákona po novele) vyjadřují k vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Ve starším znění se z pohledu ochrany veřejného zdraví vyjadřovalo Ministerstvo zdravotnictví, dle novější verze je to krajská hygienická stanice. Obdobně se také liší lhůta pro podání připomínek k návrhu zásad územního rozvoje, která byla dle stavebního zákona před novelizací 30 dnů (lhůta mezi

doručením veřejné vyhlášky a veřejným projednáním), nově je to pouze 15+7 dnů (lhůta mezi doručením veřejné vyhlášky a veřejných projednáním a možnost podat připomínky do 7 dnů od veřejného projednání).

Konkrétní dopady postupu podle stavebního zákona po novele jsou popsány např. ve Vypořádání stanovisek, návrh rozhodnutí o námitkách a návrh vyhodnocení připomínek k návrhu aktualizace č. 1 ZÚR HMP včetně VVURÚ na str. 1: *„Jednání se uskutečnilo dne 17. 1. 2014, se zástupci HSH HMP bylo prokonzultováno jejich stanovisko a následující závěry: 1. Pracovníci HS HMP, byli seznámeni s novelou stavebního, ze kterého vyplynula změna uplatňování stanovisek v rámci veřejného projednání. Dle § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb. stavební zákon, v platném znění, je uvedeno: „Dotčené orgány a ministerstva uplatní ve stejné lhůtě stanoviska k částem řešení, které byly od společného jednání (§37 odst. 3) změněny. Dokumentace nebyla změněna, z tohoto důvodu se nejedná o stanovisko, ale o připomínku. Stanovisko bude moci HS HMP uplatnit následně dle § 39 odst. 4, výše uvedeného zákona.“* Stanovisko a připomínka se přitom zásadně liší ve své závaznosti a způsobu vypořádání. Stanovisko HS HMP bylo navíc negativní. Přestože odpůrce označil podání HS HMP jako připomínku, vedl o ní s HS HMP dohadovací jednání, což je postup vymezený pro vypořádání stanovisek, což opět dokládá zmatečnost a účelovost jednání odpůrce

Změnou v procesu řízení o zásadách územního rozvoje (nesprávný přechod na postup dle zákona 350/ 2012 Sb.) se současně změnil okruh osob oprávněných k podání námítky ve fázi veřejného projednání, který byl **rozšířen ve prospěch oprávněných investorů** (v tomto případě osoby zúčastněné na řízení).

V případě, že by soud došel k závěru, že postup odpůrce byl v souladu se zákonem a **odpůrce měl postupovat dle stavebního zákona po novele č. 350/2012 Sb.** Navrhovatelé tvrdí, že **neexistoval žádný důvod k omezení jejich možnosti podávat námítky. Znění stavebního zákona po novele předpokládá vyjádření**, a to v rámci společného jednání (dle § 37) i v rámci veřejného projednání (dle § 39). Metodika MMR Přejícná ustanovení – Územní plán uvádí: *„Na činnosti ukončené podle § 50 SZ před novelou podle § 50 SZ, ve znění před novelou. se naváže novými činnostmi podle § 50 odst. 3 SZ ve znění po novele.“* Ustanovení § 50 odst. 3 stavebního zákona (po novele) uvádí: *„Pořizovatel doručí návrh územního plánu a vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu na udržitelný rozvoj území, pokud se zpracovává, veřejnou vyhláškou. Do 30 dnů ode dne doručení může každý uplatnit u pořizovatele písemné připomínky. K později uplatněným připomínkám se nepřihlíží.“* Odpůrce neměl tedy žádné oprávnění k omezení okruhu subjektů podávajících připomínky. Zmatečnost jednání odpůrce podtrhuje dále skutečnost, že až na jednání uvedl, že se jedná o opakované společné jednání. (viz protokol z jednání ze dne 19. 4. 2013)

Navržené důkazy:

- *Veřejná vyhláška – oznámení MHMP o zveřejnění návrhu aktualizace č. 1 a projednání vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy vyvěšená na úřední desce 3. 4. – 20. 5. 2013*
- *Dopis městským částem a orgánům st. správy S –MHMP 822462/2012 z 29. 3. 2013*
- *Protokol MHMP z jednání 19. 4. 2013*
- *Žádost M. Mevalda o poskytnutí informace-zvukového záznamu z jednání 19. 4. 2013*
- *Rozhodnutí MHMP o odmítnutí informace (zvuk. záznam z 19. 4. 2013 zničen) č.j. SÚP MHMP 213760/2015 z 18. 2. 2015*
- *Připomínky navrhovatele p) + 7 občanů Běchovic k Návrhu aktualizace č. 1 ZÚR včetně VVURÚ z 20. 5. 2013*

b. Chybějící přílohy na elektronické adrese

Vyhláška – „Oznámení o zveřejnění návrhu aktualizace č. 1 a projednání vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy“ - vyvěšená na úřední desce MHMP od 3. 4. 2013 do 20. 5. 2013 uváděla, že Návrh aktualizace č. 1 ZÚR HMP včetně VVURÚ ZUR HMP bude občanům vystaven k nahlédnutí do 20. 5. 2013 i v elektronické podobě na internetové adrese www.praha.eu v sekci územní plánování a rozvoj města v oddělení Zásady územního rozvoje hl.m. Prahy. Na této elektronické adrese však chyběly některé přílohy VVURÚ – konkrétně Výkresy kumulativních a synergických vlivů č.1 -5.

Navržené důkazy:

- *připomínky navrhovatele p) + dalších 7 občanů k Návrhu aktualizace č. 1 ZÚR včetně VVURÚ z 20. 5. 2013 a jejich svědectví, že tyto materiály ve lhůtě na dané adrese nenalezli*

c. Výzva k podávání připomínek pouze k VVURÚ

VVURÚ se dle konstrukce dané stavebním zákonem a zákonem č. 100/2001 Sb. zpracovávají k návrhu zásad územního rozvoje (nebo jejich aktualizace). Oddělovat oba dokumenty a určovat, že se dotčené orgány a městské části hl.m. Prahy mohou vyjadřovat pouze k jednomu z nich (který byl přepracován), zatímco k druhému nikoliv s poukazem, že už tak jednou (před téměř rokem učinili), je dle názoru navrhovatelů přinejmenším sporné. Na podobu připomínek a požadavků jednotlivých subjektů ke společnému jednání mají pochopitelně vliv oba dokumenty, tedy návrh AZÚR a jeho vyhodnocení (VVURÚ). Dle názoru navrhovatelů nelze vyloučit, že by připomínky (formálně děleno k návrhu AZÚR) jednotlivých subjektů byly obsahově odlišné při znalosti nové verze VVURÚ z března 2013.

Proto takový postup MHMP a omezování možnosti připomínkovat i návrh AZÚR „ve světle“ nové verze VVURÚ dle názoru navrhovatelů může být zásahem do práv těchto subjektů, který může mít vliv na zákonnost AZÚR jako takového. Takový postup dle názoru navrhovatelů rovněž v rozporu s principem rovnosti dotčených osob, zakotveným v ustanovení § 7 správního řádu.

d. Proces posuzování vlivů na životní prostředí - EIA

K záměru výstavby SOKP bylo již v minulosti provedeno posuzování vlivů na životní

prostředí. Tento postup je v rozporu s logickou návazností procesů plánování a povolování záměru. Nejdříve by se měl daný záměr vymežit v územně plánovací dokumentaci (včetně posouzení vlivů na životní prostředí této strategie) a až později je možné posuzovat záměr jako takový. Nedodržování tohoto postupu dochází k velmi konkrétnímu posuzování jednotlivých dílčích aspektů bez posouzení komplexních vlivů na širší území a veřejný zájem.

Posouzení vlivů na životní prostředí musí být dle judikatury správních soudů zpracováno dle míry podrobnosti, resp. obecnosti dané pro posuzovanou formu. Jak podotýká Krajský soud v Praze v rozsudku ze dne 26. února 2013 č.j. 50 A 24/2012-64 cit.: „nelze přehlížet obecnost ZÚR, jež se nezabývají vymežováním dílčích funkčních ploch. Proto otázku konkrétních záměrů typu ZKZP či masivní výstavby v navrhovateli vyjmenovaných obcích lze na úrovni ZÚR prakticky sledovat pouze optikou vymežované rozvojové oblasti v ZÚR, neboť vlastní realizace těchto záměrů je příliš podrobným jevem, jenž může být zohledňován spíše až v rámci eventuální SEA k územním plánům obcí či EIA k realizaci těchto záměrů.“

V tomto rozsudku se Krajský soud v Praze zabývá právě otázkou míry podrobnosti vyhodnocení a návaznosti na posouzení vlivů územního plánu na životní prostředí (proces SEA, ve výrazně větší míře podrobnosti) a posouzení vlivů konkrétních záměrů (projektů) jako podklad pro územní rozhodnutí (proces EIA). Soud však jednoznačně odmítá možnost rezignovat na jakékoliv vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje a v něm zakotvených jednotlivých záměrů, a to zejména v jejich kumulativních a synergických efektech.

V rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 5. 2010, č.j. 8 Ao 2/2010 – 644, soud uvádí, že pořizování územně plánovací dokumentace a konkrétně zásad územního rozvoje lze považovat za optimální moment, kdy by mělo docházet k posouzení kumulativních a synergických vlivů záměrů zamýšlených v koncepci na jednotlivé složky životního prostředí, neboť při jejich přijímání je totiž ještě reálně možné efektivně se zabývat variantami řešení a reagovat tak na případná zjištění týkající se synergického působení jednotlivých záměrů. Stejným způsobem Nejvyšší správní soud judikuje i v rozsudku ze dne 27. 1. 2011, č.j. 7 Ao 7/2010-133.

Podobně v rozsudku ze dne 25. 11. 2009, č.j. 3 Ao 1/2007 – 210 NSS judikuje, že „Smyslem posuzování vlivů koncepcí je posoudit vlivy plánů a programů na životní prostředí ještě v průběhu jejich přípravy tak, aby nedocházelo zbytečně ke škodám na životním prostředí, resp. aby bylo **ještě před definitivním schválením koncepce** možné kompetentně rozhodnout o tom, která(é) z možností řešení připadajících v úvahu předpokládají šetrnější přístup k životnímu prostředí a které přístup méně šetrný. (zvýrazněno autorem).

Podle rozsudku NSS ze dne 21. 6. 2012, č.j. 1 Ao 7/2011-526 izolované posouzení vlivů různých záměrů umístěných nedaleko od sebe by mohlo vést k naplánování a následně k realizaci záměrů, jež ve svém souhrnu mají značně negativní vliv na jednotlivé složky životního prostředí. Proto zákonodárce již ve fázi koncepčního plánování záměrů uložil jako úkol územního plánování prověřit též možné kumulativní a synergické vlivy záměrů na životní prostředí. V této fázi je totiž ještě reálně možné plánované záměry změnit, upravit nebo od nich zcela upustit, a zabránit tak nevratným škodám na životním prostředí.

Komplikovanost tohoto postupu může být ilustrována na podmínce č. 23 stanoviska MŽP k napadenému OOP, ve které MŽP stanoví: „... všechny větší investiční záměry v ... dopravě, budou důsledně posuzovány z hlediska vlivů na životní prostředí (SEA, EIA), závěry a doporučení z nich budou převzata do správních řízení a do správních rozhodnutí o jejich umístění a povolení.“

EIA na severozápadní část SOKP, stavby č. 518 a 519, přitom upřednostňuje variantu regionální (označenou jako Ss) a jižní variantu připouští, pouze pokud varianta regionální nebude realizovatelná, viz závěr stanoviska MŽP k dokumentaci EIA z 30. 4. 2002, č.j.: NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o.: „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.“

V severozápadní části SOKP závěry AZÚR upřednostňují aktivní variantu – základní řešení (v procesu EIA označenou jako J). Orgány veřejné správy tak budou povinny přebírat variantu, která je v rozporu se stanoviskem procesu EIA. A to přesto, že již v roce 2007 s průchodem SOKP ve variantě Ss okolo Ústavu jaderného výzkumu v Řeži, zpracovaném ve studii objednané Ministerstvem dopravy ČR u společnosti Mott MacDonald Praha, souhlasil Státní úřad pro jadernou bezpečnost: „... Závěrem tedy konstatujeme, že stávající úroveň jaderné bezpečnosti, radiační ochrany, fyzické ochrany a havarijní připravenosti ÚJV Řež, a.s., včetně uvážení vlivu případného vedení obchvatu v trase navržené Mott MacDonald Praha, spol. s r.o., je dostatečná a v souladu s Atomovým zákonem, respektuje vylučovací kritéria a splňuje podmiňující kritéria vyhlášky SÚJB č. 215/1997 Sb.“(dopis SÚJB č.j. 22267/2007/OSK/tkad ze dne 20. srpna 2007)

Aktualizace zásad územního rozvoje navíc pracuje zcela odlišným způsobem s jednotlivými závěry procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Zatímco výsledky posuzování vlivů pro letiště Ruzyně respektuje a vychází z nich (přestože logika územního plánování by měla být opačná), výsledky posuzování vlivů pro severní část SOKP, stavba č. 518 a 519 opomíjí až na zmínku na str. 177 Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj. V této části pak AZÚR neřeší zda, byla splněna podmínka pro vymezení jižní varianty, která byla posouzena jako zcela krajní a přednostně má být z pohledu životního prostředí realizována varianta regionální (zde označována jako Ss).

e. Chybějící podklad

V seznamu výchozích dokumentů a podkladů v odůvodnění ZÚR aktualizace č. 1 je: Multikriteriální a environmentální hodnocení variant JVK, JVD, JVR, kolektiv Zpracovatelů, 1995. Tento materiál nebyl v době projednávání AZÚR kompletní k dispozici k nahlédnutí ani na MHMP ani na Útvaru rozvoje hl. m. Prahy (ÚRM). S materiálem „Multikriteriálním hodnocením variant JVK, JVD, JVR“ se tak navrhovatelé neměli možnost seznámit, přestože

je prakticky jedinou analýzou v celém seznamu podkladů, která se měla zaobírat konkrétním posouzením variant trasování SOKP v jihovýchodní části Prahy a na niž se odpůrce odvolává jako na dokument, na jehož základě byla trasa ve východní části v 90. letech vybrána a nepotřebuje revizi.

Občané Běchovic a MČ Praha-Běchovice marně žádali odpůrce o předložení tohoto podkladu od srpna 2012 a 14. května 2013 podali navrhovatel p) a další **občané** a občanské sdružení žádost o tento materiál dle zákona č. 106/1999Sb. o svobodném přístupu k informacím, neboť své připomínky k návrhu AZÚR chtěli podat na základě znalosti tohoto podkladu ve lhůtě k podání připomínek (do 20. 5. 2013). Pro případ nemožnosti nahlédnutí do podkladu ve lhůtě k připomínkám, žádali o novou lhůtu k připomínkám. Podklad ani dodatečná lhůta navrhovatelům poskytnuty nebyly a odpůrce vydal 29. 5. 2013 rozhodnutí sp.zn. S- MHMP 381703/2013 o odmítnutí poskytnutí informace, s odůvodněním, že žádaným dokumentem nedisponuje, neboť tento měl být ztracen Nejvyšším správním soudem v roce 2011.

Navržené důkazy:

- žádost o poskytnutí informace ve smyslu zákona č. 106/1999Sb., o svobodném přístupu k informacím z 10. 5. 2013, podaná 14. 5. 2013 pod MHMPP06EPTKD
- rozhodnutí sp.zn. S-MHMP 381703/2013 z 29. 5. 2013 o odmítnutí poskytnutí informace

2. Konkrétnost Politiky územního rozvoje

Nejvyšší správní soud odmítl možnost soudního přezkumu Politiky územního rozvoje ve svém rozsudku čj. 9 Ao 3/2009 – 75 ze dne 18. 11. 2009. V tomto rozsudku NSS podotknul: „*V této souvislosti je také vhodné upozornit na skutečnost, že pokud by některé cíle územního plánování byly v Politice vymezeny natolik konkrétně, že by již nebylo možné hovořit o pouhém obecném záměru, ale naopak o konkrétní přesně vymezené regulaci určitého území, bylo by zajisté možné dovolat se jejího přezkumu v rámci návrhu na zrušení Zásad územního rozvoje kraje či jejich části. Je totiž nepochybné, že Politika platí a je účinná zásadně pouze ve svém zákonem vymezeném obsahu a pokud by v tomto příliš extendovala a překročila své zákonem stanovené obsahové limity (naznačené v předchozí části odůvodnění a spočívající zejména v přiměřené míře obecnosti), nemůže to být na újmu těm, vůči kterým je veřejná správa v této oblasti vykonávána, tj. fyzickým osobám a dále pak nejrůznějším právníckým osobám. Jinak řečeno – v té části, ve které by Politika vykazovala takovou míru konkrétnosti, která by překračovala základní rámeček jejího zákonem vymezeného obsahu, by nebyla ve vztahu k pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a rozhodování v území závazná. Tato pojistka či záruka zákonnosti Politiky z hlediska jejího obsahu přitom odpovídá již zmíněnému charakteru politiky jako politicko právního dokumentu, jakož i hierarchii a posloupnosti jednotlivých fází procesu územního plánování.*“

Navrhovatelé tvrdí, že Politika územního rozvoje vymezuje napadené záměry natolik konkrétně, že již není možné hovořit o pouhém obecném záměru. Navrhovatelé

proto tvrdí, že PÚR není pro ZÚR závazná a odpůrce porušil zákon, když s ní jako se závaznou nakládal.

Ústavní soud ve svém usnesení čj. Pl. ÚS 5/10 ze dne 2. 11. 2010 odmítl samostatnou soudní přezkoumatelnost Politiky územního rozvoje a konstatuje: „*Úkoly vyplývající z napadené části Politiky územního rozvoje nepochybně směřují k orgánům vykonávajícím působnost na úseku územního plánování. Ty musí prověřit reálnost či proveditelnost záměrů vyjádřených v Politice. Teprve vyhodnocení těchto dopadů ukáže, zda je záměr obsažený v Politice proveditelný. Tyto závěry podporuje i důvodová zpráva ke kapitolám 5 a 6 Politiky územního rozvoje, kde je uvedeno. "Kapitoly 5 a 6, které vymezují plochy a koridory pro rozvojové záměry dopravní a technické infrastruktury, ukládají v úkolech pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady prověřit proveditelnost, potřebnost, reálnost nebo účelnost záměrů, v úkolech územního plánování, prověřit účelnost a podmínky územní ochrany a její zajištění příslušnými nástroji územního plánování."* Jde tedy o akt, který je adresován veřejné správě. Ta je však při jeho provádění povinna postupovat v souladu se všemi právními předpisy.“

Obdobně srovnaj i rozsudek Nejvyššího správního soudu čj. 9 Ao 3/2009 – 75 ze dne 18. 11. 2009: „*Závaznost v Politice obecně vyjádřených záměrů pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních a regulačních plánů a pro rozhodování v území ovšem neznamená a ani znamenat nemůže, že by kraje při pořizování zásad územního rozvoje automaticky převzaly do svých plánů realizaci v Politice obsažených záměrů, a to bez dalšího hodnocení jejich dopadů či zvažování možných variant. Takový postup by byl v rozporu se zvláštními právními předpisy jako je zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, nebo zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, případně zmíněná SEA směrnice komunitárního práva. Závaznost obecně formulovaných záměrů Politiky pro územně plánovací dokumentaci je nutno vyložit jako závaznost příslušných územních orgánů převzít do územně plánovací dokumentace vládou České republiky schválený koncepční záměr územního rozvoje na celostátní či mezinárodní úrovni, nikoli faktickou realizaci tohoto záměru. Pokud by obecné záměry vyjádřené v Politice, samy o sobě, bez ohledu na jejich obsahové vymezení znamenaly pro příslušné územní orgány povinnost automatické realizace, postrádal by způsob, jakým je ve stavebním zákoně upraven proces schvalování zásad územního rozvoje, územního plánu či regulačního plánu, smysl.*

Politika územního rozvoje je koncepčním (nikoli realizačním) nástrojem územního plánování a představuje tak základní referenční rámec, který je závazný potud, že je třeba se v tomto rámci pohybovat a vycházet z něho při pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a při rozhodování v území (§ 31 odst. 4 stavebního zákona). Neznamená to však, že Politikou vytýčený úkol bude nutně naplněn. Jedná se o určité (strategicky jistě velmi důležité) vodítko, jakým směrem napřít další fáze územního plánování z hlediska budoucího využití území České republiky.“

Odpůrce však při pořizování aktualizace Zásad územního rozvoje **neprověřuje**

potřebnost, proveditelnosti, reálnost a účelnost vymezených záměrů, ale odkazuje na soulad s Politikou územního rozvoje ČR (např. vypořádání připomínek na str. 696: „Navržený koridor Pražského okruhu (SOKP) včetně úseku Ruzyně-Březiněves, je v Aktualizaci Zásad územního rozvoje vymezen v souladu s Politikou územního rozvoje ČR.“ nebo dále na str. 697: „K potřebnosti a přiměřenosti vymezení koridoru uvádíme, že v PÚR ČR 2008 je v úvodu v čl. 8 uvedeno: „Politika územního rozvoje ČR vymezuje oblasti, osy, koridory a plochy s ohledem na prokázané potřeby rozvoje území státu, které odůvodňují v souladu s § 5 stavebního zákona zásah do působnosti orgánů krajů a obcí v záležitostech týkajících se jejich územního rozvoje, a jestliže je důvodné pro tyto oblasti, osy, koridory a plochy stanovit kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v nich.“ Česká republika si tak prostřednictvím svého nejvyššího exekutivního sboru (Vlády ČR) v PÚR 2008 vymezila národní priority rozvoje (zde konkrétně v dopravní síti) a logicky po krajích požaduje, aby na nižší úrovni nástrojů územního plánování toto zohlednily a respektovaly dle principu subsidiarity. Prostřednictvím MMR ČR pak koordinuje návaznost a souvislost plnění úkolů v ní vymezených vedoucích k naplnění národních priorit. Současně jsou přitom zohledněny závazky přijaté v rámci EU, jejímž plnoprávným členem je i náš stát. Praha nemůže stejně jako ostatní kraje nad rámec své působnosti odmítat plnění úkolů a závazků učiněných na vyšší úrovni. Naopak, musí aktivně tyto úkoly řešit tak, aby tyto byly naplněny a vlastní řešení bylo ještě pro město co nejvhodnější. S ohledem na míru zastavění území metropolitní oblasti a území hlavního města je otázka společenské dohody na přijatelném kompromisu, který však zpravidla znamená přípustnou vyšší lokální zátěž. Jak PÚR 2008 deklaruje, jde o prokázané potřeby rozvoje státu.“ Aktualizace zásad územního rozvoje tak pouze nekriticky přejímá záměry upravené Politikou územního rozvoje a prohlašuje je za *prokázanou potřebu státu*.

Závaznost Politiky územního rozvoje vyplývá i z následujícího vypořádání připomínek navrhovatele p) (str. 375, zahrnutý v balíku připomínek pod č. 340 Jelínek Vladimír + 202 osob): „Koridor Pražského okruhu V PÚR ČR 2008, schválené usnesením vlády ČR č.929 ze dne 20. 7. 2009, je nezpochybnitelně potvrzen stávající úsek Pražského okruhu (SOKP) na východě hl. města mezi Horními Počernicemi a Běchovicemi jako součást Pražského okruhu (SOKP)- viz PÚR ČR 2008, schéma 5 - Doprava silniční. Na uvedený stávající úsek Pražského okruhu (SOKP) se napojují v PÚR ČR 2008 vymezené koridory navazujících úseků SOKP (ve schématu 5 - Doprava silniční označené SOP). Zprovoznění úseky Pražského okruhu (SOKP) u Běchovic a na jihu Prahy je logické propojit. Pro jejich propojení není možné volit regionální trasu ve Středočeském kraji. Regionální varianta (SOKP) vedena na území Středočeského kraje nevyužívá uvedený již zprovozněný úsek u Hor. Počernic a Běchovic a není proto s PÚR ČR 2008 v souladu.“

Dalším důkazem o závaznosti Politiky územního rozvoje je vypořádání připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR, která na str. 22 Přílohy č.1 uvádí: „Koridor vymezený v ZUR upřesňuje koridor vymezený v PUR, který navazuje na potvrzené realizované úseky, což je zřejmé z grafické části PUR, viz schéma č. 5 – Doprava silniční.“

V AZÚR tak dochází k definici kruhem dle PÚR, zatímco Ústavní soud požaduje, aby záměry z PÚR byly v rámci ZÚR přezkoumány z pohledu reálnosti, účelnosti, potřebnosti a proveditelnosti, AZÚR dokládají potřebnost a přiměřenost svým vymezením v PÚR. Velmi rozsáhlé a obtížně srozumitelné materiály AZÚR přitom neobsahují objektivní a upřímně zamýšlené posouzení záměrů a jejich variant, ale pouze účelové, vzájemně se křížící odkazy.

Právě Politika územního rozvoje byla a je klíčovým dokumentem, který umožňuje řešit variantnost napadených záměrů právě z důvodu jejich umístění na území dvou krajů. Aktualizace ZÚR k variantnosti uvádí (viz vypořádání připomínek str. 697): „*Ve Zprávě o uplatňování ZÚR hl. m. Prahy schválené usnesením ZHMP č. 10/77 ze dne 4. 11. 2011 není obsažen požadavek, aby v aktualizaci č. 1 byl řešen variantně rozvoj Letiště Praha/Ruzyně a variantní koridor Pražského okruhu (SOKP), naopak je zde v části F, kap. 5 doslovně uvedeno: „doplnit části Pražského okruhu (SOKP), které byly zrušeny rozsudky NSS ČR.“ Hl. m. Praha není oprávněno řešit varianty letecké dopravy ani trasy dopravních koridorů na území jiného kraje, tj. v daném případě na území Středočeského kraje. ... Jediná reálná trasa okruhu (SOKP) na pražském území je trasa, která je součástí ÚP hl. m. Prahy schváleného usnesením ZHMP č. 10/05 ze dne 9. 9. 1999 ...“.* Odpůrce tedy tvrdí, že na území hl. m. Prahy fakticky existuje jediná možnost vedení koridoru SOKP a že není oprávněn řešit vedení koridoru ve variantě (tedy na území Středočeského kraje). Politika územního rozvoje tak stanovila koridor SOKP natolik konkrétně, že naplňuje znaky výjimky z nepřezkoumatelnosti a závaznosti Politiky územního rozvoje ve smyslu rozsudku NSS čj. 9 Ao 3/2009 – 75 ze dne 18. 11. 2009.

Politika územního rozvoje ČR na str. 102 uvádí: „*V návrhu PÚR ČR 2008 jsou uvedeny některé rozvojové záměry, kterých se týká usnesení vlády ČR 1064/2007. Jedná se o ..., odst. (99) týkající se rychlostního silničního okruhu SOP Výše uvedené usnesení vlády ukládá pro každý rozvojový záměr prověření a vyhodnocení variantních řešení, která mohou znamenat změny v PÚR ČR 2008. Avšak až do výsledků vyhodnocení variant, vyplývajících z tohoto usnesení vlády, je nutno v PÚR ČR 2008 zachovat ta řešení, která jsou stanovena v jiných platných dokumentech (např. u R52-ÚPN VÚC Břeclavsko).*“ Z tohoto odůvodnění jasně vyplývá, že potřebnost, proveditelnost, reálnost a účelnost vymezených záměrů (včetně SOKP) nebyla v rámci PÚR ČR 2008 prověřována ve variantách, ale byly pouze přebrány záměry z předchozích plánovacích dokumentací bez jejich dalšího posouzení.

Politika územního rozvoje ČR zároveň ve vymezení SOKP 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.*“ Vypořádání připomínek k AZÚR na str. 696 ale uvádí: „*Pražský okruh by měl plnit ve vztahu k hl. m. Praze více funkcí – převádět tranzitní dopravu, rozvádět vnější zdrojovou i cílovou dopravu a umožnit realizaci některých vnitroměstských vztahů mezi okrajovými částmi města. Oddálení okruhu dále od okraje Prahy na území Středočeského kraje, by vedlo k nežádoucímu vyššímu zatížení Městského okruhu uvnitř hlavního města, který je z velké*

části navřen v tunelových úsecích s omezenou kapacitou, přitížení dalších komunikací v území ve vnitřní části Prahy, vyvolalo by potřebu řešit další komunikační propojení s mostem přes Vltavu pro vnitroměstské vztahy individuální automobilové dopravy v oblasti Podbaba-Sedlec-Bohnice, které je však v širších souvislostech problematické.“

Navrhovatelé tvrdí, že odpůrce neprovedl prověření potřebnosti, proveditelnosti, reálnosti a účelnosti vymezených záměrů v Politice územního rozvoje a v rozporu s účelem PÚR (obecný záměr) je převzal jako konkrétní trasy. Navrhovatelé tvrdí, že odpůrce porušil zákon, když s PÚR nakládal jako závaznou a automaticky převzal do AZÚR v Politice obsažených záměrů, a to bez dalšího hodnocení jejich dopadů či zvažování možných variant.

Napadené OOP tedy nejenže přebírá nekriticky záměry z PÚR, navíc předpokládá jiný účel SOKP než PÚR ČR. Napadené OOP argumentuje skutečnostmi, které nebyly blíže popsány, analyzovány a vyhodnoceny (vyšší zatížení Městského okruhu, další most, atd.), nebyly řádně a úplně posouzeny varianty řešení, a to ani na úrovni PÚR ČR, ani na úrovni napadeného OOP.

3. Rozpor grafické a textové části Politiky územního rozvoje

Vzhledem k výše uvedenému bodu považují navrhovatelé za relevantní i rozpor mezi textovou a grafickou částí PÚR. PÚR 2008 vymezuje rozvojové záměry dálnic a silnic v části 5 v oddíle „Silniční doprava“ od strany 53, kde je u každého záměru zhruba popsáno, kudy má vést. Vymezení záměru Silniční okruh Prahy zní:

„99) SOP

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

Není zde žádné bližší lokální vymezení ani zmínka o úseku Běchovice – Horní Počernice.

Grafická část ve schématu č. 5 Doprava silniční (na str. 64) pak zobrazuje SOP jako navazující na stávající úsek SOKP mezi Horními Počernicemi a Běchovicemi. Odpůrce považuje toto schéma za závazné. Svědčí o tom například vypořádání připomínek navrhovatele p) (str. 375, zahrnutý v balíku připomínek pod č. 340 Jelínek Vladimír + 202 osob): *„Koridor Pražského okruhu V PÚR ČR 2008, schválené usnesením vlády ČR č. 929 ze dne 20. 7. 2009, je nezpochybnitelně potvrzen stávající úsek Pražského okruhu (SOKP) na východě hl. města mezi Horními Počernicemi a Běchovicemi jako součást Pražského okruhu (SOKP)- viz PÚR ČR 2008, schéma 5 – Doprava silniční. Na uvedený stávající úsek Pražského okruhu (SOKP) se napojují v PÚR ČR 2008 vymezené koridory navazujících úseků SOKP (ve schématu 5 – Doprava silniční označené SOP). Zprovozněné úseky Pražského okruhu (SOKP) u Běchovic a na jihu Prahy je logické propojit. Pro jejich propojení není možné volit regionální trasu ve Středočeském kraji. Regionální varianta (SOKP) vedena na území Středočeského kraje nevyužívá uvedený již zprovozněný úsek u Hor. Počernic a*

Běchovic a není proto s PÚR ČR 2008 v souladu.“

Navrhovatelé mají za to, že nelze závaznost přesného koridoru pro stavbu celostátního významu a neprověřování variant odvodit od viditelně orientační mapky, postrádající měřítko a zahrnující na straně A4 území celé republiky a její základní dopravní síť. Toto schéma navíc není promítnuto do textové části PÚR 2008.

4. Chybné vymezení plochy – nevymezení přivaděčů k mimoúrovňovým křižovatkám

Zásady územního rozvoje musí v souladu s § 36 odst. 1 stavebního zákona řešit vymezení ploch a koridorů nadmístního významu. Odpovídající definice je pak obsažena v § 2 odst. 1 písm. H) stavebního zákona, podle kterého se plochou nadmístního významu rozumí *„plochou nadmístního, popřípadě republikového významu plocha, která svým významem, rozsahem nebo využitím ovlivní území více obcí, popřípadě území více krajů; v případě hlavního města Prahy se za plochu nadmístního významu považuje plocha celoměstského významu“.*

Přivaděče na SOKP jsou zcela jistě plochou celoměstského významu a jako takové měly být i předmětem podrobného vymezení a vyhodnocení. Význam přivaděčů nemůže být omezován striktně ve vztahu k území, na kterém se bude taková stavba nacházet. Je zřejmé, že význam těchto dopravních staveb zpravidla přesahuje pouhé zajištění dopravní obslužnosti území konkrétní městské části, na němž se má taková stavba nacházet a má přinejmenším celoměstský význam. Napadené OOP proto mělo obsahovat vymezení ploch a koridorů pro ty dopravní stavby, jejichž význam v souladu s § 2 odst. 1 písm. H) stavebního zákona ovlivní území více obcí.

Textová ani grafická část napadeného OOP však blíže nevynezuje přivaděče na jednotlivé MÚK na SOKP 510 a 511, přestože se bez pochyby jedná o koridory celoměstského významu a u mnoha jiných přivaděčů tak činí (např. přivaděč Čimický a Rybářka k SOKP 518 a 519). Konkrétně se jedná o Hostivařskou spojku – propojení SOKP 511 se silnicí I/2 Černokostelecká – která není zakreslena ani posouzena v textové ani grafické části napadeného OOP. A to přestože MÚK Uhříněves je plánována jako příprava pro tento přivaděč, jež by měl propojit SOKP 511: Běchovice – D1 a kontejnerový kamionový terminál Metrans. Jde o jedno z největších překladišť kontejnerů v Evropě, produkující velký objem kamionové dopravy, která by Hostivařskou spojku po severním okraji Uhříněvsi měla být svedena na SOKP 511: Běchovice – D1. Neposouzení tohoto přivaděče a jeho vlivů na životní prostředí, zejména vůči obytné zástavbě na severovýchodě Uhříněvsi, zásadně zkrusluje výsledky VVURÚ.

Hostivařská spojka je i ve stávajícím ÚP SÚ hl. m. Prahy a jako veřejně prospěšnou stavbu ji sledoval i Koncept nového ÚP HMP. Pokud je účel stavby takto významný – řešit dopravu obrovského kamionového překladiště, tak to samo o sobě dává této komunikaci celoměstský význam a měla být zakreslena a posouzena.

Přivaděč je navíc uváděn ve vyhodnocení připomínek jako závažný důvod, proč má být SOKP 511 veden od D1 do Běchovic a nikoliv Regionální trasou okolo Prahy: „*Oddálení okruhu od Prahy do Středočeského kraje (trasy tzv. regionální varianty) by navíc vytvořilo v Praze další problémy – např. by nebylo možné kvalitně přímo napojit kontejnerové překladiště v Uhřetěvsi na Pražský okruh (SOKP) na jihovýchodě Prahy.*“ (viz str. 735 Vyhodnocení připomínek k připomínce navrhovatele p).

V textové ani grafické části napadeného OOP nejsou dále vyznačeny a posuzovány mimoúrovňové křižovatky na veřejně prospěšné stavbě Z/509DK Silnice I/12, úsek Pražský okruh (SOKP) – hranice hl. m. Prahy. Jde o přivaděč na SOKP 511 a 510, tedy komunikaci celoměstského významu, přičemž na území Prahy jsou na ní plánovány 3 mimoúrovňové křižovatky (MÚK Běchovice, MÚK Koloděje, MÚK Újezd nad Lesy) v blízkosti obytné zástavby města.(viz např. navrhovatel p) Tyto MÚK budou mít zásadní vliv, jak na dopravní vazby daného území, tak na životní prostředí této oblasti.

Dle dokumentace k územnímu řízení (PUDIS a.s. 2012): „*Na území hlavního města Prahy je silnice I/12 zařazena dle ÚPn SÚ hl. m. Prahy do sítě nadřazených sběrných komunikací celoměstského významu (S1). Dle koncepce MD ČR je silnice I/12 považována vně Silničního okruhu kolem Prahy (R1) jako jeho vnější radiála za extravilánovou komunikaci i na území hlavního města Prahy. Pro návrh technických parametrů je tedy na celém úseku R1-Úvaly použito normy ČSN 73 6101 „Projektování silnic a dálnic“.*“

Z výše uvedeného vyplývá, že ačkoliv komunikace I/12 není zařazena do sítě rychlostních silnic a dálnic, tak vliv jejích mimoúrovňových křižovatek na tuto část města bude natolik zásadní, že posouzeny být měly.

Navržené důkazy:

- *Dokumentace k územnímu řízení přeložka I/12 Úvodní údaje + průvodní zpráva (PUDIS a.s. 2012)*
- *Vyhodnocení připomínek (součástí spisu)*

5. Invariantní návrh AZÚR

Povinnost plánovat a hodnotit záměry ve variantách vyplývá ze zákonů, požadavků MŽP i judikatury.

Podle ustanovení § 37 odst. 1 stavebního zákona návrh zásad územního rozvoje pořídí krajský úřad na základě zadání nebo zprávy o uplatňování zásad územního rozvoje. K návrhu zásad územního rozvoje krajský úřad zajistí vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

Podle ustanovení § 10i odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. (ve znění před novelou stavebního zákona) Ministerstvo životního prostředí při pořizování zásad územního rozvoje (a jejich aktualizace) stanoví podrobnější požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů na životní prostředí včetně zpracování možných variant řešení.

Podle ustanovení § 38 odst. 2 stavebního zákona (v novelizovaném znění) pokud návrh zásad územního rozvoje obsahuje varianty řešení, navrhne krajský úřad na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území zastupitelstvu kraje ke schválení výběr nejvhodnější varianty, který může obsahovat i podmínky k její úpravě. V rozsahu, v jakém se tyto podmínky odchylují od zprávy o uplatňování zásad územního rozvoje, jsou její změnou. Zastupitelstvo kraje je při schvalování vázáno stanovisky dotčených orgánů nebo výsledkem řešení rozporů. Na základě výsledků projednání, vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území a schválení nejvhodnější varianty krajský úřad zajistí upravení návrhu.

Z výše uvedeného plyne, že **VVURÚ se** dle konstrukce dané stavebním zákonem a zákonem č. 100/2001 Sb. **zpracovávají k návrhu zásad územního rozvoje** (nebo jejich aktualizace). Jinými slovy, vyhodnocovat na udržitelný rozvoj území se mají právě zásady územního rozvoje, v daném případě AZÚR.

Ke Zprávě o uplatňování ZÚR Praha vzneslo Ministerstvo životního prostředí požadavek cit.: *„Při novém vymezování ploch a koridorů požadujeme v maximální možné míře prověřovat řešení ve variantách nebo alternativách a tyto varianty nebo alternativy následně náležitě vyhodnotit a porovnat. V případě variantního řešení záměru vyhodnotí posuzovatel všechny dostupné varianty v aktualizované ZÚR hl. m. Prahy z hlediska jejich přípustnosti (přípustné, podmíněně přípustné, nepřípustné) se zájmy ochrany přírody.“* (viz připomínky 008 v příloze Zprávy o uplatňování ZÚR Praha).

Požadavek na variantnost je obsažen i v ustálené judikatuře. Každý záměr vymezovaný v zásadách územního rozvoje musí být hodnocen z hlediska potřeby. Nejvyšší správní soud v usnesení svého rozšířeného senátu ze dne 21. 7. 2009, č.j. 1 Ao 1/2009 – 120 uvedl, že i v testu přiměřenosti při přezkumu opatření obecné povahy je nutné zkoumat, zda způsob provedení opatření má ústavně legitimní a o zákonné cíle opřené důvody, zda je provedeno nejšetrnějším možným a nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle (srov. také rozsudek NSS ze dne 27. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005 – 98). Shledá-li soud, že některá z těchto kumulativních podmínek není splněna, je to zásadně důvodem pro zrušení zásad územního rozvoje. **Bez posouzení jednotlivých variant není přitom možné určit, že záměr je vymezen právě nejšetrnějším možným a nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle a že je potřebný, reálný, účelný a proveditelný** ve smyslu dle požadavků usnesení Ústavního soudu čj. Pl. ÚS 5/10 ze dne 2. 11. 2010. Posuzování variant je vyžadováno i v případě soustavy NATURA 2000, které upravuje zákon o ochraně přírody a krajiny a směrnice o stanovištích (Směrnice Rady č. 92/43/EHS z 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin).

Rozsudek NSS čj. 8Ao 2/2010-670 ze dne 10. května 2010 uvádí: *„Pouze obecně lze proto konstatovat, že bytí není schválení varianty „Ss“ trasy SOKP v působnosti odpůrce, zřejmě neobstojí závěry, podle nichž stávající stav využití území nebo aktuální územně*

plánovací dokumentace zcela a definitivně vylučuje trasování SOKP v předmětném úseku jinou než „J“ variantou. ... Je tedy otázkou, nakolik lze vzhledem k současnému stavu v území považovat variantu „J“ za jedinou možnou. Bude na odpůrci, aby zvážil možnosti, které mu existující skutečnosti nabízejí.“

Požadavek na variantní prověření trasy SOKP vznesla i celá řada městských částí: navrhovatel a), b), d), f), g), MČ Praha-Běchovice, MČ Praha 14, MČ Praha-Březiněves, MČ Praha-Čakovice. Velkou část Regionální varianty SOKP zakotvily i Zásady územního rozvoje Středočeského kraje.

Odpůrce požadavek Ministerstva životního prostředí nerespektuje, **AZÚR jsou zpracovány invariantně** (žádný ze záměrů není v návrhu AZÚR zpracován ve variantách) (viz str. 28 odůvodnění AZÚR HMP je ZÚR hl. m. Prahy - aktualizace č. 1). Ve VVURÚ je však část dopravní infrastruktury, konkrétně vedení trasy Pražského okruhu (SOKP), posuzována ve variantách. To lze považovat za rozporné s požadavky stavebního zákona a zároveň nelze považovat za naplnění požadavku MŽP.

Navrhovatelé dále namítají, že odpůrce ve Zprávě o uplatňování zásad územního rozvoje požadoval doplnění částí koridoru SOKP zrušených rozsudkem NSS bez řádného prověření záměru ve smyslu §187 odst. 2 stavebního zákona č. 183/2006 Sb. a rozhodl tak o převzetí tzv. „stabilizované“ trasy z ÚP VÚC PR a ÚP hl. m. Prahy. K tomuto tvrzení uvádějí, že odpůrcem nebyly zohledněny a vypořádány zejména tyto skutečnosti, které nastaly po schválení ÚP VÚC PR a ÚP hl. m. Prahy:

- v roce 2002 bylo vydáno stanovisko MŽP k dokumentaci EIA, které v severozápadní části hodnotilo trasu požadovanou odpůrcem jako podmíněně přípustnou v případě, že nelze z objektivních důvodů realizovat v té době tzv. „severní“ variantu Ss. V této souvislosti navrhovatelé upozorňují na skutečnost, že u záměru na rozšíření letiště jsou naopak závěry procesu EIA respektovány, a to až ve formě doslovného převzetí závěrů EIA do výroku napadeného OOP.

- ÚP VÚC PR schválený 18. 12. 2006 řádně nenavrhoval a neproověřil severní variantu, její reálnost, náklady a vlivy na životní prostředí a obyvatele. Dílčí argumentace pořizovatele se omezila zejména na konstatování, že severní varianta není v územních plánech obcí a hlavně na nemožnost vést trasu kolem Ústavu jaderného výzkumu Řež z důvodu jaderné bezpečnosti.

- po schválení ÚP VÚC PR v roce 2007 zpracovalo Ministerstvo dopravy studii, která prokázala možnost variantního řešení trasy v severní části SOKP s tím, že

trasu SOKP lze v prostoru Ústavu jaderného výzkumu Řež realizovat (viz kladné vyjádření SÚJB č.j. 22267/2007/OSK/tkad ze dne 20. srpna 2007),

- v roce 2009 byla vyhlášena oblast EVL Kaňon Vltavy u Sedlce, záměr má dle závěrů odpůrce na tuto oblast minimálně mírný negativní vliv. Vyhlášení této EVL, účelově a nesprávně rozdělené v zájmu trasy SOKP, zvyšuje technickou i finanční náročnost této prosazované varianty,

- pokud odpůrce v minulosti argumentoval náklady vynaloženými na přípravu schválené trasy, je nutné poznamenat, že alternativní varianta je podstatně levnější, a to v řádu miliard Kč. Pokud odpůrce odkazuje na časové zdržení při přípravě staveb, je nutné připomenout, že některé části SOKP jsou i z hlediska schválené sektorové strategie budování dálniční sítě plánovány realizovat po roce 2024. Stanovisko EIA, které doporučilo z pohledu dlouhodobé ochrany životního prostředí severní variantu Ss (Regionální), je známé již od roku 2002. Přesto dosud nebyla řádně posouzena alternativní varianta a nebyly tak jednoduše vyvráceny argumenty o její ekonomické výhodnosti a menší zátěži pro životní prostředí i zdraví obyvatel.

- vymezení SOKP v PÚR ČR nevyklučuje jinou variantu trasy SOKP,
- došlo ke změně podmínek v území i v dopravě, není třeba připomínat nárůst nákladní i osobní silniční dopravy, rozšíření obytných oblastí, kumulaci záměrů v území, atp., odpůrce nadále asi např. považuje za jediné možné a správné řešení umístit do jednoho obydlého území dvě paralelní dráhy ruzyňského letiště pro 275.000 leteckých pohybů za rok vzdálené cca 1,5 km a mezi nimi silniční okruh pro 100.000 a více vozidel ročně, navíc vedený středem EVL. Navrhovatelé, stejně jako stovky dalších obcí v ČR, logicky požadují vyvedení dopravy mimo obydlé území.

Odpůrce měl již dlouhou dobu k dispozici kromě připomínek navrhovatelů i věcné důvody pro rovnocenné a objektivní posouzení a případné vyloučení jiných reálných variant trasy SOKP, přesto tak neučinil a pouze se při vypořádání připomínek ke Zprávě o uplatňování zásad územního rozvoje formálně odvolal na rozsudek NSS. Navrhovatelé tvrdí, že s ohledem na celkovou situaci přípravy SOKP v kombinaci s dopady plánovaného rozšíření letiště v Praze-Ruzyni a objektivní změny v území od doby schválení ÚP a ÚP VÚC PR **nebylo invariantní zadání trasy SOKP odpůrcem řádně odůvodněno.**

Z důvodu nedostatečného odůvodnění invariantního návrhu nelze proto použít ani rozsudek NSS čj. 7 Ao 7/2010 – 148 ze dne 27. 1. 2011, jak činí odpůrce ve vyhodnocení připomínek. Tento rozsudek totiž invariantnost podmiňuje řádným odůvodněním: *„V daném případě je však nutno vycházet z toho, že ZÚR jsou závazné pro pořizování a vydávání ÚP (§ 36 odst. 5 stavebního zákona) a nikoliv naopak. Právě v rámci pořizování ZÚR je totiž ještě reálně možné zabývat se efektivně variantami řešení. Proto do ZÚR nelze bez dalšího převzít variantu vedení SOKP, která byla schválena v ÚP hl. m. Prahy, ale ani naopak nelze na druhou stranu vyloučit, že v určitých situacích a za splnění zákonných podmínek bude v rámci pořizování ZÚR posuzována pouze jedna varianta určitého záměru. Tento postup však musí být v OOP řádně odůvodněn. V této souvislosti lze poukázat např. na ust. § 187 odst. 2 stavebního zákona.“*

Postup odpůrce, kdy **návrh AZÚR je zpracován invariantně a do VVURÚ je dodatečně „dopracováno“ prověření Regionální varianty SOKP**, navrhovatelé považují za nezákonný pro rozpor se stavebním zákonem, zákonem č. 100/2001 Sb. a požadavkem MŽP uplatněným ve Zprávě o uplatňování ZÚR Praha. Dle názoru navrhovatelů není přijatelné,

aby rozsah VVURÚ nekorespondoval s rozsahem samotného AZÚR, tedy aby VVURÚ dodatečně prověřovalo (vyhodnocovalo) určitý záměr ve variantách (aniž by variantně byl zpracován i samotný návrh AZÚR) a aby přímo ve VVURÚ bylo rozhodnuto o tom, která varianta je vhodnější. Takové „prověření variant“ je obcházením požadavku na variantní vyhodnocení tohoto problémového záměru, a to bez reálného vyhodnocení a alespoň teoretické možnosti alternativní varianty na úspěch. Navíc, o „výsledku“ takto provedeného „prověření variant“ v rozporu s požadavkem stavebního zákona rozhoduje zpracovatel VVURÚ, nikoliv orgán schvalující AZÚR.

6. Srovnávací varianty ve VVURÚ jsou vymezeny chybně

Aktualizace zásad územního rozvoje byla připravena jako invariantní, varianty byly posuzovány pouze ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. U koridoru SOKP nejsou varianty rovnocenně a úplně vyhodnoceny a závěry VVURÚ jsou tak nepřezkoumatelné a nepodložené.

Pro vyjasnění názvů variant ve VVURÚ uvádíme jejich bližší popis.

- **nulová varianta** - ta představuje stav území v případě naplnění Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy vydaných usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 32/59 ze dne 17. 12. 2009 formou opatření obecné povahy č. 8/2009 po zrušení některých pasáží textové a grafické části na základě rozsudků Nejvyššího správního soudu, tj. zrušení vymezení koridoru SOKP v úseku Ruzyně (R7)-Říčany (D1) a dále zrušení vymezení paralelní dráhy resp. oblasti s nadlimitním hlukem v okolí letiště v Praze-Ruzyni.

- **aktivní varianta - základní řešení** - představuje stav území v případě vydání a naplnění ZÚR hl.m. Praha - aktualizace č. 1., tj. umístění koridoru SOKP převážně na území hl.m. Prahy tj. koridor SOKP v úseku Ruzyně (R7)-Suchdol-Dolní Chabry-Březiněves-Ďáblice (D8)-Vinoř-Radonice-Satalice (R9)-Horní Počernice (D10)-Běchovice-Dubeč-Říčany (D1) a dále oblasti SL1 s nadlimitním hlukem z provozu na mezinárodním letišti v Praze-Ruzyni po rozšíření o paralelní dráhu, která zasahuje do území Prahy 6, Nebušic, Lysolaj a Suchdola.

- **aktivní varianta - variantní řešení** - představuje stav území v případě vydání a naplnění ZÚR hl. m. Praha - aktualizace č.1, ale vedení části trasy SOKP je v trase tzv. „Regionální varianty SOKP“, která vede převážně na území Středočeského kraje. Vymezení plochy a oblasti zasažené nadlimitním hlukem z provozu letiště v Praze-Ruzyni po rozšíření o paralelní dráhu není řešeno variantně.

VVURÚ se soustředilo téměř výhradně na posouzení a srovnání tzv. Nulové varianty a Aktivní varianty – základní řešení. Jediné skutečně variantní řešení problému dopravy je, bohužel jen z větší části formálně uváděná, Aktivní varianta – variantní řešení. Aktivní varianta –variantní řešení ovšem není v Příloze č. 2 VVURÚ - Rozptylová studie a v Příloze VVURÚ č. 1 Akustická studie vůbec vyhodnocována. Hodnocena je tedy pouze nerealistická nulová varianta (nedělat pro rozvoj dopravní sítě v Praze nic) s Aktivní variantou – základním řešením. Závažnost tohoto pochybení zvyšuje skutečnost, že **Nulová varianta i Aktivní**

varianta – základní řešení mají téměř shodné negativní dopady na životní prostředí a obyvatelstvo.

Například vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví posuzuje pouze dvě varianty, tj. Aktivní a Nulovou. Regionální varianta není zvažována. Porovnání varianty Nulové i Aktivní přitom ve většině případů nepřináší žádné zásadní zlepšení v případě preferované Aktivní varianty. Například v případě tab. 7, 8, 9 vyhodnocení míry zdravotního rizika imisní zátěže suspendovanými částicemi – v kritériu chronická úmrtnost – počet ztracených roků života vlivem chronické expozice jsou údaje následující:

Současný stav		Varianta 0 (Nulová)		Varianta 1 (Aktivní)	
PM ₁₀	PM _{2,5}	PM ₁₀	PM _{2,5}	PM ₁₀	PM _{2,5}
16 233	23 906	15 978	22 650	15 769	22 529

Zvýše uvedeného srovnání vyplývá, že rozdíl mezi Nulovou a Aktivní variantou je zcela minimální, což připouští i závěry na str. 12: „*Celková míra zdravotního rizika obyvatel z expozice znečišťujícími látkami v ovzduší Prahy tak bude mírně nižší v aktivní variantě.*“ Zadruhé, že i přes zásadní navýšení počtu obyvatel Prahy (z 1,2 mil na 1,6 mil, tedy o 1/3) dojde ke snížení zátěže i při Nulové variantě, což připouští i závěry na str. 12: „*Ve srovnání se současným stavem se pak jako příznivější ukazují obě hodnocené výhledové varianty*“. Zatřetí, je otázkou, zda je skutečně Aktivní varianta výhodnější, když v ní nejsou zohledněni obyvatelé Středočeského kraje, SOKP přitom povede většinou právě po okrajích Prahy a jejích hranicích se Středočeským krajem. Podstatným pochybením je pomnutí porovnání Regionální varianty a Aktivní varianty - základní řešení z hlediska počtu obyvatel dotčených negativními vlivy v okolí tras SOKP. Z pohledu dotčení obyvatel hodnocení zcela chybí, varianty byly hodnoceny nevyváženě z hlediska úplnosti a objektivnosti celkového hodnocení.

Jako nevýhoda Regionální varianty SOKP je uváděna i její nepřipravenost (viz str. 173 Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území): „*K tomuto závěru navíc přispívá i hledisko časové. Z dostupných podkladů jednoznačně vyplývá, že příprava a realizace SOKP v „Regionální varianty SOKP“ by trvala podstatně delší dobu, neboť tato trasa není zanesena v územních plánech, projednána, projektově připravena, atd. To znamená, že by došlo k prodloužení současné nepříznivé situace minimálně o několik let.*“ Tento argument není nikde blíže analyzován, není proto jasné, z kterých podkladů takovéto tvrzení vyplývá a která z variant může být v současné době realizována rychleji. Na úrovni zásad územního rozvoje Prahy nebyla a Středočeského kraje není v celku vymezena ani jedna z variant a Regionální varianta (z velké části zakotvena v ZÚR Středočeského kraje) jako technicky méně náročné řešení (bez tunelů a pátových mostů) bude ve fázi výstavby postupovat mnohem rychleji.

Na porovnání variant mělo zásadní vliv i opominutí posouzení úseku SOKP 510: Běchovice - Satalice, který vede mezi obytnými zástavbami Horních a Dolních Počernic a

Černého Mostu, kde se při realizaci Aktivní varianty – základní řešení výrazně zvýší negativní vliv na obydlená území (nárůst dopravy z 85 tisíc na 120 tisíc vozidel za den).

Rozsáhlé a podrobné srovnávání variant typu „nedělat nic“ (Nulová varianta) a „něco postavit“ (Aktivní varianta) na úkor hledání optimálního řešení je v případě nikým nezpochybňované nutnosti postavit SOKP a propojit dálnice, zcela zbytečné. Postavením jakéhokoliv okruhu s převedením dopravy musí na jiném místě (při stejném celkovém počtu zdrojů emisí) dojít k nějakému, byť i minimálnímu snížení zátěže už jen jejím pouhým rozdělením emisí na větší území. VVURÚ tedy pouze potvrzuje nezpochybňovanou skutečnost, že se SOKP postavit musí, ale nevypovídá nic o vhodném řešení, tj. jestli je zvolené řešení v porovnání s jinými možnými řešeními (Aktivní varianta – variantní řešení) správné. VVURÚ navzdory existenci posuzování „variant“ (navíc s výhradami k jejich správnosti a úplnosti), tedy v zásadě pouze posuzuje (navíc věcně nesprávně) dopady napadeného OOP, a vytváří tak neopodstatněný dojem, že jsou v napadeném OOP posuzovány varianty řešení problému. Ministerstvo dopravy se navíc k SOKP v návrhu napadeného OOP nevyjádřilo, není tedy znám jeho názor k variantnosti řešení.

7. Nesprávné vstupy do posuzování

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – Příloha č. 1 Akustická studie lze považovat **za vnitřně nekonzistentní, neodůvodněné a nelogické** z následujících důvodů:

Zaprvé, v celé aktualizaci včetně VVURÚ a pořizovaných studií **nejsou** nikde **zveřejněny číselné přehledy stávajících a očekávaných budoucích dopravních intenzit**, a to ani v podobě grafických kartogramů dopravního zatížení stávajících a budoucích dopravních staveb v Praze a v jejím bezprostředním okolí. Při tom dopravní intenzity a její struktura jsou bazálními podklady pro další posuzování (např. hlukové a rozptylové studie). Odpůrce na str. 79 dílu B Odůvodnění k Regionální trase uvádí, že: *„Pro tento alternativní podnět byly provedeny (v návaznosti a s obdobou doposud zpracovaných hodnocení variant okruhu - viz výše citované dokumenty) dopravně inženýrské analýzy v rámci výhledového dopravního modelu hl. m. Prahy spravovaného Útvarem rozvoje hl. m. Prahy (ÚRM - projektant ZÚR i Aktualizace č. 1 ZÚR). K této činnosti je ÚRM pověřen zřizovací listinou, a to zejména pro potřeby územního plánování hl. m. Prahy a pro ověření variant plánovaných tras dopravních sítí, včetně podkladů pro posuzování vlivů na udržitelný rozvoj a životní prostředí města. Pro dopravní modelování ÚRM využívá prostředí PTV VISION (program VISIUM a další), jednoho z celosvětově užívaných modelovacích softwarů v dopravě od německé firmy PTV Karlsruhe. S cílem co největšího přiblížení sofistikovaného matematického modelu reálnému dění v dopravě se využívá nejen vlastního odborného zázemí, ale i dat z multimodálních celorepublikových modelů. S využitím těchto nástrojů byla porovnána dopravní účinnost obou alternativ. Toto porovnání je klíčovým hlediskem, protože se jedná o strategickou dopravní stavbu. Zpracovány byly kartogramy zatížení pro řešení okruhu dle aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy i dle podkladů k tzv. regionální variantě s využitím relevantních podkladů pro návrh křižovatek a napojení na ostatní komunikační síť. Výstupy z obou kartogramů byly porovnány a zobrazeny v rozdílovém kartogramu - viz*

schéma č. 2.“

Není tedy zřejmé, z jakých údajů hodnocení vlivů vychází (výjimkou je rozptylová studie, která na straně 8 odkazuje na modelové hodnoty automobilové dopravy v roce 2020 předané Útvarem rozvoje hl. m. Prahy).

Dopravní model s konkrétními hodnotami dopravních zátěží tak nebyl zveřejněn. S jedinou výjimkou rozdílového kartogramu (viz schéma č. 2 na straně 78 dílu B Odůvodnění aktualizace). Tento kartogram, na jehož základě odpůrce zdůvodňuje, že Regionální trasa by způsobila navýšení dopravy ve vnitřní části Prahy a že by trasa byla pro řidiče ve své poloze málo atraktivní, má několik vážných nedostatků. Nejsou veřejně k dispozici kartogramy zatížení obou variant, které jsou porovnávány. Chybí zde údaj o roku, k němuž je kartogram vypracován a stejně tak i údaje, k jakému stavu dostavby silniční sítě v Praze a jejím okolí je vypracován.

Nejzásadnější chyba však je, že tento **rozdílový kartogram se týká pouze osobní dopravy/24 hodin a zcela opomíjí dopravu nákladní** – lehkou i těžkou. Vzhledem k tomu, že jde o srovnávání variant silničního okruhu, jehož základní funkcí je ochrana hlavního města před tranzitní dopravou (viz PÚR „... mezi jednotlivými mezinárodními trasami do Prahy...“, je tento kartogram naprosto nevhodný a jeho výstupy silně zavádějící. O pohybu tranzitní kamionové dopravy, jakož i o celkových objemech dopravy (osobní + nákladní) se z něj veřejnost ani zastupitelé nedozví zhola nic.

Tuto skutečnost dokazují 3 kartogramy z předmětného dopravního modelu, vydané na žádost Útvarem rozvoje města starostovi navrhovatele g). V těchto kartogramech je jasně označeno, že znázorňují počet osobních vozidel za 24 hodin. První je pro Aktivní variantu – základní řešení, druhý je pro Aktivní variantu – variantní řešení a třetí je rozdílový. Rozdílový kartogram zveřejněný na str. 78 dílu B Odůvodnění obsahuje zcela stejné číselné údaje, jako Útvarem rozvoje města vydaný rozdílový kartogram znázorňující pouze rozdíly v pohybu osobní dopravy. Zveřejněný rozdílový kartogram je navíc ochuzený o zakres silného úbytku dopravy ve stopě SOKP Aktivní varianty - základního řešení. Celkově tak zveřejněný rozdílový kartogram na str. 78 dílu B odůvodnění podává zcela zkreslenou informaci.

Zadruhé, v dokumentaci AZÚR je nereálně uváděn výhledový stav. Ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území 2012 (doplněné 2013) je uvedeno (na str. 168), že VVURÚ je provedeno jak pro vydané ZÚR hl. m. Prahy, tak pro jejich aktualizaci č. 1. Je provedeno pro stávající stav území hl. m. Prahy a přilehlé území Středočeského kraje a pro výhledový stav. Ve výhledovém stavu jsou ZÚR hl. m. Prahy vyhodnoceny pro Nulovou variantu a Aktivní variantu rozvoje území.

Akustická studie z ledna 2013 (příloha č. 1 VVURÚ) popisuje posuzované stavy stejně, s tím rozdílem, že nehodnotí Aktivní variantu – variantní řešení. V rámci stávajícího stavu posuzuje „akustický vliv stávajícího rozsahu dopravní sítě hl. m. Prahy“ (str. 10 Akustické studie). Rozptylová studie z ledna 2013 (příloha č. 2 VVURÚ) uvádí posuzované stavy také stejně s tím, že rovněž nehodnotí Aktivní variantu – variantní řešení a dále uvádí,

že rok, k němuž hodnotí očekávanou situaci kvality ovzduší na území hlavního města Prahy je rok 2020 (str. 3 Rozptylové studie). Studie hodnocení zdravotních rizik z ledna 2013 (příloha č. 3 VVURÚ) v části 1. Hluk i v části 2. Znečištění ovzduší opět vymezují posuzované stavy stejně a rovněž nehodnotí Aktivní variantu – variantní řešení. V části 1. na straně 6 je uvedeno, že: „*Očekávaný demografický vývoj dle ZÚR hl. m. Prahy vychází z „Odhadu počtu obyvatel v ZSJ hl. m. Prahy do roku 2020“* V části 2. je v úvodu vymezeno, že studie hodnotí úroveň zdravotního rizika vlivem expozice obyvatel znečišťujícími látkám ve vnějším ovzduší pro výhledový rok 2020.

Ačkoliv ve VVURÚ a v akustické studii není Výhledový stav datován a datovaný dopravní model není součástí VVURÚ vůbec, dá se z rozptylové studie a studie zdravotních rizik usuzovat, že **výhledovým rokem je rok 2020**. Navrhovatelé namítají, že takto vymezený a posuzovaný Výhledový stav přináší zcela zavádějící výsledky, neboť poměrně blízký rok 2020 je posuzován jako situace – v níž nastane buď výše popsaná Nulová varianta nebo Aktivní varianta – základní řešení. Aktivní varianta - základní řešení posuzuje stav, v němž je k roku 2020 postavena kompletní síť dopravní infrastruktury, jak je obsažena v ZÚR a v Aktualizaci č. 1. Prakticky by šlo o situaci, kdy stojí celý Městský okruh (včetně tunelových úseků pod Libní a do Štěrbohol), je postavena Břevnovská radiála, Radlická radiála a další stavby v ZÚR obsažené. Stojí nová trasa metra D z náměstí Míru až do Písnice. Tuto domněnku potvrzuje i rozptylová studie (str. 8), která uvádí, že v roce 2020 se v Praze počítá v Aktivní variantě s 35 postavenými tunely. Nulová varianta v roce 2020 počítá „pouze“ s 30 hotovými tunely a celkově je „chudší“ jen o dostavbu SOKP a paralelní letovou dráhu letiště v Ruzyni, které byly v minulosti v ZÚR Prahy a Středočeského kraje zrušeny rozsudky NSS.

Dle navrhovatelů je **takový stav k roku 2020 nemožné dosáhnout** a ať již Nulová či Aktivní varianta jsou ve vztahu k tomuto roku naprosto nerealistickou fikcí a výsledky posuzování jsou tudíž zcela bez vypovídající hodnoty (viz např. výstupy z vládou schváleného dokumentu Dopravní sektorové strategie, který předpokládá výstavbu SOKP na severozápadě Prahy v úseku R7 – D8 až po roce 2020), Tímto způsobem VVURÚ nedává Pražanům k roku 2020 vůbec realistickou představu o emisní a hlukové situaci, neboť k tomu roku budou možná dokončeny pouze fragmenty v ZÚR plánovaných dopravních staveb. Hluk a emise budou tudíž rozloženy ve městě zcela jinak, než VVURÚ předpokládá. Realistický rok pro posuzování dokončené dopravní sítě by byl např. rok 2040. Pro takový výhledový rok by však dopravní model vypadal výrazně jinak než pro rok 2020 (viz např. Presentace R1 510: Satalice – Běchovice, ŘSD 2015, v níž je pro rok 2040 očekávaná dopravní zátěž na Východní spojnici tedy SOKP 510: Satalice - Běchovice (Z 510/DK) 150.000 vozidel/denně.)

Vzhledem k nejasnosti ohledně výhledového stavu podalo o. s. Zdravé životní prostředí následně žádost o informace dle z. č. 106/1999 Sb. na pořizovatele i zpracovatele Aktualizace č. 1 ZÚR s dotazem, k jakému výhledovému roku (a stavu dostavby dopravní infrastruktury) byl dopravní model vytvořen. Institut plánování a rozvoje města v odpovědi z 18. 3. 2015 uvedl, že nejde o konkrétní rok, ale o „*modelový výhledový stav naplnění*

platného ÚP hlavního města Prahy. Lze předpokládat, že se jedná o období cca po roce 2030.“ Tato odpověď jen opět dokládá nerealističnost výhledového stavu, když tento je dle IPR reálný někde po roce 2030, zatímco rozptylová studie a studie zdravotních rizik pracují s daty pro rok 2020. Přitom dopravní zátěž a její složení, tj. počty osobních a nákladních aut, podobně jako počty obyvatel jsou pro akustickou i rozptylovou studii bazálními podklady.

Zatřetí, je **chybně vymezen Stávající stav**. Práce na Aktualizaci č. 1 ZÚR započaly v roce 2011 a byly ukončeny schválením OOP usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy 11. 9. 2014. Přesto hluková i rozptylová studie (datované 2013) při hodnocení stávajícího stavu **opomněly zakreslit a posoudit Vysočanskou radiálu**, novou kapacitní čtyřpruhovou komunikaci, uvedenou do provozu 28. 11. 2011. Tato nová dopravní tepna východní části Prahy pochopitelně změnila část dopravních toků města a s narůstajícím provozem zvýšila hlukové a emisní zatížení blízkých lokalit, zejména navrhovatele f). V akustické ani v rozptylové studii a v navazujícím vyhodnocení vlivů se však vůbec neobjevila, zpracovatelé používali pouze stará data (viz akustická studie obr. č. 2 na straně 11 studie a mapy č. 1 a 2 v grafické části akustické studie nebo rozptylová studie výkresy č. 1, 6, 9, 12, 17, 22, 25 a 28).

V grafické příloze č. 2 Odůvodnění - znázorňující Právní stav před aktualizací č. 1 je na všech mapách 07.1 – 07.8 chybně zakreslen úsek SOKP 510: Satalice – Běchovice. Stávající úsek SOKP 510: Satalice – Běchovice je zakreslen zcela bez návaznosti na okolní dopravní infrastrukturu. V mapě 07.2. Výkres ploch a koridorů nadmístního významu – dopravní infrastruktura i v ostatních výkresech je úsek na severu i jihu neukončený a budí dojem, že bez navazujících úseků SOKP 511: D1 – Běchovice a SOKP 520: Satalice – Březiněves je nefunkční. Ve skutečnosti jde v současné době o přetíženou vnitroměstskou komunikaci, v Běchovicích plynne navazující na Štěrboholskou radiálu a v Satalicích napojenou na Vysočanskou radiálu a silnici R10.

Důvěryhodnost výsledkům akustické a rozptylové studie snižuje i skutečnost, že obě vykazují pouze drobné odlišnosti od výsledků akustické a rozptylové studie, jež byly vypracovány (rovněž firmou Ekola) v roce 2009 ke Konceptu územního plánu HMP. (<http://www.iprpraha.cz/clanek/91/koncept-2009-textova-cast-vyhodnoceni-vlivu>)

Při vzájemném porovnání těchto studií se např. hluková a celkově emisní situace na Spořilově oproti roku 2009 prakticky nezhoršila, a to přesto, že reálně byla do ulice Spořilovská přivedena tranzitní doprava po otevření jižní části SOKP na podzim 2010 a problémy s nárůstem hluku a emisí na Spořilově jsou veřejně známé. Zprovozněná jihozápadní část SOKP je sice v mapách akustické a rozptylové studie Aktualizace č. 1 zakreslena (na rozdíl od Vysočanské radiály), ale vliv jejího zprovoznění a nešetrného zavedení tranzitní dopravy na Spořilov se v akustické a rozptylové studii Aktualizace č. 1 prakticky neprojevuje.

Rozptylová studie (Příloha č. 2 VVURÚ) vůbec nezahrnula do posuzování významný stacionární zdroj znečištění ovzduší na území městské části Praha-Běchovice. Jde o Společné obalovny Běchovice, dříve součást akciové společnosti Pražské silniční a vodohospodářské stavby, nyní součást společnosti Porr, a.s. Jde o výrobu asfaltových směsí všech druhů, zahrnující obalovnu DM - 55 Barber Greene s výkonem 120 - 160 t/h a recyklační linku.

Tento provoz i související prašná nákladní doprava (šterk, suť, asphalt) významně zhoršují ovzduší v Běchovicích, místní občané si stěžují i na reálný pach asfaltu v ovzduší. Přesto byl tento bodový zdroj vyloučen z posuzování. Na straně 4 rozptylové studie je označen mezi několika areály, které nebudou posouzeny, neboť u nich údajně dochází k ukončení provozu. Tato informace se ale u obalovny v Běchovicích nezakládá na pravdě. Provoz je na soukromém pozemku, má platné stavební povolení a společnost Porr, a.s. jeho ukončení rozhodně neplánuje (viz e-mailová korespondence zastupitelky MČ Praha-Běchovice, Petry Šubrtové se společností Porr, a.s. z 2. – 4. 3. 2015).

Začtvrté, při posouzení a hodnocení Regionální varianty SOKP odpůrce poukazyval zejména na řadu starších, dle názorů navrhovatelů již neaktuálních či tendenčních studií, týkajících se pouze jednotlivých úseků severozápadní části okruhu. Pokud jde o východní část okruhu, odkazuje odůvodnění aktualizace pouze na jedinou srovnávací studii (Multikriteriální hodnocení variant JVK, JVD, JVR z roku 1995 – na straně 67 dílu B Odůvodnění), která je však několik let ztracena a její obsah a aktuálnost tudíž není možno vůbec posoudit (viz bod III.1.e).

V seznamu podkladů pro napadené OOP (na str. 291 – 292 VVURÚ) zcela chybí např. „*Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020*“ schválená usnesením Vlády České republiky č. 599 ze dne 10. srpna 2011. S ohledem na to, že předmětem aktualizace ZÚR byly především velké dopravní stavby, u nichž EU klade vysoký důraz na bezpečnost provozu, měla tato strategie být zodpovědně brána v potaz. Pod bodem 30 podkladů uvedená „*Strategie udržitelného rozvoje ČR*“, 2004, byla platná do roku 2009, posléze byla aktualizována - nahrazena „*Strategickým rámcem udržitelného rozvoje České republiky*“ schváleným dne 11. ledna 2010 usnesením vlády ČR č. 37.

Zdlouhavý několikaletý proces zpracování aktualizace pak způsobil neaktuálnost řady dalších podkladů. Z těch nejdůležitějších jde o podklad č. 28. „*Státní politika životního prostředí České republiky (pro období 2004–2010), 2004*“, která byla již nahrazena aktualizovanou „*Státní politikou životního prostředí ČR na léta 2012 – 2020*“, schválenou usnesením vlády č. 6 ze dne 9. ledna 2013. Stejně tak „*Dopravní politika ČR na léta 2005-2013*“ (bod č. 39) pozbyla před projednáním aktualizace platnosti a byla nahrazena Dopravní politikou ČR pro období 2014 -2020 s výhledem do r. 2050, jež byla schválena usnesením vlády č. 449 z 12. 6. 2013.

O významu kvalitních vstupních informací svědčí i příklady dvou dopravních staveb. První z nich je SOKP 510: Běchovice – Satalice (tzv. Východní spojka). Původní dokumentace k územnímu řízení předpokládala intenzitu dopravní zátěže k roku 2000 ve výši 24.900 automobilů denně. Jízdní rychlost měla být 70 km/h ve dne a 80 km/h v noci (viz Dodatek k hlukové studii z června 1986 z dokumentace k územnímu řízení na stavbu Vnější okruh H1 a dopis Ústavu dopravního inženýrství hl. m. Prahy z 14. 7. 1986 č.j. 1.8/347-22/1682/86/Cý). Skutečná intenzita dopravní zátěže na tomto úseku je nyní cca 85.000 automobilů denně, tedy více než třikrát vyšší a po připojení dalších úseků je zde k roku 2020 předpokládáno cca 120.000 vozidel/denně, při povolené jízdní rychlosti 100 km v hodině a

cca 150.000 vozidel denně pro rok 2040 (viz. Presentace R1 510: Satalice – Běchovice, Oprava, ŘSD 2015)

Kolaudační souhlas č.j.: DOP/I-referát 1142/93-Gu, Fb z 4. 11. 1993 na tento úsek byl vydán pod podmínkou dodržení limitů hluku v chráněném venkovním prostoru okolní obytné zástavby v hodnotách: maximálně 55 dB ve dne a 45 dB v noci. Tyto limity zde nikdy nebyly dodrženy, ani přes dostavbu hlukových zdí u komunikace, u nejbližších domů u okruhu dosahují naměřené hodnoty cca 60 dB ve dne i v noci. Do budoucna hrozí, že na úsek bude používán limit na starou hlukovou zátěž 70 dB den, 60 dB noc, a ani ten se při tak obrovském objemu dopravy nepodaří dodržet.

Druhým příkladem je SOKP 512, kde v procesu posuzování vlivů na SOKP 512 (stanovisko na „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 512 Jesenice-D1“ pod č.j. NM700/38/52/OPVŽP/02RP dne 18. ledna 2002) byla odhadována intenzita cca 29.000 automobilů/den, podle intenzity byly provedeny výpočty hlukové i imisní zátěže (např. hluková zátěž byla předpokládána v rozmezí 30,3 - 37,9 dB). V současné době komunikaci využívá až 56.956 automobilů (naměřeno dne 13. 9. 2011). V případě připojení D3 to bude až 81.161 automobilů/den. V EIA zmiňovaných cca 29.000 automobilů/den je přitom již počítáno i s připojením D3. Naměřená skutečná průměrná hodnota hluku pro noc je v okolních obcích vzdálených 300-400 metrů v rozmezí 50,4 - 55 dB.

Navrhovatelé v této souvislosti odkazují i na rozsudek Krajského soudu v Praze č.j. 48A 6/2015 ze dne 19. 8. 2015, ve kterém soud zdůrazňuje nezbytnost kvalitních informací v plánovací fázi, protože při provozu již není „obhajitelné“ nadlimitní hlukovou zátěž řešit: *„Je také otázkou, nakolik mohla žalovaná (KHS – pozn. navrhovatelů) např. odhalit nepřesnost predikcí hlukové zátěže v projektové dokumentaci předcházející výstavbě SOKP, přičemž v pozdějších fázích již byla žalovaná limitována obtížnou obhajitelností zastavení provozu na SOKP z hledisek ochrany veřejného zdraví (k tomu by musela přistoupit nejspíše až v situaci dlouhodobého ignorování jejich požadavků ze strany ŘSD – k čemuž nazrává doba až nyní – nebo v případě enormní nadlimitní zátěže.“*

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – Příloha č. 1 Akustická studie lze považovat za vnitřně nekonzistentní, neodůvodněné a nelogické z důvodu nesprávných vstupů do posuzování nebo nezveřejněných, které nemohly být kontrolovány ze strany veřejnosti; zveřejněné části vzbuzují důvodnou pochybnost o jejich věcné správnosti, část z nich je v čase zastaralá a jiná část z nich je k uváděnému termínu nerealistická (viz výhledový stav k roku 2020). Historická zkušenost navíc poukazuje na „podhodnocení“ vstupů do posuzování a chyby v predikci vlivů záměrů v celých řádech. Navrhovatelé se domnívají, že chybné vstupy do posuzování nezajistily věcně správné a úplné údaje pro rozhodování zastupitelů ani veřejnosti.

Navržené důkazy:

- kartogramy (3ks) z dopravního modelu ÚRM pro Aktualizaci č. 1 ZÚR vydané starostovi MČ Praha-Suchdol v květnu 2013
- záznam o konzultaci na ÚRM dne 16. 5. 2013

- akustická a rozptylová studie ke Konceptu územního plánu HMP, 2009, společnost Ekola (veřejně dostupné zde <http://iprpraha.cz/clanek/91/koncept-2009-textova-cast-vyhodnoceni-vlivu>)
- e-mailová korespondence zastupitelky MČ Praha-Běchovice, Petry Šubrtové se společností Porr, a.s. z 2. – 4. 3. 2015
- dodatek k hlukové studii z června 1986 z dokumentace k územnímu řízení na stavbu Vnější okruh H1
- dopis Ústavu dopravního inženýrství hl. m. Prahy z 14. 7. 1986 č.j. 1.8/347-22/1682/86/Cý
- presentace R1 510 Satalice – Běchovice, ŘSD 2015
- kolaudační souhlas č.j.: DOP/I-referát 1142/93-Gu, Fb z 4. 11.1993
- stanovisko na „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 512 Jesenice-D1“ pod č.j. NM700/38/52/OPVŽP/02RP dne 18. ledna 2002
- Žádost ZŽP o.s. na IPR o informace k dopravnímu modelu Aktualizace ZÚR z 3.3.2015
- Odpověď IPR na žádost o informace k dopr. modelu č.j.2187_2015 18.3.2015

8. Opominutí úseku SOKP 510 při hodnocení vlivů

Při porovnávání Aktivních variant (základní a variantní řešení) byl vynechán úsek SOKP 510: Běchovice – Satalice (Z/510). Úsek SOKP 510 Běchovice – Horní Počernice byl přitom v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy zrušen rozsudkem NSS č.j. 7Ao7/2010 ze dne 27. 1. 2011. Odpůrce se snaží předstírat, že se tento úsek SOKP projednávání AZÚR netýká, protože už tam vícepruhová silnice je postavená a auta po ní jezdí, takže napojení z obou stran chybějících úseků SOKP v Aktivní variantě-základní řešení je jediné logické řešení. Opak je ovšem pravdou, úsek byl v minulosti soudem v ZÚR zrušen a v Aktivní variantě-základní řešení by na něm měla doprava stoupnout o 50%, takže jeho posouzení a hlavně řádné porovnání obou Aktivních variant mělo být v rámci projednávání AZÚR řádně provedeno.

Obrázek (na obr. č. 24 na straně 168 VVURÚ) obsahuje „Vyznačení porovnávaných částí Pražského okruhu“, kde jsou žlutě vyznačeny porovnávané trasy okruhu, s vynecháním úseku SOKP 510: Běchovice – Satalice. Shodně je to vyznačeno i na Schématu č. 1 na straně 77 Odůvodnění Aktualizace č.1, textová část, díl B. Dále je vynechání tohoto silně obydljeného úseku (sídlíště Černý Most, Horní a Dolní Počernice) z posouzení zjevně např. při porovnávání vlivů variant na znečištění ovzduší (na str. 137 VVURÚ) se ohledně porovnání variant okruhu ve východní části Prahy uvádí: „...z hlediska dopadů na obyvatele v okolí nové trasy silničního okruhu nevykazuje regionální varianta podstatné výhody. Trasa dle ZÚR hl. m. Prahy – aktualizace č. 1 prochází téměř bezkonfliktním územím, výjimkou je přiblížení k okrajové zástavbě Dubče.“

Takové zhodnocení je zcela zřejmě chybné, neboť zcela pomíjí přes 80 let starou obytnou zástavbu Běchovic, která by byla 300 metrů od stavby SOKP 511: Běchovice – D1 (Z/503) a zejména od její obrovské třípatrové mimoúrovňové křižovatky MÚK Dubeč; přivaděč Z/509DK by byl 250 m od rodinných domků. Dále pak pomíjí celý úsek SOKP 510:

Běchovice – Satalice (Z/510), který je sice v provozu (Východní spojka), ale v případě vedení SOKP v základním řešení – by tento úsek musel být výrazně zkapacitněn, neboť odhady jeho budoucího zatížení (dle dopravně inženýrských podkladů v projektových dokumentacích) jsou cca 120.000 vozidel denně oproti současným –cca 85.000 automobilů za den. Úsek by musel být rozšířen, včetně výrazné přestavby mimoúrovňové křižovatky s hradeckou dálnicí D11, na kraji Horních Počernic. Úsek je postaven na základě zastaralých projektů, hrozí na něm rušení stávajících křižovatek, prochází přímo skrz obytnou zástavbu rodinných domků v Dolních Počernicích (domy začínají již cca 20 metrů od vozovky); dále pak prochází v blízkosti hustě obydlené oblasti Horních Počernic, 300 metrů od vysokých sídlištních domů Černého Mostu a v blízkosti Satalic. Úsek vede mezi Horními Počernicemi a Černým Mostem po náspu, jehož dostatečné odhlučnění je nereálné už proto, že blízké sídlištní domy Černého Mostu mají 9 pater a žádné protihlukové stěny jim tudíž nepomohou. V Horních Počernicích je cca 270 m od Východní spojky, pod naspem, základní škola pro více než 400 žáků a cca 200 metrů od okruhu se nachází Rehabilitační ústav LRS Chvaly, zdravotnické zařízení, poskytující lůžkovou rehabilitační péči, ambulantní rehabilitaci, domácí péči. Zřídila ho Církev bratrská ve svém areálu. Po rozsáhlé rekonstrukci a modernizaci budov, které této práci sloužily už od r. 1908, bylo zařízení znovu otevřeno v r. 1998. Do budoucna je plánován další rozvoj areálu.

Dále je zde lokalita rodinných domků Chvaly a domků v blízkosti Svěpravického rybníka, v těsném sousedství dálnice D11, již v současnosti dlouhodobě obtěžovaná nadlimitním hlukem, jež by další dopravní zátěží na Východní spojnici a zkapacitněním D11 byla rovněž silně postižena.

Výše uvedené lokality byly při porovnávání opomenuty, přestože očekávaný nárůst dopravy o 50 % v tomto úseku v důsledku přivedení SOKP od jihu a severu na toto místo, by se logicky silně projevil jak na znečištěném ovzduší, tak dalším nárůstem hluku v této již dnes hlukem přetížené oblasti. Přitom okolí tohoto úseku je již nyní pravidelně vyhodnocováno jako Oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší.

Neseriózní hodnocení úseku SOKP 510: Běchovice – Satalice je zjevné rovněž na obrázku 22 Výhledový stav „Aktivní varianta – základní řešení“, Průnik nadlimitně zasažených ploch s plochami s „citlivými“ funkcemi. Hluk z pozemní dopravy, na str. 147 VVURÚ a rovněž na mapě č. 7 Akustické studie. Dle těchto grafických znázornění nebude mít tato lokalita prakticky žádný problém s nadlimitním hlukem, což je velice paradoxní výsledek. Navazující stavby: SOKP 511: Běchovice – D1 (Z/503), Přeložka I/12 (Z/509), dále Vysočanská radiála a také SOKP 520: Satalice – Březiněves, mají dle znázornění všechny nadlimitní hluk ve svém okolí, zatímco úsek SOKP 510: Běchovice – Satalice nikoliv a to přesto, že na něm má být ze všech jmenovaných komunikací zdaleka nejvyšší dopravní zátěž. Také dálnice D11 působí dle obrázku a mapy velmi hlukově podceněná. Vysvětlením by mohlo snad být jedině to, že na SOKP 510: Běchovice – Satalice a na D11 byly v hlukové studii použity limity pro starou hlukovou zátěž, které na tento úsek jako nově budovaný nepatří. Takové hlukové zatížení v obytných lokalitách nelze považovat za dlouhodobě

únosné (60 dB noc, 70 dB den) a navrhovatelé jsou toho názoru, že kdyby tento úsek byl společně s ostatními důsledně porovnán s Regionální variantou, těžko by výsledek vyzněl pro vedení okruhu zde ve městě, neboť počet obyvatel postižených hlukem je v této lokalitě reálně mnohem vyšší než v trase Regionální varianty.

Navrhovatelé nesouhlasí s vypořádáním připomínek namítajících neposouzení tohoto rozšiřovaného úseku SOKP, kdy např. na str. 591 Vyhodnocení připomínek je k připomínce MČ Praha-Běchovice uvedeno: „*To, že došlo např. k výstavbě v oblasti Černého Mostu, se stalo v době, kdy již byl v této části hl. města v provozu a jeho vlivy jeho provozu byly předvídatelné.*“

Východní spojka (SOKP 510) byla zprovozněna po částech (R10 - D11 v roce 1984, D11 - Běchovice v roce 1993, navazující Štěrboholská radiála v roce 1999) a nebylo původně počítáno s tak silnou dopravní zátěží, jaká tam nyní je (viz např. dopis Ústavu dopravního inženýrství hl. m. Prahy z 14. 7. 1986 č.j. 1.8/347-22/1682/86/Cý, deklarující očekávané dopravní zátěže v roce 2000 na tomto úseku pouze 23,9 – 24,9 tisíc vozidel denně.). Výstavba domů v prostoru Černého Mostu probíhala ještě v 90. letech, stanice metra Černý Most byla dostavěna v roce 1998 a areál tamních nákupních center, generující další objemy dopravy rostl od 90. let doposud. Dle názoru navrhovatelů tedy buď měla být v prostoru Černého Mostu včas vyhlášena stavební uzávěra, počítající s faktem, že území bude navždy v těsné blízkosti tranzitního okruhu a životní prostředí nebude ve výhledu pro obytné domy vhodné, anebo mělo být dávno přistoupeno k revizi trasování Silničního okruhu kolem Prahy. Ten se totiž s naším vstupem do EU stal plánovanou součástí transevropské dálniční sítě TEN-T a požadavky na jeho kvality se tudíž pochopitelně zpřísnily oproti stavbě připravované a uváděné do provozu v 80. letech minulého století, kdy v žádném výhledu nehrozilo, že se Praha stane jednou z evropských křižovatek nákladní kamionové dopravy.

Rovněž tak nebylo možné tehdy předvídat výstavbu obrovských skladových areálů u všech výjezdů z Prahy. Tato logistická centra generují zejména kamionovou dopravu a bude také velký rozdíl, zda cesta do nich povede po vnějším obvodu Prahy, nebo zda budou zajíždět například na Černý Most. Obyvatelé Černého Mostu ani obytné zástavby Horních i Dolních Počernic, Běchovic a Satalic nemohli ovlivnit vývoj, jenž z této lokality udělal silně dopravně přetížené místo, a mají právo na zdravé životní prostředí a dodržení hlukových a dalších imisních limitů stejně jako jiní občané ČR. Zcela rezignovat na možnost poctivé a odborné revize trasování komunikací, jeichž plány sahají do 60. let minulého století, by bylo naprosto proti smyslu a účelu územního plánování. Vynechání posouzení jakéhokoliv úseku liniové stavby není možné.

Navržené důkazy:

- *dopis Ústavu dopravního inženýrství hl. m. Prahy z 14. 7. 1986 č.j. 1.8/347-22/1682/86/Cý*

9. Věcně nesprávné vyhodnocení vlivů

Jednotlivé dílčí výhrady k věcnému obsahu hodnocení vlivů (k hluku, znečištění

ovzduší, vstupům) doplňujeme ještě o následující. Přes značný rozsah příloh vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území jsou tyto přílohy často pouze mnohonásobným opakováním stejných dlouhých pasáží, např. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – Příloha č. 5 Vyhodnocení navrhovaných oblastí a koridorů ZÚR hl. m. Prahy je přes svůj značný rozsah zpracováno pouze povrchně. Hodnocení většiny navrhovaných oblastí a koridorů je zcela shodné a liší se pouze v detailech (např. zasažených druzích planě rostoucích rostlin a volně žijících živočichů). Ve vyhodnocení zcela chybí přesnější lokalizace vlivů navrhovaných koridorů.

10. Absence vyhodnocení vlivů s ohledem na jejich lokalizaci

Posouzení nepostihuje vlivy na ŽP s ohledem na jejich lokalizaci. Je zřejmé, že právě u záměrů liniových staveb se vlivy v jednotlivých částech území mohou lišit. Někde mohou být pozitivní, jinde negativní a různá bude i míra závažnosti vlivů. Pokud jde o SOKP, ten je hodnocen v jednotlivých úsecích (např. 510, 502, 503) jako jeden koridor, přestože se jedná o liniovou stavbu s několika MÚK. Jedná se přitom o kapacitní silniční tah, který v některých úsecích prochází urbanizovaným územím, nezastavěným územím, zastavěným územím s velmi blízkou obytnou rezidenční a rekreační zástavbou a lokalitou soustavy Natura 2000 (EVL Kaňon Vltavy u Sedlce).

Jednotlivé části koridoru mají specifické vlivy a předložené tabulkové hodnocení toto vůbec nerespektuje. Hodnocení příslušného atributu celého koridoru je provedeno pouze jedním číslem či údajem. Hodnocení je tak naprosto paušální, hrubě zavádějící, bez konkrétní vypovídací hodnoty a v důsledku toho nepřezkoumatelné.

K vyhodnocení vlivu liniové stavby v jednotlivých lokalitách navrhovatelé odkazují na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 5. 2010, čj. 8 Ao 2/2010 – 644, ve kterém se uvádí: „*Navrhovatelům je však třeba přisvědčit, že předmětné vyhodnocení nepostihuje vlivy na životní prostředí s ohledem na jejich lokalizaci. Právě tato skutečnost se přitom pro vlastní přezkoumatelnost vyhodnocení jeví být zásadní. Odpůrce správně tvrdil, že smyslem vyhodnocení je získat informace ve vztahu k působení SOKP na životní prostředí jako celku. Toto komplexní hodnocení by však mělo být mj. výsledkem posouzení vlivů jednotlivých segmentů stavby SOKP na jednotlivá dotčená území. Je zřejmé, že vlivy liniových staveb se v různých částech území liší a každý úsek SOKP má nutně specifické vlivy na lokální prostředí. ...*

Provedené vyhodnocení tedy nerespektuje požadavky vznesené ministerstvem, neplní účel předmětné právní úpravy, neboť neposkytuje dostatečný odborný podklad pro rozhodování o koncepci a zejména neposkytuje veřejnosti odpovídající množství informací o vlivech koncepce na životní prostředí.“

11. Nedostatečné vypořádání připomínek

Navrhovatelé ve lhůtě podle ust. § 39 odst. 2 stavebního zákona uplatnili proti návrhu napadeného opatření obecné povahy různé písemné připomínky. Tyto požadavky navrhovatelé

zdůvodnili konkrétními věcnými důvody, opřenými o právní argumentaci. Pořizovatel napadeného OOP vypořádal připomínky navrhovatelů v příloze č. 6 k napadenému OOP. Navrhovatelé jsou přesvědčeni, že toto **vypořádání připomínek je zcela nedostatečné** a v rozporu s právními předpisy a judikaturou správních soudů v uvedené věci. Připomínkám a požadavkům navrhovatelů nebylo totiž ze strany odpůrce vyhověno zejména s odkazem na jejich údajné vyřešení ve schválené PÚR nebo v následných stupních ÚPD a správních řízeních.

Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 16.12.2008, č.j. 1 Ao 3/2008-136: „*I v odůvodnění opatření obecné povahy je nutno uvést důvody výroku, podklady pro jeho vydání a úvahy, kterými se správní orgán řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů (§ 68 odst. 3 a § 174 odst. 1 správního řádu z roku 2004). Nedostatek rozhodovacích důvodů způsobuje jeho nepřezkoumatelnost.*“

Podle rozsudku NSS ze dne 15. 9. 2010, č.j. 4 Ao 5/2010 – 48: „*Z hlediska práv účastníka řízení představují připomínky poněkud slabší nástroj ochrany ve vztahu k námitkám, o nichž je orgán vydávající opatření obecné povahy povinen rozhodnout. Z toho však podle názoru Nejvyššího správního soudu nelze dovodit, že by bylo možné či snad správné se připomínkami zabývat toliko formálně a vypořádat se s nimi obecnými frázemi, aniž by se zohlednila jejich podstata.*“

Stanoví-li zákon správnímu orgánu povinnost zabývat se připomínkami jako podkladem pro opatření obecné povahy a vypořádat se s nimi v jeho odůvodnění, musí být z tohoto aktu zřejmé, že správní orgán věnoval připomínkám náležitou pozornost, seznámil se s jejich obsahem a učinil z něj pro opatření obecné povahy nějaký závěr. Požadavky na podrobnost samotného vypořádání se s připomínkami pak budou záviset na jejich relevanci, rozsahu a detailnosti.“

Tyto požadavky dle názoru navrhovatelů vypořádání připomínek napadené OOP nespĺňuje.

Navrhovatelé příkladem uvádí:

Na početné připomínky MČ a občanů ohledně **neposouzení vlivů SOKP na EVL Blatov a Xaverovský háj**, reagoval odpůrce např. na str. 606 (k připomínkám MČ Praha-Běchovice) „*K EVL Blatov a Xaverovský háj: Kritéria, podle nichž byl identifikován potenciální vliv na EVL, jsou v obecné rovině popsána v úvodu kapitoly 3.1. Právě na základě těchto kritérií, zejména velké vzdálenosti EVL Blatov a Xaverovský háj od záměrů Z/503/DK a Z/510/DK, bylo možno významný negativní vliv těchto záměrů vyloučit a v kapitole 3.2. jej již podrobně nevyhodnocovat. Aktualizace č. 1 ZÚR neřeší koridor pro rozšíření stavby SOKP v úseku Běchovice – Horní Počernice, protože se jedná o stávající realizovanou stavbu, koridor je vymezen v platných ZÚR hl. m. Prahy vydaných opatřením obecné povahy č. 8/2009. V rámci aktualizace č. 1 je pouze navržena VPS pro rozšíření stavby ve stávajícím koridoru vymezeném v platných ZÚR. Rozšíření se odehrává na úkor středního dělicího pásu,*

takže vztah této části SOKP vůči EVL Blatov a Xaverovský háj zůstane oproti současnému stavu nezměněn. Zmiňované úpravy MUK a rozšíření D11 nepřesahují koridor vymezený v platných ZÚR.“

Navrhovatelé uvádějí, že odpůrce v reakci citované ve výše uvedeném odstavci argumentuje věcně nesprávně, protože úsek SOKP 510 Běchovice – Horní Počernice byl zrušen rozsudkem NSS č.j. 7Ao7/2010 ze dne 27. 1. 2011.

Navrhovatelé tuto argumentaci a vypořádání považují za nesprávné, neboť rozšíření SOKP 510: Satalice – Běchovice Z/510DK (u něhož není jasno v konečném počtu MÚK) bude obsahovat nejen rozšíření na úkor středního dělicího pásu, ale též o cca 0,75 – 1,75 m po stranách. Součástí záměru má být rovněž výměna stávajícího povrchu vozovky, rozšíření začátku dálnice D11 na šestipruhovou komunikaci, rekonstrukce a revitalizace dešťových kanalizací a odvodňovacích systémů stavby, demolice a rekonstrukce DUN, retenčních nádrží a kanalizace, výstavba nových křižovatkových větví u stávající MÚK Olomoucká, výstavba opěrných zdí, protihlukových clon a opatření, realizace dopravně – inženýrských opatření na tomto úseku a realizace dopravního značení okruhu včetně ramp (viz. stanovisko EIA č.j.: 3310/ENV/14 ze dne 26. 5. 2014).

Tyto výrazné zásahy, zejména výstavbu nových křižovatkových větví MÚK Olomoucká, související s očekávaným výrazným nárůstem dopravní zátěže cca 550-600 m od EVL Blatov a Xaverovský háj, nepovažují navrhovatelé za drobnou úpravu stávající komunikace, jejíž vliv na blízkou EVL není vůbec nutno brát v potaz. Provedené posouzení EIA navíc také odmítlo připomínky občanů a neposuzovalo vliv tohoto záměru na EVL, rovněž s pouhým konstatováním, že záměr je od EVL příliš daleko. (více viz: http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP244). Mimoto Zastupitelstvo hl. m. Prahy schválilo zadání změny Z 2795/00 územního plánu hl. m. Prahy, jejímž záměrem je viditelně větší rozšíření SOKP v úseku Satalice – Běchovice a počátečního úseku dálnice D11. Grafické znázornění zadání například výrazně zasahuje do Počernického a také do Svěpravického rybníka a celkový předpokládaný rozsah změny je 557.393 m² (více viz: http://servis.praha-mesto.cz/uzplan/uzemni_plan_hmp/zmeny_08_uphmp_celom4/zmeny_08_celom4.htm).

Navrhovatelé také upozorňovali na nesprávné vymezení EVL Kaňon Vltavy u Sedlce. Ve vypořádání připomínek (např. na str. 704) odpůrce uvádí: „*Způsob vymezení EVL Kaňon Vltavy u Sedlce není a ze své podstaty ani nemůže být předmětem aktualizace ZÚR.*“ Navrhovatelé s tímto tvrzením nesouhlasí. Odpůrce je povinen činit veškerá možná opatření k ochraně soustavy lokalit NATURA 2000 (tím spíše, jedná-li se o stanoviště prioritních druhů). Vzhledem k obsahu Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – Příloha č. 4 Hodnocení NATURA, které upozorňuje na zcela formální rozdělení lokality na dvě části, si odpůrce musel být sporného vyhlášení lokality vědom.

Další okruh připomínek se týkal **nedodržení minimálních normových vzdáleností** mimoúrovňových křižovatek v připomínkách k Aktualizaci ZÚR, na což upozornila řada subjektů, například městská část Praha–Běchovice a také navrhovatel p), který

v připomínkách z 20. 5. 2013 spolu s dalšími uvedl: „Argumentace, že: „Pražský okruh po svém zprovoznění významným způsobem přispěje ke zlepšení dopravní situace na komunikační síti města odvedením tranzitní dopravy mimo hustě zastavěné území Prahy, po okraji města rozvede vnější zdrojovou a cílovou dopravu a umožní též realizaci části vnitroměstských dopravních vztahů mezi okrajovými částmi Prahy“ na východním úseku opravdu neobstojí, neboť velký počet křižovatek na úseku Běchovice – Satalice je z dopravně bezpečnostních důvodů navržen k redukci. Snížení počtu křižovatek by pak sice napomohlo k bezpečnějšímu převedení tranzitu tímto územím, ovšem zcela v rozporu s výše uvedenou argumentací by vážně narušilo dopravní vztahy ve východní části města, poblíž velkého sídliště Černý Most, kde značné objemy dopravy navíc produkuje stále se zvětšující nákupní zóna. O zatížení sídliště i nákupní zóny hlukem a emisemi ani nemluvě. Již nyní je značné.“

Odpůrce ve vypořádání připomínek navrhovatele p) na str. 734 k tomu uvádí:

„Otázka kapacity komunikací, problematika případného zkapacitnění jejich úseků, otázky bezpečnosti provozu jsou mimo podrobnost ZÚR. Pražský okruh je specifickou dopravní stavbou, která by měla plnit více funkcí, kromě převedení tranzitní dopravy i rozvedení vnější zdrojové a cílové dopravy a měla by umožnit též realizaci části vnitroměstských vztahů mezi okrajovými částmi hlavního města. Důvodem je, aby okruh byl atraktivní i pro dopravu ve městě. Tranzitní doprava tvoří pouze menší část celkového zatížení okruhu. Počet křižovatek na úseku Běchovice-Satalice je vymezen v AZÚR. Při vymezeném počtu křižovatek k žádnému narušení dopravních vztahů ve východní části města nedojde. Problematika bezpečnosti provozu je mimo podrobnost ZÚR a je předmětem jiných podrobnějších dokumentací. Pražský okruh (SOKP) je specifickou komunikací, která by měla vůči Praze plnit více funkcí – převedení tranzitní dopravy, které je v celkovém zatížení okruhu menší část, rozvedení vnější zdrojové a cílové dopravy i realizaci některých vnitroměstských dopravních vztahů mezi okrajovými částmi města. Je pravdou, že vzdálenost některých křižovatek ve východní části okruhu není velká, není však únosné na základě této skutečnosti nárokovat zcela novou, výrazně delší trasu okruhu na území Středočeského kraje, kterou dosud nikdo nepřipravoval a není v žádném územním plánu obcí, přes jejichž území by ve Středočeském kraji trasa Pražského okruhu (SOKP) vedla. Problematiku vzdálenosti křižovatek na okruhu bude třeba řešit dalšími opatřeními na této stavbě, nevylučujeme např. eventualitu výraznějšího snížení maximální povolené rychlosti vozidel na předmětném úseku okruhu apod. Připomínáme, že proces přípravy Pražského okruhu probíhá již mnoho let, společnost vynaložila na jeho přípravu v trase dle platných ÚPD značné prostředky a připravoval a částečně realizovat se již v době, kdy ještě nebyly požadovány krajské dokumentace typu ZÚR a postupovalo se v souladu s platnými územními plány obcí.

Zmíněná zástavba Černého Mostu vznikala v době, kdy východní část Pražského okruhu již byla zprovozněna. S negativními vlivy dopravy na této stavbě se proto muselo při posuzování nové zástavby počítat.“

Ve vypořádání připomínek se odpůrce k problému nenormových vzdáleností mezi křižovatkami vyjadřuje opakovaně, neboť připomínka byla vznesena řadou subjektů. Tak

např. na straně 591 vypořádání připomínek odpůrce odlišně uvádí:

„S ohledem na význam Pražského okruhu, rozsah této významné investice a územní náročnost není možné, aby plnil převážně pouze roli převádění tranzitní dopravy, která na okruhu tvoří menší část jeho automobilového zatížení. Z uvedeného důvodu nelze zajistit "normové vzdálenosti křižovatek", protože požadavky hlavního města jsou specifické jak z hlediska rozsahu, tak i rozmístění. Parametry stávajícího úseku okruhu mezi Satalicemi (Horními Počernicemi) a Běchovicemi budou vycházet z limitů území, úpravy budou řešeny tak, aby byly pro území přijatelné i za cenu kompromisů z hlediska provozních nároků. Je neúnosné, aby v dnešní době, kdy problémem je probíhající značná ztráta kvalitního půdního fondu na území České republiky, nastávají problémy a otázky související s klimatickými změnami, potřeba udržet kulturní dědictví předávané generacemi v podobě zachované příměstské krajiny, docházelo v České republice k nově vyvolaným nárokům na další zábory území pro dopravní infrastrukturu jen proto, že není ochota menšinové části občanů Prahy sdílet negativa civilizačních procesů a výhod velkoměsta.“

K témuž problému je opakovaně, např. na str. 383 (připomínky navrhovatelů o), p), r) a dalších občanů), 1269 a 1293 vypořádání připomínek také uvedeno:

„Nesouhlasíme s připomínkou.

V ČSN 73 6101 v kapitole 11, podkapitola 11.2, která poukazuje uvedenou tabulku 21, se dále uvádí: Tyto vzájemné vzdálenosti lze v blízkosti větších sídelních útvarů nebo rozsáhlých průmyslových aglomerací a při rekonstrukcích silnic snížit až o 50 %. Tomuto odpovídají uvedené úseky.“ Navrhovatelé uvádí, že toto rozhodně neodpovídá pravdě, neboť po zmenšení vzdálenosti o 50 % by měla být minimální vzdálenost mezi křižovatkami 2 km. Tak velká vzdálenost mezi křižovatkami tohoto úseku SOKP v žádném případě naplánována není.

12. Nesprávné vyhodnocení stanovisek a připomínek dotčených orgánů

Hygienická stanice hl. m. Prahy vydala k návrhu aktualizace zásad územního rozvoje nesouhlasné stanovisko, které bylo podrobně odůvodněno (*HS HMP upozorňuje také na možný rozpor mezi odvedením dopravy z aglomerace hl.m. Prahy na uvažovaný SOKP a využitím SOKP v rámci evropské dálniční sítě. HS HMP preferuje variantu současného vedení SOKP v koordinaci s aglomeračním okruhem ve Středočeském kraji. Záměr přivést evropskou tranzitní dopravu až k hranicím hl. m. Prahy považujeme za nešťastný. HS HMP se domnívá, že výše uvedené rozpory mohou ovlivnit vyhodnocení variantního řešení.*)

Ve Vypořádání stanovisek, v návrhu rozhodnutí o námitkách a v návrhu vyhodnocení připomínek k návrhu aktualizace č. 1 ZÚR HMP včetně VVURÚ na str. 1 se uvádí: *„Jednání se uskutečnilo dne 17. 1. 2014, se zástupci HS HMP bylo prokonzultováno jejich stanovisko a následující závěry: 1. Pracovníci HS HMP byli seznámeni s novelou stavebního zákona, ze kterého vyplynula změna uplatňování stanovisek v rámci veřejného projednání. Dle § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb. stavební zákon, v platném znění, je uvedeno: „Dotčené orgány a ministerstva uplatní ve stejné lhůtě stanoviska k částem řešení, které byly od společného*

jednání (§37 odst. 3) změněny. Dokumentace nebyla změněna, z tohoto důvodu se nejedná o stanovisko, ale o připomínku. Stanovisko bude moci HS HMP uplatnit následně dle § 39 odst. 4, výše uvedeného zákona.“ Odpůrce stanovisko HS HMP tedy překvalifikoval na připomínku z důvodu postupu dle stavebního zákona po novelizaci.

Navrhovatelé k vypořádání této připomínky tvrdí, že postup odpůrce byl v rozporu se zákonem (blíže viz III. 1. a.), odpůrce měl postupovat dle stavebního zákona před novelou. I pokud by soud považoval postup odpůrce dle stavebního zákona po novele za správný, postupoval odpůrce nesprávně, protože dokumentace byla změněna. Změněno bylo vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území:

- počet stran vlastního textu VVURÚ se zvýšil z 230 na 309,
- doplněno dále bylo 5 příloh VVURÚ - výkresy kumulativních vlivů významné z hlediska vlivů na zdraví, dále byly např. provedeny změny v hodnocení na oblasti NATURA – v samostatné příloze VVURÚ. Navrhovatelé zdůrazňují, že odpůrcem uvedená informace, že se dokumentace neměnila, je účelová a nepravdivá. Toto tvrzení mohlo mít za účel oslabit jedno z klíčových stanovisek HS HMP, a tím uvést v omyl členy zastupitelstva při jejich rozhodování.

Stanovisko a připomínka se zásadně liší ve své závaznosti a způsobu vypořádání. Stanovisko HS HMP bylo negativní, rozdíl mezi připomínkou a stanoviskem je proto zcela zásadní. Přestože odpůrce označil podání HS HMP jako připomínku, vedl o ní s HS HMP dohádovací jednání, což je postup vymezený pro vypořádání stanovisek. Stanovisko HS HMP z prosince 2013, vyjádření po dohádovacím řízení i stanovisko k vyhodnocení připomínek a námitek opakovaně (3 x) obsahují upozornění na pochybení v definici nulové varianty. Právě vymezení nulové varianty přitom má zásadní vliv na závěry a doporučení odborných studií – akustické, hodnocení zdravotních rizik, hodnocení kumulativních vlivů. Vymezení nulové varianty tak přímo ovlivňuje vybranou variantu.

Navrhovatelé tvrdí, že tento postup byl v rozporu se stavebním zákonem a správním řádem. Stavební zákon v ustanovení § 2 odst. 2 předpokládá pro dotčené orgány jako formu vyjádření stanovisko: *„(2) Orgány územního plánování a stavební úřady postupují ve vzájemné součinnosti s dotčenými orgány chránícími veřejné zájmy podle zvláštních právních předpisů. Dotčené orgány vydávají ... b) stanoviska, která nejsou samostatným rozhodnutím ve správním řízení a jejichž obsah je závazný pro politiku územního rozvoje a pro opatření obecné povahy podle tohoto zákona.“*

Navrhovatelé dále tvrdí, že stanovisko vydané HS HMP po skončení dohádovacího řízení je v rozporu s ustanovením § 4 odst. 4 stavebního zákona: *„Dotčený orgán je vázán svým předchozím stanoviskem nebo závazným stanoviskem. Navazující stanoviska nebo navazující závazná stanoviska mohou dotčené orgány v téže věci uplatňovat pouze na základě nově zjištěných a doložených skutečností, které nemohly být uplatněny dříve a kterými se podstatně změnila podmínky, za kterých bylo původní stanovisko vydáno, nebo skutečností vyplývajících z větší podrobnosti porízené územně plánovací dokumentace nebo podkladů pro rozhodnutí nebo jiný úkon orgánu územního plánování nebo stavebního úřadu podle tohoto*

zákona, jinak se k nim nepřihlíží.“ HS HMP nedokládá nově zjištěné a doložené skutečnosti, které by měnily podmínky původního stanoviska. HS HMP odkazuje na veřejné projednání bez uvedení konkrétních nových skutečností, které by podstatně změnily podmínky, za kterých bylo původní stanovisko vydáno. HS HMP dále odkazuje na rozsudek NSS č.j. 1 As 135/2011, který byl vydán dne 31. 1. 2012, a nebyl proto novou skutečností pro změnu stanoviska HS HMP v únoru roku 2014, tedy více jak 2 roky po vydání rozsudku NSS. Navrhovatelé proto tvrdí, že HS HMP neměla právo změnit své stanovisko z nesouhlasného na souhlasné. Navrhovatelé dále tvrdí, že nové stanovisko HS HMP je nedostatečně odůvodněné a nesplňuje požadavky ustanovení § 68 odst. 3 správního řádu, protože z něj nevyplývá jakými úvahami se HS HMP řídila při změně svého stanoviska.

13. Chybějící koordinace se Středočeským krajem

Koridor pro rozšíření SOKP a souvisejících MÚK jsou situované převážně na území hlavního města Prahy, ale částečně jsou vymezeny i na území Středočeského kraje a především budou mít významné negativní vlivy na životní prostředí i obyvatele. Přitom vlivy rozšíření SOKP a souvisejících MÚK pro území Středočeského kraje nejsou vyhodnoceny v žádné územně plánovací dokumentaci, nemohlo tedy dojít k řádnému vyhodnocení vlivů na životní prostředí, včetně vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, a není zajištěna koordinace požadavku na využívání a prostorové uspořádání území, není řešena ani vazba na navazující dopravní síť. Nekomplexnost řešení v území se pak projevuje i následujícími způsoby.

Vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví **nezohledňuje vlivy na obyvatele Středočeského kraje** (viz str. 5 „*dotčené území v tomto případě zahrnuje obyvatelstvo na celém území hlavního města Prahy*“). Obdobné platí i pro Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – Příloha č. 2 Rozptylová studie a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – Příloha č. 1 Akustická studie (na str. 6 např. *silniční doprava byla hodnocena na definovaném území hl. města Prahy*). Rozptylová a akustická studie se pak dopouští zásadních pochybení, když nezapočítává do počtu negativně ovlivněných obyvatel i obyvatele za bezprostředními hranicemi hl. m. Prahy. Tento postup je zcela nekonzistentní s postupem v případě ochrany zemědělského půdního fondu, kdy je naopak započítáván zábor půdy i ve Středočeském kraji (viz str. 171 Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území).

Části SOKP a MÚK, které jsou na území Středočeského kraje, nejsou již od 14. 8. 2013 součástí Zásad územního rozvoje Středočeského kraje. Část Zásad územního rozvoje Středočeského kraje, která je upravovala, byla zrušena rozsudkem Krajského soudu v Praze č.j. 50 A 13/2013, který byl potvrzen i rozsudkem Nejvyššího správního soudu č.j. 9 A os 6/2013, ze dne 17. 4. 2014.

14. Neposouzení kumulativních a synergických vlivů

Ve výkresech k vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – Příloha č. 7: Hodnocení kumulativních a synergických vlivů navrhovaných oblastí a koridorů ZÚR hl. m. Prahy je rozšíření SOKP a letiště Ruzyně zakresleno jako oblast A1, A7, A8, A9 a A10. Na

stejném území jsou však vymezeny i další záměry, například tramvajová trať, jejich vzájemné působení není potom dostatečně vyhodnoceno např. na ulici Kamýcká. Obdobně kumulativní a synergické vlivy SOKP 510: Běchovice - Satalice jsou označeny jako oblast A3. Na stejném území je vymezen i koridor VRT Praha – Brno, který není v rámci kumulativních a synergických vlivů hodnocen. Dále nejsou hodnoceny mimoúrovňové křižovatky na přivaděči Z/509/DK a záměr rozšíření D11 Horní Počernice – Jirny. Přitom z hlediska hlukové a imisní zátěže a celkové dopravní situace tyto záměry ve svých kumulativních a synergických účincích vytvářejí do budoucna neúnosnou situaci.

Posouzení vlivů AZÚR na životní prostředí rovněž tak odporuje zákonu EIA, směrnici EP a Rady 2011/92/EU o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí a zákonu č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), když neobsahuje informace o kumulativních a synergických vlivech. Povinnost posouzení těchto aspektů vyplývá z ustanovení § 2 zákona EIA, z bodu f) přílohy č. I. směrnice SEA a z bodu 5 přílohy ke stavebnímu zákonu.

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – Příloha č. 7 Hodnocení kumulativních a synergických vlivů navrhovaných oblastí a koridorů ZÚR hl. m. Prahy je přes svůj značný rozsah zpracováno pouze povrchně. Při hodnocení kumulativních a synergických vlivů je vždy opisováno stejné hodnocení, a to ve všech kategoriích (popisu, kvantifikaci, monitoringu, kompenzačních opatřeních). Tento postup je v rozporu se stanoviskem MŽP, které vyžadovalo „*v případě kumulativních a synergických vlivů bude ve vyhodnocení jasně uveden komentář k lokalitám, které byly identifikovány ve výkresech a na základě tohoto stanovení by pak měly být vysloveny konkrétní opatření k minimalizaci vlivů pro nově navrhované záměry.*“ Jediná plocha s velmi významným negativním ovlivněním je A10, která souvisí s provozem letiště Praha-Ruzyně. Ostatní plochy jsou hodnoceny jako významně negativní.

Příloha č. 7 zároveň odporuje vyhodnocením v ostatních přílohách – například v závěrech vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví se na str. 12 uvádí: „*Celková míra zdravotního rizika obyvatel z expozice znečišťujícími látkami v ovzduší Prahy tak bude mírně nižší v aktivní variantě.*“ K obdobným závěrům dochází i akustická studie (Příloha č. 1) na str. 44 v bodě 7.1.5. Celkové shrnutí: „*Z hlediska počtu nadlimitně ovlivněných obyvatel hl. m. Prahy jsou Nulová varianta a Aktivní varianta – Základní řešení téměř srovnatelné.... Porovnáme-li rozlohu nadlimitně ovlivněného území hl.m. Prahy „Aktivní varianty – Základního řešení“ a „Nulové varianty“, je možné konstatovat, že jsou obě varianty taktéž téměř srovnatelné.*“ Příloha č. 7 přesto u všech ploch dotčených SOKP uvádí: „*Z hlediska celkového hodnocení ZÚR hl. m. Prahy je možné konstatovat, že Aktivní varianta – Základní řešení bude představovat mnohem menší zatížení území hl. m. Prahy hlukem a znečištěním ovzduší oproti Nulové variantě ...*“

Zvláště popis kumulativních a synergických vlivů v plochách synergie B, C, D a E je zcela arbitrární a shodný pro všechny plochy. Jako kompenzační opatření je pak pravidelně uváděno, že *bude nutné postupovat v souladu s platnou legislativou.* Prosté dodržování

stávajících zákonů přitom nelze považovat za kompenzační opatření.

15. Kompenzační opatření

Stanovisko MŽP (č.j. 54485/ENV/13, ze dne 2. srpna 2013) v bodu A.2. vyžadovalo: „Na základě dopracování vyhodnocení budou vyvozeny jasné závěry, zda lze s jednotlivou plochou či koridorem souhlasit, případně budou uvedeny konkrétní opatření (pro jednotlivé plochy a koridory ve vztahu k území a podrobnosti ZÚR), které tento souhlas budou podmiňovat.“ Tomuto požadavku měla vyhovět doplněná příloha Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – Příloha č. 6: Návrh opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí pro navrhované oblasti a koridory ZÚR hl. m. Prahy. Tato příloha rozšíření SOKP a související MÚK popisuje na str. 71. Navrhovaná kompenzační opatření jsou však zcela shodná s navrhovanými opatřeními pro ostatní stavby dopravní infrastruktury.

V případě SOKP se požadavek neumisťování staveb uvedený v příloze 6 str. 60 ve výroku vůbec neobjevuje.

Příloha č. 6 navíc na str. 3 uvádí: „Opatření uvedená v bodech 10, 11, 12 a 13 zahrnují více možností ochrany území před hlukem a znečištěním ovzduší, které je při naplňování území, resp. umisťování dílčích ploch a koridorů nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní využití území, resp. umisťované záměry.“ Navržená kompenzační opatření tedy nemusí být respektována v navazující územně plánovací dokumentaci. Navíc jsou velmi obecná a nejsou formulována závazným způsobem (viz například bod 15 přílohy „měl by vejít“ do jednání s městskou částí). Pro navrhovaná opatření také chybí posouzení, zda budou dostatečná k dodržení závazných limitů kvality životního prostředí vyžadovaných zákonem (hlukové limity, imisní limity v případě znečištění ovzduší, atd.).

16. Rozpor s Politikou územního rozvoje

Dne 20. 7. 2009 byla vládou schválena Politika územního rozvoje (usnesení vlády č. 929). Podle § 31 odst. 4 stavebního zákona je Politika územního rozvoje závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území. Politika mimo jiné přebírá požadavky na komunikace sítě TEN-T uvedené v Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady ze dne 29. dubna 2004 č. 1692/96/ES o řídicích zásadách Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě.

Politika územního rozvoje (dále jen „Politika“) stanoví mimo jiné tzv. republikové priority. V těch se uvádí:

„2.2 Republikové priority

(23) Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umisťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umisťovat tato zařízení souběžně. (Viz také čl. 25 PÚR ČR 2006). Nepřípustné je vytváření nových úzkých hrdel na

trasách dálnic, rychlostních silnic a kapacitních silnic; jejich trasy, jsou-li součástí transevropské silniční sítě, volit tak, aby byly v dostatečném odstupu od obytné zástavby hlavních center osídlení.“

Aktualizace ZÚR není s citovaným ustanovením Politiky v souladu, když trasa SOKP, který je součástí transevropské silniční sítě TEN-T není volena tak, aby byla v dostatečném odstupu od obytné zástavby, aby míjela hlavní sídelní útvary. Jak vyplývá z mapových podkladů, trasa SOKP prochází přes území s obytnou zástavbou (MČ Praha-Suchdol, MČ Praha-Dolní Chabry, MČ Praha 14, MČ Praha-Horní Počernice, MČ Praha-Dolní Počernice, MČ Praha-Běchovice) a v mnoha případech se přibližuje k obytné zástavbě na několik metrů (několik nemovitostí by mělo být kvůli stavbě demolováno).

Nepřípustným úzkým hrdlem na trase SOKP by se v případě realizace okruhu dle aktualizace č. 1 stal např. úsek SOKP 510: Běchovice - Satalice (Východní spojka), na němž vzdálenosti křižovatek významně odporují normě ČSN a jež by měl převést (dle dokumentací k územnímu řízení) cca 120.000 vozidel denně po mostě přes Počernický rybník, který kapacitně nevyhovuje již současným cca 85.000 vozidel. Tento most zprovozněný v roce 1993, který i přes dodatečné protihlukové stěny obtěžuje hlukem jak čtvrť Dolní Počernice, tak Běchovice, má nedostatečné šířkové uspořádání na to, aby po něm mohly být v souladu s technickými normami převedeny 2 x 4 pruhy, jak záměr žádá. Po rozšíření má mít SOKP 510: Běchovice - Satalice (Východní spojka) vozovky šíře 17 metrů, ovšem vozovka na mostě má pouze 15 metrů, přičemž na mostech musí zůstat i prostor pro manipulační chodníky. U záměru absentuje místo pro bezpečnou krajnici, což je zároveň v rozporu s požadavky Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES z 19. 11. 2008 o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury, požadující u projektů a staveb transevropské silniční sítě TEN-T zejména vysokou úroveň bezpečnosti. V dané lokalitě není nový most ani jeho rozšíření zvažováno, neboť most je v těsné blízkosti rodinných domků, když přímo protíná čtvrť Vinice v Dolních Počernicích (viz navrhovatel r) a mimo to je postaven přímo v chráněné přírodní památce ZCHÚ Počernický rybník.

17. Posouzení vlivů na evropsky významné lokality – soustava Natura 2000

Aktualizace ZÚR je jako koncepce (ve smyslu ust. § 10a odst. 1 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb.) podkladem pro záměry, jež by v případě jejich realizace mohly mít výrazný negativní vliv na součásti soustavy chráněných území „Natura 2000“. Podle ust. § 45h zákona č. 114/1992 Sb. jakákoliv koncepce, která může samostatně nebo ve spojení s jinými významně ovlivnit území evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, podléhá hodnocení jeho důsledků na toto území a stav jeho ochrany z uvedených hledisek. Podle odst. 2 citovaného ustanovení se při hodnocení důsledků koncepcí a záměrů podle odstavce 1 postupuje podle zvláštních právních předpisů o posuzování vlivů na životní prostředí (§ 10i zákona č. 100/2001 Sb.), pokud §45i zákona č. 114/1992 Sb. nestanoví jiný postup.

Ustanovení §45i odst. 8 a 9 zákona o ochraně přírody a krajiny stanoví: „ (8) *Orgán, který je příslušný ke schválení koncepce nebo záměru uvedeného v § 45h, jej může schválit,*

jen pokud na základě stanoviska podle právních předpisů o posuzování vlivů na životní prostředí^{19d}) taková koncepce nebo záměr nebude mít významný negativní vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, anebo za podmínek stanovených v odstavci 9, popřípadě v odstavci 10. Tím nejsou dotčeny ochranné podmínky zvláště chráněných území.

(9) Pokud posouzení podle odstavce 2 prokáže negativní vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti a neexistuje variantní řešení bez negativního vlivu, lze schválit jen variantu s nejmenším možným negativním vlivem, a to pouze z naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu a až po uložení a zajištění kompenzačních opatření nezbytných pro zajištění celkové soudržnosti soustavy ptačích oblastí a evropsky významných lokalit podle odstavce 11. Kompenzačními opatřeními pro účely koncepce se rozumí zajištění možnosti nahradit lokalitu dotčenou realizací koncepce v obdobném rozsahu a kvalitě a se stejnou mírou závaznosti a konkrétnosti, jakou má schvalovaná koncepce nebo její jednotlivé části. Kompenzačními opatřeními pro účely záměru se rozumí vytvoření podmínek pro zachování nebo zlepšení záměrem ovlivněných předmětů ochrany ve stejné lokalitě nebo nahrazení lokality jinou lokalitou v obdobném rozsahu a kvalitě.“

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – Příloha č. 4 Hodnocení NATURA 2000 je tak vnitřně rozporné a nekonsistentní. V první fázi se rozhoduje, zda konkrétní návrh může mít alespoň teoreticky negativní vliv na lokality soustavy NATURA 2000. Při tomto rozhodování se pak zohledňuje především údaje o vzdálenosti, typu záměru a typu předmětu ochrany.

Zvažovány, a tím i řádně vyloučeny, nejsou vlivy rozšíření stavby SOKP 510: Satalice-Běchovice (Z/510DK), SOKP 511: Běchovice – D1 (Z/503/DK), k přestavbě určené MÚK Olomoucká (s D11), přeložka I/12 Českobrodské silnice (VPS Z/509DK). Všechny tyto záměry se přitom nachází v bezprostřední blízkosti EVL Blatov a Xaverovský háj (cca 700 m od SOKP 510, cca 530 m od MÚK Olomoucká, cca 260 m od rozšiřované D11, cca 750 m od ve VVURÚ opominuté MÚK Běchovice na Přeložce I/12). Pro MÚK Beránka (D11) je vliv na EVL Blatov a Xaverovský háj posuzován, přestože je ve větší vzdálenosti od EVL než výše vyjmenované záměry (1,2 km).

V oblasti Běchovic a jejich bezprostředního okolí byly ve vztahu k EVL Blatov a Xaverovský háj hodnoceny pouze vlivy záměrů: Z/507DZ Modernizace traťového úseku Běchovice – Úvaly, kde výsledné hodnocení bylo mírný negativní vliv až významný negativní vliv (v závislosti od způsobu realizace) a Koridor VRT – územní rezerva vysokorychlostní tratě Praha – Brno – hranice ČR (Wien/Bratislava), která přímo protíná EVL Blatov a Xaverovský háj. U tohoto záměru hodnocení připouští významný negativní vliv, pokud však bude realizován v dostatečně zahlobeném raženém tunelu, tak lze dle hodnocení dosáhnout jen mírný negativní vliv. K nulovému vlivu dojde, pokud územní rezerva nebude změněna na konkrétní záměr a realizována. Navrhovatelé namítají, že takové vyhodnocení záměrů obsažených v Aktualizaci č. 1 pro území Běchovic a jejich bezprostředního okolí je zcela

nedostačující, neboť nebyl brán v potaz společný vliv všech zde navržených záměrů na EVL Blatov a Xaverovský háj. Je zde plánována až extrémní kumulace velkých dopravních staveb, přičemž několik jich je jednotlivě z vlivu na EVL odpůrcem vyloučeno pro údajně velkou vzdálenost od EVL, namísto toho, aby se od počátku bral v potaz jejich společný vliv na EVL. Na území o velikosti cca 3 x 3,5 kilometru jsou zde současně navrženy tyto stavby: Na západě rozšíření SOKP 510: Satalice – Běchovice (Z/510DK), na jihu SOKP 511: Běchovice –D1 s obrovskou MÚK Dubeč (Z 503DK) a přeložka Silnice I/12 s MÚK Běchovice (Z/509DK), uprostřed Modernizace traťového úseku Běchovice – Úvaly (Z/507DZ), na severu záměr na rozšíření D11 (jednak jako součást Z/510DK a jednak jako nový samostatný záměr VPS - rozšíření D11 do Jiren, které není v Aktualizaci č.1 obsaženo - probíhá zjišťovací řízení EIA), na severovýchodě pak MÚK Beranka (Z/504DK). Vypočtené záměry společně svírají EVL Blatov a Xaverovský háj ze třech stran, přičemž územní rezerva na VRT Praha – Brno – hranice ČR území EVL přímo protíná. Navrhovatelé mají za to, že je třeba se na vliv dívat v této souvislosti a posoudit vliv velkých dopravních staveb jako celku. Naopak odpůrcem použité postupné vylučování vlivu na EVL u jednotlivých záměrů je salámová metoda, jak všechny záměry v území připustit.

Vyhodnocení Kumulativních vlivů na konci Přílohy č. 4 VVURÚ v tomto směru není vypovídající, neboť posuzuje pouze předem vybrané záměry.

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – Příloha č. 4 Hodnocení NATURA na str. 9 uvádí: „*Do blízkosti EVL, kde nelze vyloučit negativní ovlivnění zasahuje stavba 519 (EVL Kaňon Vltavy u Sedlce). Dále stavby 513 a 514, které zasahují do blízkosti EVL Břežanské údolí a EVL Lochkovský profil, představují již zohlednění provozovaných staveb v území – k dalším změnám z hlediska vlivu nedojde.*“

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – příloha č. 4 Hodnocení NATURA na str. 20 k Pražskému okruhu a jeho zásahu do EVL Kaňon Vltavy u Sedlce stanoví: „*Dle podrobněji zpracovaných dokumentů (dle platného i připravovaného ÚP hl. m. Prahy) by nemělo dojít k přímému záboru EVL, protože EVL nebyla v trase silničního koridoru vymezena právě s ohledem na dlouhodobě plánovanou výstavbu Pražského okruhu (SOKP). K přímému záboru chráněných evropských stanovišť tedy nedochází, přestože fyzicky biotop skalní stepi mimo EVL bude dílčím způsobem zasažen.*“ A dále: „*V místě průchodu silničního koridoru je EVL formálně přerušena, přestože se fakticky jedná o spojitý úsek skalních stepí v mozaice s křovinami a stromovými remízky v úžlabinách skal. Koridor bude znamenat fyzickou fragmentaci EVL kapacitní komunikací.*“ Vymezení evropsky významné lokality nikoliv podle biologických hledisek, ale podle plánovaných infrastrukturních staveb je v rozporu s právem Evropské unie. Vymezení dle jiných než biologických hledisek přitom potvrzuje i mapování biotopů a zvláště chráněných druhů rostlin, Kaňon Vltavy u Sedlce – okolí koridoru SOKP, Hummel, J., Volf, O., Volfová, E., červenec 2014, které na str. 19 uvádí: „*Z uvedeného obrázku je patrné, že předměty ochrany se nacházejí i mimo hranice EVL Kaňon Vltavy u Sedlce. Přerušování EVL v místě koridoru nemá odborné zdůvodnění.*“

Obdobně je v rozporu s unijním právem poškození i jen pouhé části předmětu ochrany. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – příloha č. 4 Hodnocení NATURA na str. 16 uvádí: „*Významný negativní vliv (-2) ... Bývá používána hranice 1-5% ovlivnění populace, velikosti biotopu nebo evropského stanoviště apod. Stanovení míry vlivu se věnuje Příručka k hodnocení významnosti vlivů na předměty ochrany (MŽP ČR, 2011), kde jsou uváděny případy, které je vhodné považovat za významné negativní ovlivnění.*“ Citovaná Příručka k hodnocení významnosti vlivů na předměty ochrany (veřejně dostupná zde: [http://www.mzp.cz/osv/edice.nsf/183787064083981FC12579250048AC77/\\$file/OVV-prirucka_k_hodnoceni_vyznamnosti_vlivu_na_predmety_ochrany_lokality_natura-10102011.pdf](http://www.mzp.cz/osv/edice.nsf/183787064083981FC12579250048AC77/$file/OVV-prirucka_k_hodnoceni_vyznamnosti_vlivu_na_predmety_ochrany_lokality_natura-10102011.pdf)) však na str. 4 uvádí: „*Jako hranice pro stanovení významně negativního vlivu je v zahraničních pracích používána hranice 1 % nebo i nižší (Lambrecht, Trautner 2007, Roels 2009). Vyplývá to zejména ze sledování přirozených fluktuací populací, ve kterých je 1% ještě možné považovat za nevýznamné. Toto pravidlo je orientační, dle individuální situace může být i ovlivnění méně než 1% pokládáno za významně negativní vliv a naopak v některých případech může být hranice vyšší.*“ Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – příloha č. 4 Hodnocení NATURA blíže nezduodňuje, proč se při posuzování významnosti vlivů odklání od doporučeného 1 % a uvádí hranici několikrát vyšší (a to obecně pro všechny posuzované záměry). Vyhodnocení pak konstatuje, že evropská stanoviště budou koridorem SOKP ovlivněna v rozsahu 0,9 – 3,1 % (konkrétně 0,9; 1,1; 1,1; 2,6; 3,1 %). Vyhodnocení konstatuje, že není překročena horní hranice významného vlivu – 5 %. Navrhovatelé tvrdí, že tato hranice byla ve vyhodnocení stanovena bez bližšího zdůvodnění v rozporu s odbornou literaturou a praxí. O věcné nesprávnosti tohoto postupu svědčí i přepracování přílohy 4 po společném jednání. V původním hodnocení v příloze 4 z 05/2012 bylo hodnocení stejného zpracovatele pro EVL Kaňon Vltavy u Sedlce přísnější – zpracovatel v závěrech na str. 26 konstatoval, že významný vliv nelze vyloučit. V přepracované verzi z 10/2013, předložené v prosinci 2013 k veřejnému projednání AZUR, byl již s odkazem na údajné vyřešení významných negativních vlivů v rámci ÚP konstatován mírný vliv. Z hodnocení přitom není zřejmé, v čem spočívalo vyřešení významných negativních vlivů.

Přepracování přílohy č. 4 Hodnocení NATURA po společném jednání zejména v části hodnocení vlivů na jednotlivé oblasti bylo zdůvodněno potřebou, aby hodnocení odpovídalo „*Metodice hodnocení významnosti vlivů při posuzování podle §45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů*“ (věstník MŽP, listopad 2007). Přestože se zpracovatel přílohy 4 na str. 15 odvolává na metodiku MŽP, **nebyla tato metodika respektována** a došlo k následujícím pochybením:

1. Nebyl identifikován ani posuzován vliv výstavby (realizace) SOKP na oblast EVL Kaňon Vltavy u Sedlce jak požaduje na str. 11 metodický pokyn MŽP: „*Možné vlivy záměru budou popsány odděleně pro každou variantu záměru, a to na základě definovaných vstupů a výstupů (doporučuje se členění vlivů podle fáze záměru, tj. příprava, realizace, provoz, likvidace) s doplněním kvantitativních a kvalitativních charakteristik pro jednotlivé vlivy.*“

Jedná se o podstatné pochybení, protože koridor SOKP v Aktivní variantě – základní řešení je veden uprostřed EVL Kaňonu Vltavy u Sedlce v úzkém pruhu území, které bylo účelově vyňato při jejím vymezení. Na obou stranách kaňonu Vltavy se zjevně předpokládají rozsáhlé stavební práce, technicky i časově náročné (mimoúrovňová křižovatka, vyústění tří tunelů, stavby mostu) včetně rozsáhlých zemních prací. Vlivy výstavby nebyly v příloze 4 identifikovány, vyloučeny ani posuzovány, jedná se o stavby, které by měly být realizovány v těsné blízkosti EVL např. stavba patrového mostu přes Vltavu, patrového tunelu na pravém břehu a obrovské křižovatky s přivaděčem Rybářka na levém břehu Vltavy.

2. V souladu s metodikou MŽP měla být pro mírně negativní vlivy navržena příslušná opatření „Doporučená zmírňující opatření se navrhnou pro mírně negativní vlivy“. V příloze 4 je pouze uvedena absolutní podmínka: „*Je nutné vyloučit zásah do EVL.*“ Po předchozím konstatování, že i u SOKP je třeba vyloučení významného negativního vlivu zajistit podmínkami (str. 26 přílohy 4). Nejedná se tedy o stanovení podmínek pro zmírnění jednoznačně konstatovaných mírných negativních vlivů na EVL v těsném okolí záměru v případě jeho realizace, ale pouze o obecnou deklaraci požadavku na vyloučení zásahu do EVL, aniž je uvedeno jak dosáhnout zmírnění vlivů.

V příloze 4 se na str. 26 dále uvádí, že **významný negativní vliv byl vyloučen pro úroveň územního plánu** a že toto zpřesnění bylo zohledněno i pro úroveň ZUR. Navrhovatelé k tomu uvádějí:

- platný územní plán hlavního města vlivy SOKP na oblast EVL Kaňon Vltavy u Sedlce neřešil, protože v době jeho zpracování nebyla EVL vyhlášena,
- vlivy na tuto oblast neřešily ani následně přijaté změny územního plánu,
- příprava a koncept územního plánu byl ukončen rozhodnutím Zastupitelstva hl.m. Prahy dne 7. 6. 2012,
- v dokumentaci Konceptu územního plánu předloženého veřejnosti a dotčeným orgánům v roce 2009 nebyly vlivy na oblast EVL Kaňon Vltavy u Sedlce posuzovány (viz Hodnocení NATURA 2000, příloha 3 VVURÚ Konceptu územního plánu Prahy, - <http://www.iprpraha.cz/uploads/assets/vvuru/P3-Natura/NATURA-textova-cast.pdf>), případná doplnění konceptu nebyla již zveřejněna a projednávána,
- územní plán dle názoru navrhovatelů nemohl tedy významné vlivy vyloučit, protože koncept nebyl schválen a před projednáváním konceptu tato EVL neexistovala,
- zpracovatel přílohy ani neuvádí, jak byly vlivy na EVL vyloučeny nebo zmírněny.

Ve vypořádání připomínek (např. na str. 704) odpůrce uvádí: „*Způsob vymezení EVL Kaňon Vltavy u Sedlce není a ze své podstaty ani nemůže být předmětem aktualizace ZÚR.*“ Navrhovatelé s tímto tvrzením nesouhlasí. Odpůrce je povinen činit veškerá možná opatření k ochraně soustavy lokalit NATURA 2000 (tím spíše, jedná-li se o stanoviště prioritních druhů). Vzhledem k obsahu Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – Příloha č. 4 Hodnocení NATURA si odpůrce musel být sporného vyhlášení lokality vědom.

Navrhovatelé tvrdí, že v daném případě měl být konstatován významný negativní vliv se všemi s tím souvisejícími povinnostmi, tj. včetně hledání variant, které nebudou mít vliv na

předmět ochrany soustavy NATURA 2000. I pokud by soud s touto argumentací nesouhlasil, navrhovatelé upozorňují na rozpor s požadavky ustanovení § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny.

Ve smyslu odst. 8 lze sice napadené OOP schválit, protože nemá významný negativní vliv. Odst. 9 se však vztahuje na koncepce s pouhým (nemusí být významný) negativním vlivem, který byl konstatován i v případě SOKP. Možnost schválit variantu s nejmenším negativním vlivem a z naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu má dvě podmínky. Zaprvé, byl prokázán negativní vliv a zadruhé, neexistuje variantní řešení bez negativního vlivu. Navrhovatelé tvrdí, že variantní řešení bez negativního vlivu existuje v Regionální trase SOKP (Aktivní varianta – variantní řešení) a že odpůrce se měl touto variantou zabývat a posoudit její vliv.

Napadené OOP tak nespĺňuje resp. se snaží obejít požadavky unijního a národního práva.

Navržené důkazy:

- *Kaňon Vltavy u Sedlce – okolí koridoru SOKP, mapování biotopů a zvláště chráněných druhů rostlin, Hummel, J., Volf, O., Volfová, E., červenec 2014*
- *Mapka přerušení EVL Kaňon Vltavy u Sedlce kvůli koridoru SOKP*

18. Nepřiměřenost vymezení

Každý záměr vymezovaný v zásadách územního rozvoje musí být hodnocen z hlediska potřebnosti. Nejvyšší správní soud v usnesení svého rozšířeného senátu ze dne 21. 7. 2009, č.j. 1 Ao 1/2009 – 120 uvedl, že i v testu přiměřenosti při přezkumu opatření obecné povahy je nutné zkoumat, zda způsob provedení opatření má ústavně legitimní a o zákonné cíle opřené důvody, zda je provedeno nejšetrnějším možným a nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle (srov. také rozsudek NSS ze dne 27. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005 – 98). Shledá-li soud, že některá z těchto kumulativních podmínek není splněna, je to zásadně důvodem pro zrušení opatření obecné povahy.

Vymezením rozšíření SOKP spolu se souvisejícími MÚK s věcně chybným vyhodnocením vlivů na udržitelnost území jsou dotčena práva desítkám tisíců obyvatel městských částí Prahy a středočeských obcí, dotčeny jsou také veřejné zájmy na ochraně zemědělského půdního fondu, ochraně přírody a krajiny a další. Vymezení záměrů, jejich hodnocení i navrhovaná opatření jsou přitom krajně nevyvážená. Aktualizace ZÚR tedy zcela nesprávně nerozlišuje mezi obtěžováním hlukem a nadlimitní hlukovou zátěží se zdravotními následky pro dotčené obyvatele.

19. Nadměrná hluková zátěž a její nesprávné vyhodnocování

V oblasti, kam má být umístěno rozšíření SOKP a související MÚK v Aktivní variantě – základní řešení jsou již dnes překračovány závazné limity hluku. Tyto skutečnosti vyplývají zejména ze Strategických hlukových map Ministerstva zdravotnictví (které ovšem nejsou v rozporu se zákonem vypracované pro celou aglomeraci Prahy). Zároveň je v okolí

plánované významné rozšíření obytné zástavby a pozemků určených k bytové zástavbě (např. Dubeč) a další záměry (např. rozšíření letiště Praha-Ruzyně, letiště Vodochody, VRT Praha-Vídeň), což znamená značné riziko, že stavbu nebude možné realizovat z hlediska překračování závazných limitů hluku stanovených v nařízení vlády č. 272/2011 Sb. ani při realizaci dostupných protihlukových opatření.

Navrhovatelé poukazují na rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 26. února 2013, č.j. 50 A 24/2012 – 64: „*V průběhu pořizování zásad by ovšem mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), aby preventivně bylo zabráněno vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolitelné, nebo na projekty směřující k použití nezákonných praktik typu salami-slicing (salámová metoda). Na vymezení jednotlivých záměrů v zásadách územního rozvoje je tedy třeba nahlížet celostním způsobem, a to zvláště tehdy, je-li zamýšleno vícero záměrů v již dosti zatížené části území (imisemi, hlukem apod.). To jinými slovy znamená, že při stanovení požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování ve vztahu k určitému záměru musí být zohledněna jak současná zátěž území, tak i veškeré plánované záměry, kumulace, jejichž vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší a hlukovou situaci v dané oblasti.*“

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – Příloha č. 3 Hodnocení zdravotních rizik – část 1.: Hluk na str. 6 uvádí: „*Nejistota výpočtů akustické studie je odhadnuta v rozmezí maximálně +/- 2 dB u pozemní dopravy, +/- 3 dB u letecké dopravy.*“ Tato nejistota je přitom zcela zásadní, například pokles (útlum) o 3 dB značí poloviční výkon (hluk, který způsobuje poloviční intenzita dopravy), naopak zisk (zesílení) o 3 dB je dvojnásobný výkon (hluk, který způsobuje dvojnásobná intenzita dopravy).

Podklady, ze kterých hodnocení vychází, jsou zmatečné, nepřehledné, účelově předkládané v různé skladbě pro současný a předpokládaný provoz, odlišně od stavů předpokládaných, posuzovaných a porovnávaných v EIA, zaměňují se pojmy hygienický limit, mezní hodnota, hodnotící deskriptor, hlukový ukazatel, hlukový limit, případně národní hlukový limit. Ve studii je řada odkazů na příslušné předpisy, limity jsou i přímo uváděny, hlukové úrovně jsou však vyjadřovány v jiných ukazatelích (v některých případech i pod dvojnásobným označením). Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj užívá označení Ld, Ln, které se vztahuje k evropské směrnici a vyhlášce č. 523/2006 Sb., a používají se pro hlukové mapování a nemají vztah ke stanoveným hygienickým limitům.

Hodnotící deskriptor Ld je ve vyhlášce č. 523/2006 definován pro dobu 12 denních hodin a s hodnotícím obdobím 1 rok. Hodnotící deskriptor Laeq je definován pro dobu 16 denních hodin a s hodnotícím obdobím 6 měsíců. Jedná se tedy zcela zjevně o jiný ukazatel určený pro jiné účely než pro posuzování zdravotních rizik pro obyvatele ve smyslu hygienických limitů hluku dle § 30 zák. 258/2000 Sb. a jeho prováděcího předpisu nařízení vlády č. 272/2011 Sb., na které se opakovaně a s citacemi odkazuje i zpracovatel v úvodu akustické studie. Ukazatele Ld a Ln lze akceptovat vzhledem k jejich charakteru pouze jako další pomocný ukazatel při rozhodování o variantách, nikoliv jako ukazatel jediný. Není tak

zřejmé, co ve studii znamená nadlimitní hluk, či nadlimitně zasažený obyvatel, jestliže akustická studie i tabulky s počty osob jsou vyhotoveny v jiných ukazatelích hluku, než jsou předepsány v nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

Zpracovatel není oprávněn, byť na základě odborných pojednání, přejímat, odvozovat či nově definovat přijatelnou míru celkových zdravotních rizik pro jednotlivé hladiny hluku v AZÚR a definovat jakési nové „limity“ či „prahové“ hodnoty. Ty závaznější jsou již v České republice definovány v nařízení vlády č. 272/2011 Sb. V platných hygienických limitech jsou stanoveny hlukové úrovně, které dle názorů Ministerstva zdravotnictví a Vlády ČR představují celospolečensky přijatelnou míru celkových zdravotních rizik vyplývajících z hlukové zátěže. Vzhledem k tomu, že nařízení vlády o hlukových limitech bylo vládou novelizováno v roce 2011 po diskusi s odborníky s mnoha odkazy na zahraniční zkušenosti a podklady WHO, lze předpokládat, že není důvod tyto limity hluku zpochybňovat nebo nahrazovat jinými dílčími ukazateli.

Je nepochybné, že nad rámec bylo provedeno mnoho posouzení, ale to ve výsledku pouze přispělo ke zneřehlednění a zastření skutečnosti, že se se zákonnými hlukovými limity v rámci AZÚR a VVURÚ nepracovalo. Ze zjištění odpůrce proto nelze činit relevantní závěry ohledně dodržení limitů v daném území a „nad rámec“ kompletně nahrazovat či opomíjet platné předpisy a současně tvrdit, že bylo provedeno vyhodnocení v souladu s nimi. Taková hodnocení dle jiných ukazatelů lze použít jako doplňkové hodnocení, základem by ale mělo posouzení ohrožení zdraví dle platné legislativy. Použitý postup, který není v souladu se zákonem, může vést k účelovému ovlivnění zastupitelů při jejich rozhodování.

Nelze proto posoudit, kde dle platné legislativy může docházet ke vzniku nadlimitního hluku nebo kde dokonce působí více nadlimitních zdrojů hluku. Vzhledem k tvrzení zpracovatele na str. 9 akustické studie, že smyslem „národních hygienických limitů“ je „nepřipustit v území výstavbu nových nadlimitních zdrojů“, měl by odpůrce zejména a především zjistit taková území s důrazem na střet více nadlimitních zdrojů v jednom území.

Z výše uvedených důvodů nelze akceptovat informace, podklady a závěry uvedené ve studii vztahující se k platným hygienickým limitům a jejich překročení, zejména nebyla lokalizována kritická místa, kde může být ohroženo zdraví nadlimitním hlukem. Tvrzení, že posouzení a vyhodnocení bylo provedeno v souladu s požadavky zákona 258/2000 Sb. a jeho prováděcím předpisem nařízením vlády č. 272/2011 Sb., proto navrhovatelé odmítají jako nesprávné a matoucí.

Navrhovatelé dále upozorňují na zjevné rozpory v hodnocení hlukové zátěže. Na mapě č. 7 výkresové části Akustické studie a rovněž ve VVURÚ na straně 147, obr. 22 je znázorněn Výhledový stav - Průnik nadlimitně zasažených ploch s plochami s „citlivými“ funkcemi (plochy s obytnou zástavbou) pro hluk z pozemní dopravy. SOKP je zde zachycen v Aktivní variantě - základní řešení. Tyto graficky znázorněné výsledky se jeví jako zcela nedůvěryhodné, neboť například v oblasti Běchovic mapka vykazuje problém s nadlimitním hlukem pouze v plánovaném rozvojovém území R/1 - tedy jižně od MÚK Dubeč, zatímco ve stávající zástavbě Běchovic II (Nová Dubeč) žádné problémy s nadlimitním hlukem vůbec

nevykazuje, přestože právě nadlimitní hluk v této zástavbě byl jedním z hlavních důvodů již dvou zrušení územního rozhodnutí na SOKP 511: Běchovice – D1 včetně MÚK Dubeč. Takto bezproblémový stav hlučnosti, jaký mapka překvapivě vykazuje, se doposud nikdy nepodařilo projektantům SOKP v akustických studiích pro tento úsek okruhu dosáhnout, přestože započítávali maximální protihluková opatření – valy, stěny, tichý asfalt.

V usnesení MMR č.j. 23091/2009-83/1761 z 27. 1. 2010, jež zrušilo 1. územní rozhodnutí na stavbu SOKP 511: Běchovice – D1, se na straně 11 konstatuje překročení zákonných limitů hluku v Běchovicích. V usnesení MMR č.j. 3589/2011-83/265 z 18. 8. 2011, jež zrušilo 2. územní rozhodnutí na stavbu SOKP 511: Běchovice – D1, je na straně 17 opět konstatováno, že „*předmětným územním rozhodnutím, resp. umístěním stavby není z hlediska dodržení hygienických limitů hluku zajištěna dostatečná ochrana předmětným záměrem dotčeného území*“. Nereálnost dosáhnout uspokojivé akustické prostředí v této lokalitě otevřeně vyjádřila akustická studie v roce 2007 (Hluková studie Ekola group. s.r.o. 2007), která na str. 30 konstatovala, že dosažení požadovaných akustických hodnot zde není reálné a že pokusným výpočtem bylo zjištěno, že až val výšky 35 m by zajistil požadovanou hodnotu.) Z tohoto důvodu v roce 2008 proběhl pokus uvalit na četné rodinné domky v části Běchovic tzv. „ochranné hlukové pásmo“, jež by znamenalo legalizaci nadlimitního hluku a stavební uzávěru na stavby bytové, školské a zdravotní v této staré obytné čtvrti (viz strana 13 v 1. územním rozhodnutí a rozhodnutí o ochranném hlukovém pásmu na stavbu SOKP 511: Běchovice – D1, č.j.: S-MHMP 387742/2008/OST a S-MHMP 387758/2008/OST z 8. 12. 2008). Toto nezákonné ochranné hlukové pásmo bylo k odvolání občanů a MČ Běchovice zrušeno a dodržení hlukových limitů se nepodařilo prokázat ani v rámci pokračujícího územního řízení – viz druhé zrušující rozhodnutí MMR uvedené shora.

Vysoce nereálný se jeví i výsledek u úseku SOKP 510: Satalice – Běchovice (Z510/DK), u něhož dle těchto grafických znázornění nebude prakticky žádný problém s nadlimitním hlukem. To je velmi paradoxní výsledek, neboť všechny navazující stavby: SOKP 511: Běchovice – D1 (Z/503), Přeložka I/12 (Z/509), Vysočanská radiála i SOKP 520: Satalice – Březiněves, vykazují dle znázornění budoucí nadlimitní hluk ve svém okolí, zatímco úsek SOKP 510: Běchovice – Satalice nikoliv, a to přestože na něm má být ze všech jmenovaných komunikací zdaleka nejvyšší dopravní zátěž. Obdobné platí pro dálnici D11.

Číselné tabulky v akustické studii již tak příznivý výsledek nevypovídají, když na tomto úseku například v Dolních Počernicích předpokládají nárůst počtu obyvatel zasažených hlukem v pásmu 65-70 dB (L_{dn}) ze současných 240 obyvatel na 948 obyvatel při SOKP v Základní variantě a v pásmu 70 – 75 dB nárůst ze současných 60 na 209 občanů (str. 101, 102 Akustické studie).

Vysvětlením tohoto paradoxu v mapě by mohlo snad být jedině to, že na SOKP 510: Satalice - Běchovice a na D11 byly v hlukové studii použity limity pro starou hlukovou zátěž (+ 10 dB, tedy 10xvyšší hluková zátěž), které na tento úsek nepatří, což je výslovně uvedeno v dokumentaci EIA na rozšíření úseku tohoto úseku SOKP.

Navržené důkazy:

- usnesení MMR č.j. 23091/2009-83/1761 z 27.1.2010

- usnesení MMR č.j. 3589/2011-83/265 z 18. 8. 2011

-územní rozhodnutí č.j.: S-MHMP 387742/2008/OST a S-MHMP 387758/2008/OST z 8. 12. 2008

- SOKP Stavba 511 Běchovice – D1, Hluková studie Ekola group. s.r.o. 2007

20. Překračování imisních limitů znečištění ovzduší

V oblasti, kam má být umístěno rozšíření SOKP a související MÚK, jsou již dnes překračovány závazné imisní limity pro ochranu ovzduší. Tyto skutečnosti vyplývají z map pětiletých klouzavých průměrů, což je závazný ukazatel dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, za období 2007 – 2011, zpracovaný Českým hydrometeorologickým ústavem (překračovány jsou limity částic jemného polétavého prachu).

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – Příloha č. 2 Rozptylová studie není logicky konsistentní. Na str. 12 v bodu 2. 1. 2. výsledky výpočtu emisí v tabulce č. 3 a 4 uvádí celkovou nižší emisní bilanci pro všechny typy emisí (oxidy dusíku, benzen, částice PM₁₀ a PM_{2,5}) v případě Nulové varianty, přesto pak v části u imisních limitů vychází nižší zátěž pro Aktivní variantu. Tento rozpor není ve vyhodnocení vlivů podrobněji objasněn. Rozdíly v imisní zátěži u jednotlivých variant jsou přitom opět minimální a chybí zde porovnání s Regionální variantou silničního okruhu. Mezi zasažené obyvatele je navíc opět počítáno pouze obyvatelstvo Prahy. Závěr na str. 7 vypočítává oblasti, kde se zvýší imisní zatížení v případě Nulové a Aktivní varianty. Ke zvýšení imisní zátěže při Aktivní variantě dojde zejména podél severního úseku, lokálně i podél východního úseku Pražského okruhu, zaznamenáno bylo také rozšíření oblasti s překročením imisního limitu podél západního úseku Pražského okruhu či v prostoru letiště Ruzyně.

V rámci kapitoly 6. opatření ke snížení imisní zátěže uvádí: „Na základě provedených analýz se jeví jako ne zcela reálné dosažení platných imisních limitů na celém území Prahy pouze nástroji územního plánování. Z této skutečnosti vyplývá, že rozvoj území bude nutno doprovázet promyšlenou a postupně rozvíjenou soustavou opatření ke zlepšení kvality ovzduší.“ Vyhodnocení vlivů ale blíže neřeší, jak posuzované varianty přispívají k naplňování opatření ke snížení emisní a imisní zátěže z dopravy stanoveným Integrovaným krajským programem snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území aglomerace hlavní město Praha.

21. Nedodržení vzdálenosti MÚK

Z důvodů bezpečnosti a plynulosti dopravy je podle platné technické normy ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic určena nejmenší dovolená vzájemná vzdálenost křižovatek 4 km (na rychlostních silnicích a dálnicích o návrhové rychlosti vyšší než 80 km/h; měřena od konce přípojovacího pruhu první křižovatky k začátku odbočovacího pruhu druhé

křižovatky). Tuto vzdálenost lze v blízkosti větších sídelních útvarů nebo rozsáhlých průmyslových aglomerací v odůvodněných případech zkrátit až o 50%, tedy až na 2 km.

I takto maximálně zkrácená vzdálenost je v Aktualizaci ZÚR v úseku SOKP 510: Běchovice – Satalice hrubě nedodržena, neboť na úseku dlouhém cca 5 km je zde zakresleno celkem 5 mimoúrovňových křižovatek (viz Výkresová část Výroku: 2. Výkres ploch a koridorů nadmístního významu - dopravní infrastruktura - Aktualizace č. 1). Vzdálenosti mezi křižovatkami jsou tak zkráceny na pouhé stovky metrů.

Veřejně známé stanovisko ministerstva vnitra, odboru bezpečnostní politiky, č. j. OBP-8-336/S-2007 z 12. 9. 2007, jež je součástí dokumentace EIA k záměru rozšíření úseku SOKP 510: Běchovice – Satalice (http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP244) připouští konkrétně na tomto 5 kilometrovém úseku maximálně 3 mimoúrovňové křižovatky: *„Varianta se třemi křižovatkami: Ačkoli ani u této varianty nejsou vzájemné vzdálenosti křižovatek zcela v souladu s ČSN 73 6101, s ohledem na uspořádání nadřazené komunikační sítě v dané lokalitě s návrhem koncepce umístění a provedení křižovatek lze souhlasit.“*

Platný územní plán hl. m. Prahy v tomto úseku nyní obsahuje mimoúrovňových křižovatek dokonce 6, k čemuž se výše uvedené stanovisko MV vyjádřilo: *„je v daném případě vzdálenost mezi křižovatkami snížena na pouhých cca 100 m nebo jsou dokonce na hlavní trase navrženy průpletové úseky. Míra nedodržení předepsané minimální vzdálenosti křižovatek je tak zásadní, že z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích nelze na rychlostní silnici takové umístění křižovatek v žádném případě připustit. Jak je navíc uvedeno v projektové dokumentaci, taková hustota křižovatek se nenachází ani není navržena jak v žádném dalším úseku silnice R 1, tak ani v žádném jiném úseku dálnice nebo rychlostní silnice v ČR. Stupeň plynulosti provozu by se v tomto případě pohyboval na stupni IV - V, který je pro pozemní komunikaci tak vysokého významu zásadně nepřípustný.“*

Aktualizace ZÚR oproti územnímu plánu vypustila pouze jednu křižovatku (MÚK Vinice) a dále se bezpečností a plynulostí provozu na plánovaném úseku nezabývala s tím, že je to pod její rozlišovací schopnost.

Na nedodržení minimálních normových vzdáleností mimoúrovňových křižovatek v připomínkách k Aktualizaci ZÚR upozornila řada subjektů, například městská část Praha-Běchovice a také navrhovatel p), který v připomínkách z 20. 5. 2013 spolu s dalšími uvedl: *„Argumentace, že: „Pražský okruh po svém zprovoznění významným způsobem přispěje ke zlepšení dopravní situace na komunikační síti města odvedením tranzitní dopravy mimo hustě zastavěné území Prahy, po okraji města rozvede vnější zdrojovou a cílovou dopravu a umožní též realizaci části vnitroměstských dopravních vztahů mezi okrajovými částmi Prahy“ na východním úseku opravdu neobstojí, neboť velký počet křižovatek na úseku Běchovice – Satalice je z dopravně bezpečnostních důvodů navržen k redukci. Snížení počtu křižovatek by pak sice napomohlo k bezpečnějšímu převedení tranzitu tímto územím, ovšem zcela v rozporu s výše uvedenou argumentací by vážně narušilo dopravní vztahy ve východní části města, poblíž velkého sídliště Černý Most, kde značné objemy dopravy navíc produkuje stále se*

zvětšující nákupní zóna. O zatížení sídliště i nákupní zóny hlukem a emisemi ani nemluvě. Již nyní je značné.“

Odpůrce ve vypořádání připomínek navrhovatele p) na str. 734 k tomu uvádí:

„Otázka kapacity komunikací, problematika případného zkapacitnění jejich úseků, otázky bezpečnosti provozu jsou mimo podrobnost ZÚR. Pražský okruh je specifickou dopravní stavbou, která by měla plnit více funkcí, kromě převedení tranzitní dopravy i rozvedení vnější zdrojové a cílové dopravy a měla by umožnit též realizaci části vnitroměstských vztahů mezi okrajovými částmi hlavního města. Důvodem je, aby okruh byl atraktivní i pro dopravu ve městě. Tranzitní doprava tvoří pouze menší část celkového zatížení okruhu. Počet křižovatek na úseku Běchovice-Satalice je vymezen v AZÚR. Při vymezeném počtu křižovatek k žádnému narušení dopravních vztahů ve východní části města nedojde. Problematika bezpečnosti provozu je mimo podrobnost ZÚR a je předmětem jiných podrobnějších dokumentací. Pražský okruh (SOKP) je specifickou komunikací, která by měla vůči Praze plnit více funkcí – převedení tranzitní dopravy, které je v celkovém zatížení okruhu menší část, rozvedení vnější zdrojové a cílové dopravy i realizaci některých vnitroměstských dopravních vztahů mezi okrajovými částmi města. Je pravdou, že vzdálenost některých křižovatek ve východní části okruhu není velká, není však únosné na základě této skutečnosti nárokovat zcela novou, výrazně delší trasu okruhu na území Středočeského kraje, kterou dosud nikdo nepřipravoval a není v žádném územním plánu obcí, přes jejichž území by ve Středočeském kraji trasa Pražského okruhu (SOKP) vedla. Problematiku vzdálenosti křižovatek na okruhu bude třeba řešit dalšími opatřeními na této stavbě, nevylučujeme např. eventualitu výraznějšího snížení maximální povolené rychlosti vozidel na předmětném úseku okruhu apod. Připomínáme, že proces přípravy Pražského okruhu probíhá již mnoho let, společnost vynaložila na jeho přípravu v trase dle platných ÚPD značné prostředky a připravoval a částečně realizovat se již v době, kdy ještě nebyly požadovány krajské dokumentace typu ZÚR a postupovalo se v souladu s platnými územními plány obcí.

Zmíněná zástavba Černého Mostu vznikala v době, kdy východní část Pražského okruhu již byla zprovozněna. S negativními vlivy dopravy na této stavbě se proto muselo při posuzování nové zástavby počítat.“

Ve vypořádání připomínek se odpůrce k problému nenormových vzdáleností mezi křižovatkami vyjadřuje opakovaně, neboť připomínka byla vznesena řadou subjektů. Tak např. na straně 591 vypořádání připomínek odpůrce dále uvádí:

„S ohledem na význam Pražského okruhu, rozsah této významné investice a územní náročnost není možné, aby plnil převážně pouze roli převádění tranzitní dopravy, která na okruhu tvoří menší část jeho automobilového zatížení. Z uvedeného důvodu nelze zajistit "normové vzdálenosti křižovatek", protože požadavky hlavního města jsou specifické jak z hlediska rozsahu, tak i rozmístění. Parametry stávajícího úseku okruhu mezi Satalicemi (Horními Počernicemi) a Běchovicemi budou vycházet z limitů území, úpravy budou řešeny tak, aby byly pro území přijatelné i za cenu kompromisů z hlediska provozních nároků. Je neúnosné, aby v dnešní době, kdy problémem je probíhající značná ztráta kvalitního půdního

fondy na území České republiky, nastávají problémy a otázky související s klimatickými změnami, potřeba udržet kulturní dědictví předávané generacemi v podobě zachované příměstské krajiny, docházelo v České republice k nově vyvolaným nárokům na další zábory území pro dopravní infrastrukturu jen proto, že není ochota menšinové části občanů Prahy sdílet negativa civilizačních procesů a výhod velkoměsta.“

K témuž problému je opakovaně, např. na str. 383 (připomínky navrhovatelů o), p), r) a dalších občanů), 1269 a 1293 vypořádání připomínek také uvedeno:

„Nesouhlasíme s připomínkou.

V ČSN 73 6101 v kapitole 11, podkapitola 11.2, která poukazuje uvedenou tabulku 21, se dále uvádí: Tyto vzájemné vzdálenosti lze v blízkosti větších sídelních útvarů nebo rozsáhlých průmyslových aglomerací a při rekonstrukcích silnic snížit až o 50 %. Tomuto odpovídají uvedené úseky.“

Navrhovatelé uvádí, že toto rozhodně neodpovídá pravdě. Toto tvrzení může vést k účelovému ovlivnění zastupitelů při jejich rozhodování. Správně podle normy by po zmenšení vzdálenosti o 50 % měla být minimální vzdálenost mezi křižovatkami 2 km, ale ve skutečnosti v tomto úseku SOKP takové vzdálenosti mezi křižovatkami naplánovány nejsou. To lze ověřit jak z výše uvedeného stanoviska MV, č. j. OBP-8-336/S-2007 z 12. 9. 2007, tak prostým výpočtem nad mapou. Úsek SOKP 510: Běchovice – Satalice měří cca 5 kilometrů a na umístění 5 křižovatek v odstupu po 2 km od sebe bychom potřebovali minimálně 8 kilometrů, a to pokud by se vzdálenosti počítaly od středu jedné křižovatky ke druhé. (Vzdálenosti se však navíc počítají od konce připojovacího pruhu první křižovatky k začátku odbočovacího pruhu druhé křižovatky, což reálně znamená ještě větší vzdálenosti mezi sousedními křižovatkami, než jsou 2 km.). Takové vyhodnocení takto závažné připomínky, uplatněné jak městskými částmi, tak občany, je zcela nedostatečné, navíc nepravdivé.

Na str. 383 (připomínky navrhovatelů o), p), r) 1269 a 1293 vyhodnocení připomínek k tomu odpůrce dále uvádí: *„Norma není obecně závazným předpisem a rozhodné je projednání s dotčeným silničním správním orgánem, který případně i nenormové hodnoty může akceptovat s patřičným odůvodněním, zejména s ohledem na funkci komunikace. V tomto případě je jím Ministerstvo dopravy, které vůči tomuto návrhu nevzneslo nesouhlasné stanovisko.“*

S tímto tvrzením navrhovatelé rovněž nesouhlasí, a to z těchto důvodů. Zákon č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů v § 4 odst. 1 uvádí: *„Česká technická norma není obecně závazná“*, toto však nelze dle stávající technické i právní praxe vyložit tak, že všechny technické normy jsou pouze nezávazná doporučení a že činnosti natolik specializované, jakým je právě výstavba silnic a dálnic, se od těchto dohodnutých technických standardů mohou zcela libovolně odchýlit. Taková praxe by byla vysoce nebezpečná. Srovnej Nález Ústavního soudu sp.zn. Pl. ÚS 40/08 ze dne 26. 5. 2009 k vymezení povinnosti v právním předpisu odkazem na českou technickou normu - návrh na zrušení vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární

ochrany staveb. Zde se uvádí:

„52. Existuje však celá řada případů, kdy je dodržení požadavků konkrétních českých technických norem vyžadováno zákonem nebo vyhláškou. Povinnost postupovat při určité činnosti v souladu s českými technickými normami může vzniknout především na základě ustanovení právního předpisu, které stanoví, že ve vztazích upravených tímto právním předpisem je nutno dodržovat české technické normy. V těchto případech již lze o určité závaznosti těchto norem hovořit. Technické normy tedy nejsou obecně závazné, v určitých případech se však stanou obecně závaznými, pokud na ně konkrétní právní předpis výslovně odkáže.

53. Odkazy na technickou normu v právních předpisech mohou mít z hlediska jejich síly formu odkazu výlučného (povinného) nebo indikativního. Výlučný odkaz určuje shodu s technickou normou, na kterou se odkazuje, jako jediný způsob splnění příslušného ustanovení daného právního předpisu. Technická norma tak doplňuje nekompletní právní požadavek, a stává se tak vlastně součástí právního předpisu. Tím vzniká povinnost řídit se ustanoveními příslušné normy pro ty subjekty, kterých se daný právní předpis týká. I když ani v tomto případě většinou nejde o obecnou závaznost, je možno říci, že ve vztahu k plnění požadavků příslušného předpisu se odkazovaná norma nebo její část stává závaznou. V případě indikativního odkazu je shoda s normou jedním z možných způsobů splnění požadavků právního předpisu. Obecný požadavek právního předpisu však může být splněn jiným způsobem. Forma indikativního odkazu je uplatněna v ustanovení § 4a zákona č. 22/1997 Sb., pokud jde o harmonizované nebo určené normy.

54. Technické normy doplňují nekompletní právní požadavek. Odkazy na technické normy mají za cíl konkretizovat požadavky obsažené v právních normách a chránit tak veřejný zájem a bezpečnost. Účelem splnění detailních právních nároků je především jakost výrobků, ochrana zdraví a života lidí, bezpečnost práce a technických zařízení, požární ochrana, tvorba a ochrana životního prostředí, ochrana majetku a dalších zájmy. Tyto požadavky často vyplývají z mezinárodních dohod, kterými je Česká republika vázána. V poslední době přicházejí zejména z oblasti Evropské unie.“

Stavba a rekonstrukce rychlostních komunikací jsou upraveny zákonem č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, který v § 16 odstavci 3 uvádí: „Prováděcí předpis dále stanoví obecné technické požadavky pro stavbu dálnice, silnice a místní komunikace.“ Na prováděcí předpis je odkazováno rovněž i v ustanovení §10 odst. 5 zákona, jež se týká křižovatek: „Prováděcí předpis upraví technické podmínky pro připojování pozemních komunikací navzájem a podmínky pro připojování sousední nemovitosti na dálnici, silnici a místní komunikaci“. Tímto prováděcím předpisem je Vyhláška č. 104/1997 Sb. Ministerstva dopravy a spojů ze dne 23. dubna 1997, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích. Ta ohledně nejmenší vzdálenosti křižovatek výlučně odkazuje na normu ČSN 73 6102 Projektování křižovatek. Tato norma sice přímo tyto číselné parametry neobsahuje, ale opět výlučně (v bodě 4.4.5.2) odkazuje na již zmíněnou normu ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic, která konkrétní vzdálenosti i maximální možnost jejich snížení taxativně uvádí (v bodě

11.2 a tabulce 21).

Dle názoru navrhovatelů nemůže ani chybějící vyjádření ministerstva dopravy k silničním stavbám v Aktualizaci ZÚR umožnit pořizovateli Aktualizace zcela volné úvahy nad nedodržením technických norem, jako např. na straně 591 (příp. MČ Praha-Běchovice) vypořádání připomínek: „Z uvedeného důvodu nelze zajistit "normové vzdálenosti křižovatek", protože požadavky hlavního města jsou specifické jak z hlediska rozsahu, tak i rozmístění.“

Dle ustanovení § 40 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), krajský úřad přezkoumá soulad návrhu zásad územního rozvoje zejména

- a) s politikou územního rozvoje, b) s cíli a úkoly územního plánování,
- c) s požadavky tohoto zákona a jeho prováděcích právních předpisů,
- d) s požadavky zvláštních právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů, popřípadě s výsledkem řešení rozporů.

Dle názoru navrhovatelů, odpůrce, který obdržel řadu připomínek k nedostatečné vzdálenosti křižovatek na SOKP 510: Satalice - Běchovice, nepostupoval řádně dle § 40 odst. 1 stavebního zákona, neboť ani absence vyjádření silničního úřadu jej nezbavila povinnosti posoudit návrh aktualizace s požadavky zvláštních právních předpisů, v tomto případě zákona č.13/1997 Sb. o pozemních komunikacích a jeho prováděcích předpisů, které na požadavky norem ČSN přímo odkazují.

Aktualizace Zásad územního rozvoje zde umisťuje do území koridor veřejně prospěšné stavby celostátního významu, jehož účel je předem jasně daný - jedná se o vysoce kapacitní rychlostní komunikaci dálničního typu, jež má být součástí transevropské silniční sítě TEN-T. Nevypovědět se řádně s připomínkami městských částí a občanů a nevyloučil pochybnosti, že takto důležitá komunikace bude díky nevhodnému naplánování v území realizována v rozporu se základními technickými normami, je dle názoru navrhovatelů i v rozporu s cíli a úkoly územního plánování dle ustanovení §18 a §19 stavebního zákona.

V roce 2014 bylo vydáno souhlasné stanovisko EIA na rozšíření stavby SOKP 510: Běchovice – Satalice (ze dne 23. 5. 2014, č.j.: 3310/ENV/14), přičemž toto souhlasné stanovisko bylo vydáno pouze na rozšíření - zkapacitnění stavby, aniž by bylo při zpracování dokumentace, posudku a stanoviska známo, kolik MÚK bude v daném území ponecháno, dostavěno, zrušeno. Samosprávy a občané žijící v blízkosti stavby připomínkovali celý proces EIA, poukazující stále na to, že je pro dopravní toky v této části města a pro životní prostředí občanů naprosto zásadní, kolik MÚK nakonec na tomto pětakilometrovém úseku bude v provozu. Zpracovatelé EIA pracovali s variantami: šesti, pěti, čtyř i tří MÚK a odkazovali občany a představitele samospráv na procesy územního plánování s tím, že v projektu zkapacitnění SOKP 510: Satalice - Běchovice není konečný počet křižovatek řešen a dopravně-bezpečnostní posouzení úseku do EIA nepatří.

Skutečnost, že norma ČSN připouští na tomto úseku pouze tři MÚK byla po celou dobu procesu EIA známa a mnohokrát je v dokumentaci zmiňována, stejně tak ona nejistota, kolik křižovatek zde nakonec bude; např. zpracovatelé přepracované dokumentace EIA z března 2013 na str. 34 uvádí: „Dle vyjádření Ministerstva dopravy, které je součástí kapitoly H, je jedinou vhodnou variantou, varianta se třemi křižovatkami. Dle ČSN 73 6101 jsou varianty s více než třemi křižovatkami z hlediska nejmenší dovolené vzdálenosti jednotlivých křižovatek a s tím související bezpečnosti a plynulosti provozu nevhodné a nelze je v žádném případě připustit. ...Při zrušení stávajících MÚK Českobrodská a MÚK Chlumecká (souvisí s výstavbou navazujících staveb 511 a 520) bude naopak tento úsek Pražského okruhu lépe průjezdný oproti stavu s jejich zachováním.

Zachování MÚK Chlumecká a MÚK Českobrodská (po zprovoznění navazujících staveb 511 a 520) bude znamenat horší průjezdnost úseku 510, a to i pro MHD dopravu. Na úseku stavby 510 vznikne nedostatečná vzdálenost jednotlivých křižovatek a s tím související vznik průpletových úseků, které nejsou z hlediska bezpečnosti silničního provozu vhodné...“

Navrhovatelé jsou přesvědčeni, že proces přípravy a aktualizace Zásad územního rozvoje je přesně tím okamžikem, kdy je jediné možné a nutné komplexně a důvěryhodně posoudit možnosti umístění nejen koridoru dopravní stavby, ale i konečného počtu jejich mimoúrovňových křižovatek do daného území ve smyslu cílů a úkolů územního plánování, vytyčených ustanovení §18 a 19 stavebního zákona. Neřešení tak zásadní otázky, jakou je normová vzdálenost mimoúrovňových křižovatek, udržuje několik městských částí a všechny jejich občany v hluboké nejistotě ohledně výsledného dopravního řešení v jejich území, neboť velmi pravděpodobně může dojít v budoucnu k situaci, kdy v Aktualizaci č.1 zakreslené křižovatky nebudou moci být z dopravně-bezpečnostních důvodů všechny realizovány (či zachovány) a dojde tím tudíž k jinému uspořádání a objemu dopravních toků, než s nímž nyní pracoval dopravní model a všechny další podklady Aktualizace ZÚR. Druhá hrozící varianta této situace je, že v důsledku stabilizace v Aktualizaci ZÚR bude následně tlak na realizaci všech zakreslených křižovatek, a to i za cenu ústupu od rozumných bezpečných technických standardů.

Navržené důkazy:

- stanovisko ministerstva vnitra, odboru bezpečnostní politiky, č. j. OBP-8-336/S-2007 z 12. 9. 2007 (veřejně dostupné zde: http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP244)
- dokumentace EIA na rozšíření stavby SOKP 510 Běchovice – Satalice (23. 5. 2014 Č.j.: 3310/ENV/14) (veřejně dostupná)

22. Porušení Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1315/2013 (TEN-T)

Trasa SOKP je součástí transevropské silniční sítě TEN-T na základě samotného nařízení i na základě vymezení v bodě 99 Politiky územního rozvoje o Silničním okruhu kolem Prahy, která stanoví: „*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.*“

Bod 49 preambule a čl. 50 nařízení TEN-T zavazuje členské státy k dostatečnému zohlednění zájmů regionálních a místních orgánů i místní občanské společnosti, jichž se projekt dotýká. Dle názoru navrhovatelů odpůrce postupoval v příkrém rozporu s tímto závazkem, neboť zadal vypracovat koridor pro SOKP v Aktualizaci č. 1 invariantně, přestože jediná odpůrcem prosazovaná a aktualizací č. 1 posuzovaná varianta pochází z 60. let min. století, byla již dlouho kritizována samosprávami a občanskou společností a byla předmětem několika soudních sporů. O posouzení další varianty – tzv. Regionální trasy SOKP, požádala v připomínkách k návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR řada městských částí přímo dotčených zastaralou trasou SOKP navrhovanou skrze jejich obytná území. Jednalo se o navrhovatele a), b), g), MČ Praha-Běchovice a MČ Praha 14 (Černý Most); přičemž své připomínky doplnily obsáhlým odůvodněním, obsahujícím i návrh Regionální trasy. O navržené konečné realizovatelné stopy dostavby okruhu žádala dále MČ Praha 11, postižená naopak absencí okruhu. A i Ministerstvo životního prostředí ve svém stanovisku k návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR uvedlo: *„Při novém vymezování ploch a koridorů požadujeme v maximální možné míře prověřovat řešení ve variantách nebo alternativách a tyto varianty nebo alternativy následně náležitě vyhodnotit a porovnat. V případě variantního řešení záměru vyhodnotí posuzovatel všechny dostupné varianty v aktualizované ZÚR hl. m. Prahy z hlediska jejich přípustnosti (přípustné, podmíněně přípustné, nepřípustné) se zájmy ochrany přírody.“* (Viz. Příloha č. 1 Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje hl. města Prahy)

Žádosti na variantní posuzování koridoru SOKP byly přesto odmítnuty, aktualizace byla připravena invariantně; přičemž v odpověď dotčeným městským částem bylo v rámci VVURÚ pouze provedeno (v rozporu s invariantností návrhu aktualizace) jakési částečné „posouzení“ navržené Regionální varianty SOKP, z něhož tato vyšla jako nevhodná. Navrhovatelé takový postup považují za zcela neseriózní, nesprávný a výsledek za neprůkazný, neboť pro Regionální variantu nebyly zpracovány žádné studie – akustická, rozptylová ani studie zdravotních rizik. Výsledek, že varianta je nevhodná, byl seznán převážně na základě tzv. „odborných odhadů“ a na ně navazujících volných úsudků zpracovatele aktualizace.

Návrh regionální varianty byl přitom předložen některými navrhovateli již v rámci zpracování ZUR Středočeského kraje v roce 2011.

S invariantností koridoru SOKP v aktualizaci a s povrchním posouzením a odmítnutím Regionální trasy v rámci VVURÚ nesouhlasily dotčené městské části i řada občanů a občanských sdružení, což se promítlo v jejich početných připomínkách, podávaných k návrhu aktualizace, k VVURÚ a při veřejném projednání návrhu aktualizace a VVURÚ. K žádosti výše vypočtených městských částí o hodnověrné odborné posouzení Regionální varianty se ve svých připomínkách připojily další městské části: MČ Praha-Březiněves, MČ Praha-Čakovice, MČ Praha-Lysolaje, MČ Praha-Satalice, MČ Praha-Dolní Počernice (viz Vypořádání stanovisek, návrh rozhodnutí o námitkách a návrh vyhodnocení připomínek k návrhu aktualizace č. 1 ZÚR HMP včetně VVURÚ).

Starostové řady MČ svůj nesouhlas s invariantností koridoru SOKP v Aktualizaci č. 1

a s odmítnutím Regionální trasy na základě povrchního „posouzení“ dali najevo i při schvalování Aktualizace č. 1 Zastupitelstvem hl. města Prahy dne 11. 9. 2014 (viz záznam ze zasedání zastupitelstva). V průběhu procesu přípravy aktualizace tedy marně žádalo o odborné posouzení Regionální varianty SOKP celkově 11 městských částí.

Zařazení SOKP 510: Satalice – Běchovice (Východní spojka) - procházející přímo obytnou zástavbou (čtvrť Vinice v Dolních Počernicích), vytvářející úzká místa a nedostatečné vzdálenosti mezi křižovatkami (i při počtu tří MÚK) mezi projekty TEN-T - reálně hrozí tím, že záměr nebude v dle čl. 51 (nařízení TEN-T) povinné socio-ekonomické analýze nákladů a přínosů hodnocen jako přínosný a EU nebude tento projekt financovat (nebo se bude financování celého projektu zpožďovat, jak se stalo v případě již realizovaného SOKP 512). Tento aspekt napadené OPP vůbec nezohledňuje.

Nařízení TEN-T jako jeden z cílů transevropské dopravní sítě uvádí v čl. 4 písm. b), ii): „*zajištění standardů bezpečnosti, ochrany a vysoké kvality pro osobní i nákladní dopravu*“. V požadavcích na dopravní infrastrukturu v článku 18 písm. b) žádá: „*Členské státy zajistí, aby: „byla zajištěna, sledována a podle potřeby zlepšována bezpečnost silniční dopravní infrastruktury v souladu s postupem stanoveným směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES*“ Apel na vysokou bezpečnost transevropské dopravní sítě je dále např. v čl. 34 a 38 nařízení TEN-T. Absence jakéhokoliv zhodnocení Silničního okruhu kolem Prahy a jeho variant z hlediska dopadů na bezpečnost silničního provozu je v rozporu s těmito ustanoveními nařízení.

Projektová dokumentace, kterou ŘSD předložilo k žádostem o umístění staveb SOKP 518 a 519 v trase dle schválené AZUR, byla v roce 2004 provedena expertíza prof. Lehovce z ČVÚT, Stavební fakulty - „*Posouzení souladu navrhovaných objektů s platnou legislativou, technickými normami a standardy včetně souladu s EU*“. V této analýze mimo jiné uvádí, že navrhovaný záměr je v nesouladu se směrnicí 2004/54/EC Evropského Parlamentu a Rady „*Minimální bezpečnostní požadavky na tunely v transevropské dopravní síti*“. O dopravním uspořádání trasy "J" v Suchdole se konstatuje: „*projektované uskupení dvouúrovňových tunelů a mostu je z provozního a uživatelského hlediska velmi nevhodné (na délce 3,2 km není možný přejezd mezi protisměrnými pásy)*...“. Expertíza prof. Lehovce také upozornila na další rozpory se směrnicí jako např. na absenci bezbarierových únikových cest z tunelů a dvoupatrového mostu, dvousměrný provoz v jednotubusovém tunelu přivaděče, neuspokojivou protipožární odolnost navržené ocelové konstrukce mostu atd. Posouzení popisuje úsek SOKP 518 a 519 v okolí přemostění Vltavy patrovým mostem v koridoru přes EVL Kaňon Vltavy u Sedlce, kde na levém břehu končí dvoukilometrový tunelový úsek, následuje křižovatka s přivaděčem Rybářka, patový most přes Vltavu (kvůli vynechanému úzkému koridoru v EVL) a na pravém břehu patrový tunel Zámky a dále mosty přes Čimické údolí a Drahaňské údolí. Územní řízení bylo sice po osmi letech letos zastaveno, ale vzhledem k prostorovým podmínkám daných zástavbou, reliéfem krajiny, vymezenými přírodními památkami (EVL) a dopravnímu uspořádání není reálné, že by se dokumentace pro případné nové územní řízení zásadně od té posuzované lišila.

Napadené OOP současně porušuje PÚR, která přebírala požadavky Rozhodnutí č. 1692/96/ES, které bylo nahrazeno Nařízením TEN-T.

Aktualizace ZÚR také současně porušuje Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady ze dne 29. dubna 2004 č. 1692/96/ES o řídicích zásadách Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě. Toto rozhodnutí se prostřednictvím odkazů v Politice územního rozvoje stalo závazným i pro procesy týkající se územního plánování.

Navržené důkazy:

- *Bezpečností rizika SOKP (2x)*

23. Zásah do zemědělského půdního fondu

Podle ustanovení § 5 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu (dále jen „zákon ZPF“) *aby ochrana zemědělského půdního fondu byla při územně plánovací činnosti prováděné podle zvláštních předpisů 6) zajištěna, jsou pořizovatelé a projektanti územně plánovací dokumentace a územně plánovacích podkladů povinni řídit se zásadami této ochrany (§ 4), navrhnout a zdůvodnit takové řešení, které je z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu a ostatních zákonem chráněných obecných zájmů nejvýhodnější. Přitom musí vyhodnotit předpokládané důsledky navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond, a to zpravidla ve srovnání s jiným možným řešením.*

Citované ustanovení zákona ZPF je dále upřesněno v ustanovení § 4 odst. 1 vyhlášky č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu (dále jen „vyhláška ZPF“), podle něž *zpracovatelé územně plánovací dokumentace již při zpracování konceptů řešení postupují v souladu s požadavky, které byly uplatněny příslušnými orgány ochrany zemědělského půdního fondu při projednávání návrhů prognózních úkolů, územních a hospodářských zásad a programů výstavby (§ 3 odst. 4). Vyhodnocují přitom předpokládané důsledky navrhovaného řešení výhledového rozvoje sídel a území na zemědělský půdní fond podle jednotlivých alternativ. Využívají k tomu výsledků vyhodnocení údajů z podkladů a jejich znázornění.*

Porovnání alternativ musí být provedeno na základě číselných a grafických údajů zpracovaných podle přílohy 3 vyhlášky ZPF. Žádné porovnání variant či alternativ k záměru SOKP, které mají negativní vliv na ochranu ZPF, dosud nikdy zpracováno nebylo. Tento postup je vedle příslušných ustanovení zákona o ZPF v rozporu se zásadou zákonnosti (§ 2 odst. 1 správního řádu), zásadou minimalizace zásahů do práv a zájmů (§ 2 odst. 3 správního řádu) a zásadou souladu s veřejným zájmem (§ 2 odst. 4 správního řádu).

Aktualizace pouze obsahuje v Odůvodnění (díl B, kapitola 17) tzv. kvalifikovaný odhad záborů ZPF a pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL), přičemž: „*Pro dopravní stavby se předpokládá celkové vynětí 200 ha.*“ (str. 163 Odůvodnění). Z textu vyplývá, že pokud jde o SOKP, jsou zde započteny chybějící úseky SOKP v Základním řešení a to v šířce 60 m pro koridor. Stávající úsek SOKP 510: Satalice – Běchovice zde není výslovně uveden a není tedy jasné, zda bylo započítáváno jeho uvažované rozšíření do ZPF či

PUPFL. Odhad pro Regionální variantu SOKP zde vyčíslen není. Pouze ve VVURÚ je stručně konstatováno, že: „realizace SOKP v obou variantách si vyžádá zábor ZPF. V případě „Regionální varianty SOKP“ bude zábor mnohem větší, navíc kategorie bonitně nejcennější – I. a II. třídy ochrany“ (str. 171 VVURÚ).

Realizace Regionální varianty by sice vedla k větším zásahům do ZPF, ovšem to nic nemění na tom, že jejich rozsah nebyl hodnověrně porovnán. Velké pochybnosti u navrhovatelů vyvolává úsek SOKP Z510/DK Satalice – Běchovice, který je v Aktualizaci uváděn jako hotová část SOKP (např. na straně 65 textové Odůvodnění, díl B, bod. 5.1.2.1.) a ve vypořádání připomínek je opakovaně uváděno, že k zásahu do ZPF nedojde: „Stávajícím koridorem vymezeným v ZÚR hl. m. Prahy v úseku Běchovice - Horní Počernice, u kterého se v AZÚR navrhuje VPS pro částečné rozšíření stávající stavby pražského okruhu na úkor středního dělicího, pásu nejsou dotčeny veřejné zájmy na ochraně zemědělského půdního fondu, neboť navržená VPS nepředstavuje další zábor ZPF, jak vyplývá z kvalifikovaného odhadu uvedeného v kap. 18 Odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy.“ (str. 1293 k připomínkám Zdravé životní prostředí, o.s.). Toto navrhovatelé zpochybňují, neboť odpůrce zároveň v roce 2013 schválil zadání změny Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (ÚP SÚ hl. m. Prahy) Z 2795/00, jejímž předmětem je: Rozšíření Pražského (silničního) okruhu SOKP v úseku Satalice – Běchovice a předpokládaný rozsah změny je 557393 m². Grafické znázornění zadání vyvolalo nesouhlas v dotčených městských částech, neboť výrazně rozšiřuje SOKP Satalice – Běchovice a rovněž cca první kilometr dálnice D11 po obou stranách a zasahuje i do ZCHÚ Počernický rybník. Městské části v době projednávání a schvalování Zadání této změny nedostaly žádné jiné informace, než že se jedná o potřebné rozšíření koridoru SOKP, přestože toto by znamenalo výrazný zásah do celoměstského systému zeleně, zejména do přírodního parku Klánovice – Čihadla, Počernického rybníka (ZCHÚ), Svěpravického rybníka, Xaverovského háje (v blízkosti EVL Blatov a Xaverovský háj) a Svěpravických luk. A došlo by k výraznému zásahu do ZPF i PUPFL.

Navržené důkazy:

- Zadání změny Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (ÚP SÚ hl. m. Prahy) Z 2795/00 (veřejně dostupné zde: http://servis.praha-mesto.cz/uzplan/uzemni_plan_hmp/zmeny_08_uphmp_celom4/zmeny_08_celom4.htm)

24. Posouzení vlivů na horninové prostředí

Při posuzování SOKP je tvrzeno, že záměr nebude ovlivňovat horninové prostředí. Toto tvrzení je u Aktivní varianty – základní řešení věcně nesprávné s ohledem na rozsah výkopových a tunelových prací všeho druhu. Vliv na horninové prostředí bude extrémně vysoký, a to na obou březích v těsné blízkosti evropsky významné lokality Kaňon Vltavy u Sedlce nebo jiných zvláště chráněných územích.

25. Nezhodnocení dopadů SOKP (a Regionální varianty) na bezpečnost silničního provozu

Nezhodnocení dopadů SOKP na bezpečnost silničního provozu je v rozporu se:

- Směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES z 19. 11. 2008 o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury
- Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (TEN-T)
- Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy.

SOKP je dle PÚR součástí transevropské silniční sítě TEN-T, na niž klade směrnice 2008/96/ES požadavek vysoké úrovně bezpečnosti, vycházející z evropské dopravní politiky. Preambule této směrnice uvádí: „(1) „*Transevropská silniční síť definovaná v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě (3) má nesmírný význam pro podporu evropské integrace a soudržnosti, jakož i pro zajištění vysoké úrovně blahobytu. Zejména by měla být zaručena vysoká úroveň bezpečnosti.*

(5) Zavedení vhodných postupů je pro zdokonalení bezpečnosti silniční infrastruktury v rámci transevropské silniční sítě zásadním nástrojem. Hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu by mělo na strategické úrovni prokázat dopady různých alternativ projektu infrastruktury na bezpečnost silničního provozu a mělo by hrát důležitou úlohu při výběru tras.“

Dle článku 1 se směrnice „*vztahuje na silnice, které jsou součástí transevropské silniční sítě, bez ohledu na to, zda se nacházejí ve fázi projektování, výstavby či provozu*“ a požaduje zavedení a provedení postupů v oblasti hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu a auditů bezpečnosti silničního provozu.

Plánování komunikace zařazené do sítě TEN-T do území se týká článek 3 směrnice: „*Hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu u projektů infrastruktury*“ dle něhož: „*1. členské státy zajistí, aby bylo u všech projektů infrastruktury provedeno hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu. 2. Hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu se provede ve fázi počátečního plánování před schválením projektu infrastruktury. Členské státy se v souvislosti s tím snaží splnit kritéria stanovená v příloze I. 3. V hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu se vysvětlí jednotlivé aspekty bezpečnosti silničního provozu, které přispívají k volbě navrhovaného řešení. Hodnocení dále obsahuje všechny příslušné informace nezbytné pro analýzu poměru nákladů a přínosů u různých hodnocených možností.“*

„*Hodnocením dopadů na bezpečnost silničního provozu*“ se dle čl. 2 odst. 3 směrnice rozumí: „*strategická srovnávací analýza dopadů, které budou mít nové silnice či podstatné změny stávající sítě na bezpečnost silniční sítě;*“

Transpozice směrnice 2008/96/ES do právního řádu České republiky proběhla

zákonem č. 152/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., vyhláškou č. 317/2011 Sb., kterou se mění vyhláška č. 104/1997 Sb., a směrnicí pro dokumentaci staveb pozemních komunikací, díky čemuž byla zavedena povinnost auditů bezpečnosti silničního provozu u projektů silnic TEN-T ve všech fázích projektování, výstavby a provozu.

Navrhovatelé tvrdí, že „Hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu“ ve smyslu evropské směrnice patří do fáze územního plánování pozemní komunikace, neboť jde o posuzování bezpečnosti návrhu pozemní komunikace či její úpravy ještě před schválením samotného projektu a je rozhodující při volbě alternativy řešení, přičemž součástí hodnocení má být rovněž porovnání poměru nákladů a přínosů dané stavby. (viz. Příloha I Směrnice 2008/96/ES, obsahující konkrétní požadavky na hodnocení plánované komunikace).

Metodika pro toto „Hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu“ zatím v ČR zřejmě neexistuje, z veřejně dostupných zdrojů vyplývá, že se toto hodnocení začalo používat ve vyhledávacích studiích pro stavby (blíže viz: <http://www.czrso.cz/clanky/bezpecnost-pozemnich-komunikaci-site-ten-t/>, <http://www.audit-bezpecnosti.cz/nastroje-bezpecne-infrastruktury/>).

Dle názoru navrhovatelů postupoval odpůrce v rozporu se směrnicí 2008/96/ES, když se ani z vlastní iniciativy ani přes četné vážné připomínky občanů a dotčených městských částí vůbec nezabýval nejen hodnocením variant SOKP z hlediska bezpečnosti provozu, ale ani zhodnocením plánovaného Základního řešení SOKP (TEN-T) z hlediska bezpečnosti silničního provozu jak na něm, tak jeho dopadů na bezpečnost provozu na okolní dopravní síti. A to přestože odpůrci bylo známo stanovisko Ministerstva vnitra, odboru bezpečnostní politiky, č. j. OBP-8-336/S-2007 z 12. 9. 2007 k problému silně nadpočetných křižovatek na úseku SOKP 510: Běchovice – Satalice. A na stejný problém upozorňovaly (na str. 337) i Územně analytické podklady hl. města Prahy z roku 2010, jež byly podkladem Aktualizace č. 1 ZÚR.

Otázka bezpečnosti přitom pramení z počtu plánovaných mimoúrovňových křižovatek (5), které porušují technické normy pro minimální vzdálenost křižovatek, a lze důvodně předpokládat, že budou mít velmi negativní vliv na bezpečnost provozu.

Příprava Zásad územního rozvoje či jejich Aktualizace je poslední fází územního plánování, kdy je ještě reálné prověřovat varianty záměru. Vyloučení možnosti „Hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu“ z této fáze plánování, by později zcela popřelo smysl takového hodnocení. Je-li zde vážná pochybnost občanů a samospráv o dopravně-bezpečnostních kvalitách plánovaného záměru (podložena stanoviskem MV a platnými technickými normami ČSN), které odpůrce a Aktualizace č. 1 kvalifikovaným způsobem nevyvrací, tak po stabilizaci záměru v území Aktualizací ZÚR, nemusí být již v další fázi územního plánování a projektování, ani při vynaložení nadstandardních finančních prostředků, již vůbec reálné tyto nedostatky uspokojivě vyřešit. Bude-li později navrhováno například nějaké komplikované technické řešení (kupříkladu přídatné silnice na kolektorech kolem SOKP či výstavba nového širšího dálničního mostu přes Počernický rybník), tak realizaci takového řešení může zabránit vysoká urbanizace území a ochrana přírody a krajiny,

neboť úsek vede převážně Přírodním parkem Klánovice a Čihadla a nejbližší obytné domy jsou pouze v desítkách metrů od komunikace.

Celé velice obsáhlé materiály Aktualizace č. 1 ZÚR se o bezpečnosti dopravy na SOKP, tedy na komunikaci celostátního i evropského významu, zmiňují jen velmi sporadicky.

Například v Odůvodnění AZÚR na str. 63 v bodě 5.1.1 Nadřazený komunikační systém (NKS) hl. m. Prahy, je uvedeno: „*Dosud chybějící úseky nadřazených komunikací budou řešeny se zřetelem na urbanistické hodnoty území, proto lze předpokládat, že budou navrženy s velkým podílem tunelů. Nadřazený komunikační systém umožní rovněž relativně bezpečný a plynulý provoz na komunikacích.*“ Dle názoru navrhovatelů je „relativně bezpečný a plynulý“ provoz dost nízkou ambicí pro takto zásadní investici státu. Mlhavý předpoklad velkého podílu tunelů a nejistota ohledně výsledného počtu a bezpečnosti mimoúrovňových křižovatek na SOKP rovněž.

Vyhodnocení připomínek občanů a městských částí, opakovaně upozorňujících na rozpor plánovaných projektů SOKP s technickými normami ČSN v úseku Běchovice – Satalice a na rozpor se směrnicí 2008/96/ES bylo velice nedostatečné.

Odpůrce na připomínky k normám a bezpečnosti provozu opakovaně reagoval, že: „*otázky bezpečnosti provozu jsou mimo podrobnost ZÚR*“, např. na str. 734 k připomínkám navrhovatele p).

K připomínkám o rozporu se směrnicí 2008/96/ES se odpůrce opakovaně nevyjádřil vůbec: např. k připomínce navrhovatelů p) (Vladimír Jelínek + 202 občanů) na straně 383 nebo Martina Polácha na straně 877.

Absence jakéhokoliv zhodnocení Silničního okruhu kolem Prahy a jeho variant z hlediska dopadů na bezpečnost silničního provozu je v rozporu rovněž s Nařízením evropského parlamentu a rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, kde jedním z cílů transevropské dopravní sítě je v čl. 4 písm. b) bodu ii) „*zajištění standardů bezpečnosti, ochrany a vysoké kvality pro osobní i nákladní dopravu*“. V požadavcích na dopravní infrastrukturu se v článku 18 písm. b) žádá: „*Členské státy zajistí, aby: „byla zajištěna, sledována a podle potřeby zlepšována bezpečnost silniční dopravní infrastruktury v souladu s postupem stanoveným směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES*“.

Apel na vysokou bezpečnost transevropské dopravní sítě je dále např. v čl. 34 a 38 Nařízení evropského parlamentu a rady (EU) č. 1315/2013.

Požadavky na vysokou bezpečnost silničních sítí TEN-T rovněž stanoví Nařízení evropského parlamentu a rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy. V nařízení, které vymezuje podmínky, metody a postupy poskytování finanční pomoci Unie na transevropské dopravní sítě je v preambuli uvedeno: „(35) *Komise ve sdělení ze dne 20. července 2010 nazvaném „Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020“ vytvořila rámec pro politická opatření zaměřená na bezpečnou*

infrastrukturu jako klíčový prvek snah o snížení počtu obětí silničních nehod do roku 2020 o 50 %. Nástroj pro propojení Evropy by proto měl zajistit, aby žádosti o financování ze zdrojů Unie byly v souladu s požadavky, doporučeními a cíli v oblasti bezpečnosti stanovenými ve všech příslušných právních předpisech Unie týkajících se bezpečnosti silničního provozu.“

Článek 23 nařízení žádá: *„Soulad s politikami a právními předpisy Unie. Podle tohoto nařízení lze financovat pouze opatření, která jsou ve shodě s právem Unie a v souladu s jejími příslušnými politikami.“*

Obě nařízení EU (č. 1315/2013 a č. 1316/2013) tedy nejen kladou důraz na vysokou bezpečnost budované transevropské silniční sítě, ale podmiňují tím i spolufinancování těchto staveb z fondů EU.

Mimoto byla usnesením Vlády České republiky č. 599 ze dne 10. srpna 2011 schválena „Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020“ [http://kormoran.odok.cz/usneseni/usneseni_webtest.nsf/0/13B3F288C1668BF2C12578EF002712D7/\\$FILE/599%20uv110810.0599.pdf](http://kormoran.odok.cz/usneseni/usneseni_webtest.nsf/0/13B3F288C1668BF2C12578EF002712D7/$FILE/599%20uv110810.0599.pdf).

Ta si klade za cíl snížit do roku 2020 počet usmrcených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí. Ve strategii konstatovaný stav bezpečnosti a úmrtnosti na českých silnicích je tristní (strana 47, 48): *„Míra úmrtnosti v ČR je o 23 % vyšší, než je evropský průměr... Míra snižování úmrtnosti na českých silnicích je výrazně nižší než v osmdesátých letech, a to i se zohledněním nárůstu dopravních výkonů posledních dvou dekád... České silnice jsou nebezpečné.“* Na straně 25 strategie konstatuje problém v chybějícím: *„legislativní prostředí pro povinné uplatňování nástrojů tvorby bezpečných komunikací.... Určitou naději na zlepšení situace znamená přijatá směrnice EU o řízení bezpečnosti infrastruktury... je třeba postupně aplikovat nástroje směrnice EU o řízení bezpečnosti infrastruktury na celou silniční síť, zejména u nově budovaných staveb...“* Na str. 52, 53 strategie uvádí: *„Jednou ze zásad obsažených ve Sdělení EK je snaha o dosažení co nejvyšších norem bezpečnosti silničního provozu v celé Evropě s tím, že politika v oblasti bezpečnosti silničního provozu musí svá opatření zaměřit na občany tak, aby za svou bezpečnost a za bezpečnost druhých převzali osobní odpovědnost.“* a dále strategie konstatuje, že financování z evropských fondů bude poskytnuto pouze na infrastrukturu, která splňuje požadavky stanovené ve směrnicih týkajících se bezpečnosti silničního provozu a bezpečnosti tunelů.

Navrhovatelé jsou přesvědčeni, že odpůrce se hodnocením bezpečnosti plánovaného koridoru SOKP zabývat měl, neboť k tomu byl povinován ve smyslu ustanovení § 40 odst. 1 písm. b), c), d) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon).

Stejně tak se měl zabývat analýzou poměru finančních nákladů a jejich přínosů u navržených alternativ SOKP, neboť tato analýza je součástí hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu dle čl. 3 odst. 3 Směrnice evropského parlamentu a rady

2008/96/ES a její přílohy I.

Rovněž úkoly územního plánování, s nimiž návrh Aktualizace č. 1 má být v souladu, povinovaly odpůrce posoudit návrh koridoru SOKP v celé šíři jeho dopadů, včetně hospodárného vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů, neboť dle § 19 odst. 1 stavebního zákona je úkolem územního plánování mimo jiné:

„c) prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání,

j) prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území,

m) vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů před negativními vlivy záměrů na území a navrhovat kompenzační opatření, pokud zvláštní právní předpis nestanoví jinak“

Vyhodnocení vážných a četných připomínek, směřujících k bezpečnosti provozu na tak důležité veřejně prospěšné stavbě, jakou SOKP je, a stejně tak pochybností o jeho zdárném financování (když je veřejně známo, že bez dotací EU stát velké dopravní stavby neufinancuje), by mělo být hlubší analýzou než opakováním lakonického konstatování, že bezpečnost a financování SOKP jsou mimo podrobnost Aktualizace ZÚR.

Například podaná připomínka o.s. Zdravé životní prostředí: „Zařazení Východní spojky - procházející přímo obytnou zástavbou, vytvářející úzká hrdla či nebezpečné průplety a mající nedostatečné vzdálenosti mezi křižovatkami (i při počtu 3 MÚK) mezi projekty TEN-T - reálně hrozí tím, že EU nebude tento projekt financovat“ je vyhodnocena sdělením: „ZÚR neřeší problematiku financování staveb z fondů EU“ (str. 1294 Vyhodnocení připomínek).

Navržené důkazy:

- <http://www.czrso.cz/clanky/bezpecnost-pozemnich-komunikaci-site-ten-t/> (veřejně dostupné)
- <http://www.audit-bezpecnosti.cz/nastroje-bezpecne-infrastruktury/> (veřejně dostupné)
- stanovisko Ministerstva vnitra, odboru bezpečnostní politiky, č. j. OBP-8-336/S-2007 z 12. 9. 2007
- Územně analytické podklady hl. města Prahy z roku 2010 (součástí spisu)
- Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020 (veřejně dostupné zde: [http://kormoran.odok.cz/usneseni/usneseni_webtest.nsf/0/13B3F288C1668BF2C12578EF002712D7/\\$FILE/599%20uv110810.0599.pdf](http://kormoran.odok.cz/usneseni/usneseni_webtest.nsf/0/13B3F288C1668BF2C12578EF002712D7/$FILE/599%20uv110810.0599.pdf))

IV. Náhrada nákladů řízení

Navrhovatelé v souladu s ustanovením § 60 s.ř.s. budou v řízení uplatňovat náhradu nákladů. Náklady řízení budou sestávat ze zaplaceného soudního poplatku, odměny právního zástupce počítané podle počtu úkonů, paušální náhrady hotových výdajů počítané podle počtu úkonů a případných hotových výdajů. K části nákladů bez soudního poplatku bude připočtena

DPH. Přesné vyčíslení bude provedeno právním zástupcem navrhovatelů v závěru řízení.

Navržené důkazy:

- *kopie osvědčení o registraci k DPH*

V. Závěrečný návrh

Jak bylo uvedeno výše, výhrady navrhovatelů proti napadenému OOP směřují k jeho části - koridoru Pražského okruhu (Silniční okruh kolem Prahy) upravený v oddílu 5.1.2.1. Proto navrhuji, aby Městský soud v Praze využil možnosti dané mu s.ř.s. a zrušil pouze část napadeného OOP. S ohledem na to navrhovatelé navrhuji vydání tohoto

r o z s u d k u:

- I. **Opatření obecné povahy č. 43/2014 – Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy Aktualizace č. 1 ze dne 1. 10. 2014 schválené usnesením zastupitelstva hl. m. Prahy ze dne 11. 9. 2014 č. 41/1 se z r u š u j e v části textového i grafického vymezení v části 5.1.2.1 Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy).**
- II. **Odpůrce je povinen zaplatit navrhovatelům náhradu nákladů řízení, a to do 15 dnů ode dne právní moci rozsudku, k rukám právního zástupce navrhovatelů.**

městská část Praha-Dolní Chabry
městská část Praha-Ďáblice
městská část Praha 20
městská část Praha- Lysolaje
městská část Praha-Nebušice
městská část Praha-Satalice
městská část Praha-Suchdol
městská část Praha-Vinoř
obec Jenštejn
obec Přezletice
obec Radonice
obec Podolanka
Jiří Elicar
Ing. Robert Kuncíř
Markéta Mádrová DiS.
Ing. Miroslav Mevald
Ondřej Satrapa
Jitka Tichá

všichni zastoupeni

JUDr. Michalem Bernardem, Ph. D.

advokátem

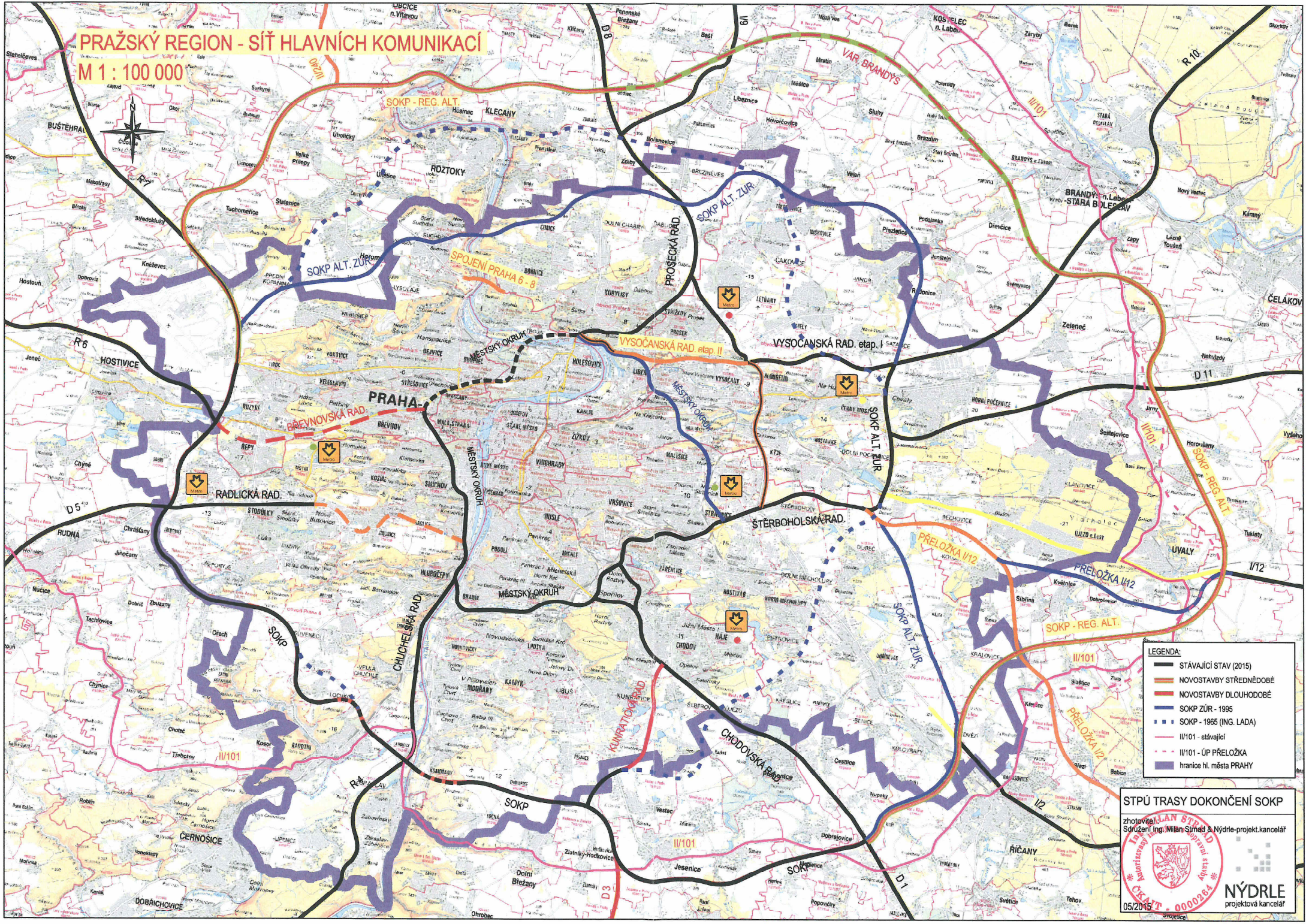
Přílohy:

- *Plná moc*
- *Registrace plátce DPH*
- *Výpis z katastru nemovitostí*
- *Kaňon Vltavy u Sedlce – okolí koridoru SOKP, mapování biotopů a zvláště chráněných druhů rostlin, Hummel, J., Volf, O., Volfová, E., červenec 2014*
- *Mapka přerušení EVL Kaňon Vltavy u Sedlce kvůli koridoru SOKP*
- *žádost o poskytnutí informace ve smyslu zákona č. 106/1999Sb., o svobodném přístupu k informacím z 10. 5. 2013, podaná 14. 5. 2013 pod MHMPP06EPTKD*
- *rozhodnutí sp.zn. S-MHMP 381703/2013 z 29. 5. 2013 o odmítnutí poskytnutí informace*
- *Veřejná vyhláška – oznámení MHMP o zveřejnění návrhu aktualizace č. 1 a projednání vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy vyvěšená na úřední desce 3. 4. – 20. 5. 2013*
- *Dopis městským částem a orgánům st. správy S –MHMP 822462/2012 z 29. 3. 2013*
- *Protokol MHMP z jednání 19. 4. 2013*
- *Žádost navrhovatele p) o poskytnutí informace-zvukového záznamu z jednání 19. 4. 2013*
- *Rozhodnutí MHMP o odmítnutí informace (zvuk. záznam z 19. 4. 2013 zničen) č.j. SÚP MHMP 213760/2015 z 18. 2.2015*
- *připomínky navrhovatele p) + dalších 7 občanů k Návrhu aktualizace č. 1 ZÚR včetně VVURÚ z 20. 5. 2013*
- *svědectví navrhovatele p) a dalších ke zveřejnění podkladů*
- *dokumentace k územnímu řízení přeložka I/12 Úvodní údaje + průvodní zpráva (PUDIS a.s. 2012)*
- *stanovisko Ministerstva vnitra, odboru bezpečnostní politiky, č. j. OBP-8-336/S-2007 z 12. 9. 2007*
- *dopis Ústavu dopravního inženýrství hl. m. Prahy z 14. 7. 1986 č.j. 1.8/347-22/1682/86/Cý*
- *kartogramy (3ks) z dopravního modelu ÚRM pro Aktualizaci č. 1 ZÚR vydané starostovi MČ Praha Suchdol v květnu 2013*
- *záznam o konzultaci na ÚRM dne 16. 5. 2013*
- *dodatek k hlukové studii z června 1986 z dokumentace k územnímu řízení na stavbu Vnější okruh H1*
- *presentace R1 510 Satalice – Běchovice, ŘSD 2015*
- *kolaudační souhlas č.j.: DOP/I-referát 1142/93-Gu, Fb z 4. 11.1993*
- *stanovisko na „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 512 Jesenice-D1“ pod č.j. NM700/38/52/OPVŽP/02RP dne 18. ledna 2002*
- *Žádost ZŽP o.s. na IPR o informace k dopravnímu modelu Aktualizace ZÚR z 3. 3. 2015*

- *Odpověď IPR na žádost o informace k dopr. modelu č.j.2187_2015 18. 3. 2015*
- *Vyjádření projektanta dálnic ing. Strnada k aktualizaci ZÚR*
- *Usnesení MMR č.j. 23091/2009-83/1761 z 27.1.2010*
- *Usnesení MMR č.j. 3589/2011-83/265 z 18. 8. 2011*
- *Územní rozhodnutí č.j.: S-MHMP 387742/2008/OST a S-MHMP 387758/2008/OST z 8. 12. 2008*
- *SOKP Stavba 511 Běchovice – D1, Hluková studie Ekola group. s.r.o. 2007*
- *Výňatek z Textové části Dokumentace EIA a z hlukové studie EIA na SOKP 511 - 2000*
- *Výňatek Akustické studie z DÚR na SOKP 511, str. 68*
- *Bezpečností rizika SOKP (2x)*

PRAŽSKÝ REGION - SÍŤ HLAVNÍCH KOMUNIKACÍ

M 1 : 100 000



LEGENDA:

- STÁVAJÍCÍ STAV (2015)
- NOVOSTAVBY STŘEDNĚDOBÉ
- NOVOSTAVBY DLOUHODOBÉ
- SOKP ŽŮR - 1995
- - - SOKP - 1965 (ING. LADA)
- II/101 - stávající
- - - II/101 - ÚP PŘELOŽKA
- hranice hl. města PRAHY

STŮPŮ TRASY DOKONČENÍ SOKP

zhotovitel: **JAN STRÁD**
 Sdružení Ing. Milan Strád & Nydrle-projekt.kancelář

NYDRLE
 projektová kancelář

05/2015

ČKAT - 0000264