**Magistrát hl. m. Prahy**

Odbor územního rozvoje rozvoje

Jungmannova 35/29,

111 21 Praha 1

V Praze, dne … . března 2020

**Jméno a příjmení:**

Adresa:

Datum narození:

**Připomínky k návrhu opatření obecné povahy – územního opatření o stavební uzávěře pro stavby č. 518 Ruzyně – Suchdol a č. 519 Suchdol – Březiněves Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy)**

Uplatňuji připomínky dle ustanovení § 172 odst. 4 správního řádu k návrhu opatření obecné povahy – územního opatření o stavební uzávěře pro stavby č. 518 Ruzyně – Suchdol a č. 519 Suchdol – Březiněves Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) (dále též jen „stavební uzávěra“).

# I. Text připomínky:

**Nesouhlasím s textovým i grafickým vymezením stavební uzávěry pro stavby č. 518 Ruzyně – Suchdol a č. 519 Suchdol – Březiněves Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy).**

# 

# II. Území vymezené připomínkou

Území dotčené touto připomínkou je vymezeno takto: Ruzyně, Liboc, Přední Kopanina, Nebušice, Suchdol, Sedlec, Bohnice, Čimice, Dolní Chabry, Březiněves a Ďáblice.

# III. Odůvodnění připomínky

## Proces přijímání opatření o stavební uzávěře

Ustanovení § 98 odst. 2 stavebního zákona uvádí: *„S dotčenými orgány, které uplatnily svá stanoviska, musí být návrh územního opatření o stavební uzávěře nebo územního opatření o asanaci území dohodnut.“*

Ze zveřejněného návrhu stavební uzávěry je zřejmé, že dotčené orgány podaly několik stanovisek a připomínek. Návrh stavební uzávěry obsahuje vypořádání těchto stanovisek a připomínek, z tohoto vypořádání však není zřejmé, zda se jedná skutečně o dohodu s dotčenými orgány státní správy nebo jednostranný názor pořizovatele stavební uzávěry.

## Nepřiměřené časové omezení stavební uzávěrou

Předpokladem pro vydání územního opatření o stavební uzávěře je, že toto bude stavební činnost ve vymezeném území omezovat nebo zakazovat pouze v nezbytném rozsahu, což je třeba chápat jako podmínku jeho časové úměrnosti.

Na území již byla vyhlášena stavební uzávěra v letech 1997 až 2013, kterou zrušil až svým rozsudkem Nejvyšší správní soud (viz č.j. 4 Ao 9/2011 – 191). V době trvání stavební uzávěry byla přijata aktuálně platná územně plánovací dokumentace na obecní i krajské úrovni.

Jak uvádí i samo odůvodnění návrhu stavební uzávěry je poloha Pražského okruhu v současné době stabilizována v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy ve znění později vydaných aktualizací, i v platném Územním plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy (vyhláška č. 32/1999 Sb. hl. m. Prahy, o závazné části územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, ve znění pozdějších předpisů a opatření obecné povahy). Odůvodnění návrhu stavební uzávěry nepoukazuje na žádné konkrétní území, která by byla nezbytná k realizaci Pražského okruhu a zároveň nebyla pro tento účel chráněna stávající územně plánovací dokumentací (viz i samostatný bod této námitky).

Návrh stavební uzávěry přesto zakazuje umísťování a povolování staveb a terénních úprav, která nesouvisejí s Pražským okruhem na nepřiměřeně rozsáhlém území, a to na dobu do nabytí účinnosti Metropolitního plánu. Z přílohy č. 1 k usnesení Rady HMP č. 798 ze dne 11. 4. 2017 přitom vyplývá, že Metropolitní plán nebude přijat dříve než za 59 měsíců od společného jednání v dubnu 2018, tj. cca na jaře 2023. Vzhledem ke komplikovanosti přijímání územního plánu, velkému množství protichůdných zájmů a nezbytnosti jejich vypořádání je odůvodněné předpokládat, že Metropolitní územní plán nabyde účinnosti ještě mnohem později.

Navrhovaná stavební uzávěra po celou tuto dobu minimálně několika let zásadně omezuje vlastnická práva na nepřiměřeně rozsáhlém území, přestože zde již jednou stavební uzávěra vyhlášena byla a byla využita k přijetí územně plánovací dokumentace chránící pozemky nezbytné k výstavbě zamýšlené stavby před zástavbou.

Navrhovaná časová účinnost navíc pořizovatele Metropolitního územního plánu nijak nemotivuje k jeho brzkému přijetí a zároveň ani neřeší situaci, kdy by Metropolitní územní plán nebyl přijat, ale byl již před svým přijetím nahrazen plánem jiným.

Tvrdíme, že se jedná o zneužívání institutu stavební uzávěry a obcházení jejího smyslu, pokud bude vyhlašována pravidelně po dobu přípravy nového územního plánu pro stavby, které jsou již dostatečně zakotveny ve stávající „staré“ územně plánovací dokumentaci. Bez bližšího zdůvodnění nezbytnosti této ochrany nad rámec územně plánovací dokumentace.

## Nepřiměřené územní omezení stavební uzávěrou

Předpokladem pro vydání územního opatření o stavební uzávěře je, že stavební činnost zakázaná stavební uzávěrou by mohla ztížit nebo znemožnit budoucí využití území podle připravované územně plánovací dokumentace.

Dalším předpokladem pro vydání územního opatření o stavební uzávěře je, že toto bude stavební činnost ve vymezeném území omezovat nebo zakazovat pouze v nezbytném rozsahu, což je třeba chápat jako podmínku jeho územní úměrnosti. Z prostorového hlediska tedy musí rozsah stavební uzávěry konvenovat s rozsahem plochy, ve vztahu ke které je nově zvažována změna regulace.

Odůvodnění návrhu stavební uzávěry neuvádí, že ochrana stávající územně plánovací dokumentací nebyla dostatečná a že by docházelo k ztížení nebo zamezení vybudování Pražského okruhu stavební činnosti. Velká část pozemků zahrnutá do stavební uzávěry je již současnou územně plánovací dokumentací vymezena jako pozemky s funkčním využitím dopravní infrastruktura nebo krajinné a městské zeleně a neumožňuje tak stavební činnost, která by ztěžovala nebo zamezovala vybudování Pražského okruhu.

Odůvodnění návrhu stavební uzávěry nezdůvodňuje ani její různou šířku. V některých místech je stavební uzávěra několikanásobně širší než v jiných částech (i při odhlédnutí od mimoúrovňových křižovatek). V těchto místech je mnohem rozsáhlejší než vymezení územně plánovací dokumentací. Odůvodnění návrhu stavební uzávěry tak nezdůvodňuje nezbytnost takto extenzivního územního vymezení stavební uzávěry, neuvádí ani důvody během výstavby ani důvody při užívání Pražského okruhu. Návrh stavební uzávěry tak po dobu pořizování Metropolitního územního plánu omezuje vlastníky ve výkonu jejich práv bez uvedení konkrétního důvodu, jak je jejich nemovitost důležitá pro výstavbu Pražského okruhu.

Aktuální zveřejněná verze Metropolitního územního plánu přitom výstavbu na ploše stavební uzávěry neomezuje, ale považuje ji za transformační a rozvojovou pro obytnou funkci. Návrh stavební uzávěry tak po dobu pořizování Metropolitního územního plánu omezuje vlastníky ve výkonu jejich práv, aby v okamžiku přijetí Metropolitního územního plánu toto omezení bez dalšího skončilo, protože přinejmenším aktuální verze územního plánu žádné takovéto omezení nepředpokládá. Vzhledem k termínům případné výstavby Pražského okruhu je takovéto omezení zcela zbytečné a neúčinné, protože nelze rozumně předpokládat výstavbu Pražského okruhu do doby přijetí Metropolitního územního plánu (plánováno na jaro 2023). Sám Metropolitní územní plán pak omezení obdobná stavební uzávěře (obsahem i územním rozsahem) nepředpokládá a případná výstavba na území stavební uzávěry tak bude opět možná.

## Nefunkční dopravní řešení a nesoulad s evropskou legislativou TEN-T

SOKP by měl řešit tranzitní / dálkové dopravní vztahy, např. Hradec Králové – Plzeň nebo Berlín – Vídeň, NIKOLIV Suchdol – Bohnice či Podbaba - Kobylisy. Pokud však na něj budou kladeny požadavky, aby zároveň sloužil potřebám městské dopravy, nebude fungovat tak, jak má. Transevropská dálnice v jižní variantě svou polohou a parametry neřeší efektivně městské tangenciální vazby.

SOKP dle ZÚR je v rozporu s evropskou legislativou TEN-T, neboť vede zastavěným a zastavitelným územím hl. města Prahy a nechrání obyvatele Prahy před nepříznivými účinky tranzitní silniční dopravy (nesoulad s čl. 30, e) – nejedná se o obchvat, ale o průtah městem. Realizace dnes již dálničního průtahu by měla velmi negativní dopady na cca 100 tisíc lidí na severu a východě Prahy.

## Nevhodné umístění SOKP z hlediska demografie a územního rozvoje

SOKP jako součást TEN-T s kamionovým provozem je veden skrz pražské městské části a obce, kde se očekává největší nárůst počtu obyvatel: Dolní Chabry, Suchdol, Lysolaje, Horoměřice, Ďáblice, Březiněves, Satalice, Vinoř, Čakovice, atd.. Navrhovat trasu dálnice přes sídelní útvary s tendencí dalšího růstu počtu obyvatel je naprosto nevhodné.

Trasa SOKP navíc zabírá cca 30,6 km2 zastavitelné plochy pro bytovou a občanskou vybavenost na území hl.m. Prahy. Vytváří umělou bariéru uvnitř městského organismu, která poruší vzájemné vazby a funkce stávající zástavby. Realizace SOKP dle ZÚR pravděpodobně povede k nežádoucí výstavbě logistických, průmyslových a komerčních objektů, což bude mít za následek další nárůst dopravní zátěže a zhoršení životního prostředí v Praze.

## Střety se životním prostředím

SOKP dle ZÚR vede v těsné blízkosti či protíná několik přírodních památek, ÚSES a EVL Natura 2000 (Housle, Tiché údolí, Roztocký háj, Sedlecké skály, Kaňon Vltavy u Sedlce, Zámky, Drahaň -Troja, atd.). Realizace SOKP bude mít evidentně negativní vliv na uvedené přírodní památky včetně fauny a flóry a omezí jejich rekreační funkci pro obyvatele Prahy. Dle vyjádření České inspekce životního prostředí v rámci procesu EIA 2001-2002 varianta J (úseky 518 a 519) *„nepřímo zasahuje a dotýká se největšího počtu zvláště chráněných území a omezuje, v některých případech dokonce likviduje, nejvíce stanovišť s výskytem zvláště chráněných druhů živočichů. Z pohledu vlivu na krajinný ráz je rovněž varianta J nepřijatelná,…“*

## Zhoršení životních podmínek v již zatížených lokalitách

Městské části a obce na severu Prahy, na jejichž území má vést trasa SOKP, jsou již v současnosti silně zatíženy leteckou dopravou, přičemž dochází k překračování hygienických limitů hluku. V případě realizace paralelní dráhy by se situace nadále zhoršila. Není tedy žádoucí přivádět do této oblasti další dopravní zátěž. Naopak je zapotřebí odvést tranzit mimo území hl.m. Prahy.

Jméno příjmení  
podpis