



Krajský úřad Středočeského kraje

Zborovská 11
150 21 Praha 5

Č.j. 084615/2017

V Průhonicích dne 1. května 2018

Datovou schránkou: keebbyyf

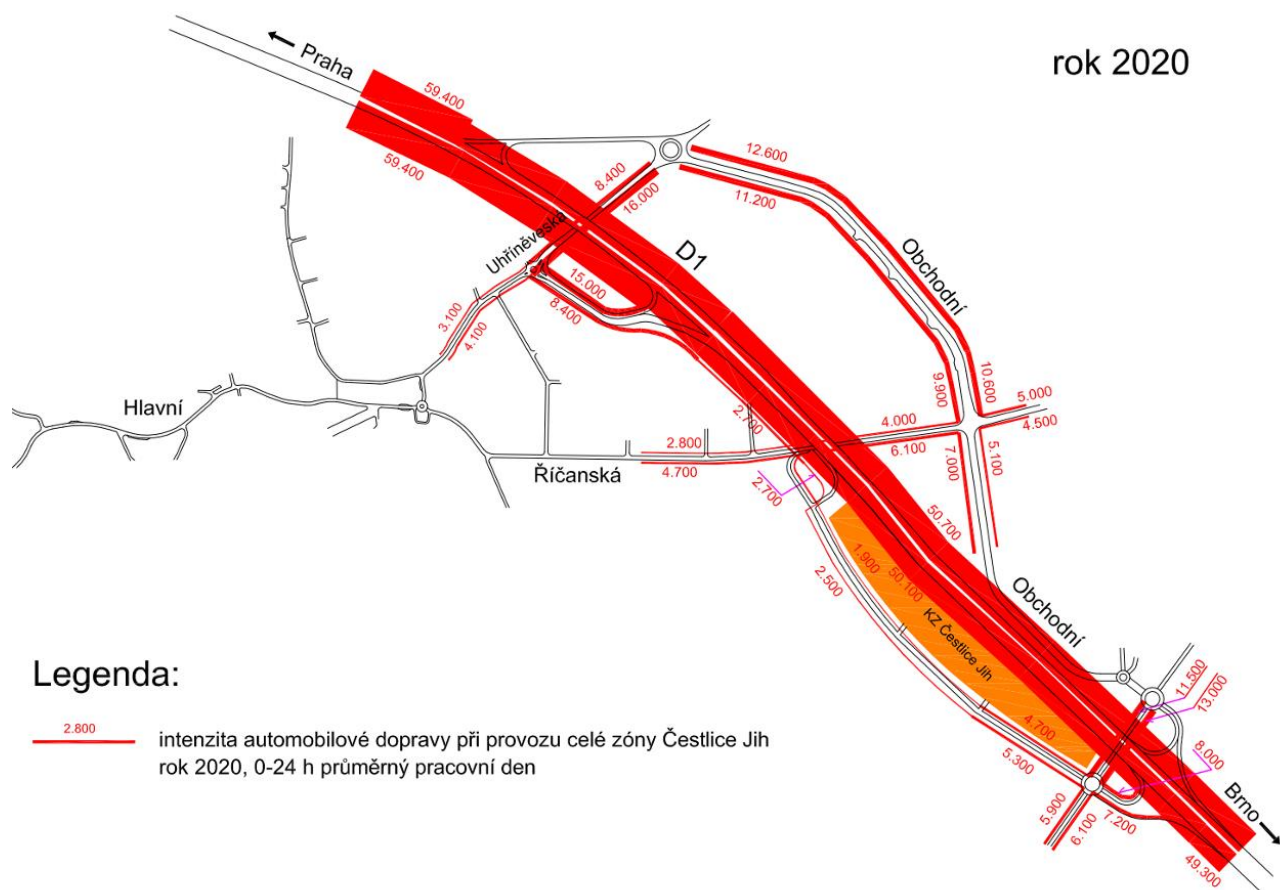
Věc:

- A. Vyjádření ke stanovisku MZ ČR ze dne 1.2.2018 č. j. MZDR 54346/2017-4/OVZ
- B. Aktualizace odvolání proti rozhodnutí o změně umístění stavby komunikace a inženýrské sítě Čestlice č.j.: 8812/2017-MURI/OSÚ/00029, sp. zn.: 99187/2016/Ma

1. Ministerstvo zdravotnictví ČR vydalo dne 1.2.2018 pod č. j. MZDR 54346/2017-4/OVZ stanovisko (dále stanovisko MZČR) k závaznému stanovisku č.j. KHSSC 1172/2016, sp. zn. S-HSHMP 1172/2016 ze dne 8. 1. 2016 (dále stanovisko KHS).

- a. Závěr stanoviska MZ ČR je z hlediska našich námitek zcela mimoběžný, neřeší nedostatky stanoviska KHS, na něž jsme poukázali v našem odvolání ze dne 24. 4. 2017 a v rámci odůvodnění přiznává, že **z věcného hlediska věc vůbec nebyla prověřena.**
- b. Opakujeme, že potvrzené stanovisko KHS se s hlukovou zátěží vůbec nevypořádává, není podloženo podrobným zkoumáním aktuálního hlukového pozadí, přestože jde o lokalitu vysoce nadlimitně zatíženou provozem na pozemních komunikacích (D1, Říčanská), nezvažuje současné intenzity dopravy ani předpokládaný vývoj dopravy po realizaci všech záměrů předpokládaných v území (Komerční zóna Čestlice Jih).
 - i. Orgán KHS uvedené souvislosti vůbec nezvažoval, podle všeho ani neznal skutečné aktuální hlukové zatížení v lokalitě a zjevně nevycházel z žádné aktuální hlukové studie, strategické hlukové mapy nebo jiného odborného podkladu.
 - ii. Závazné stanovisko KHS je navíc neaktuální, protože bylo vydáno před schválením změny č. 1 územního plánu Čestlice, která rozšiřuje komerční zónu Čestlice o další velmi rozsáhlé území 19 ha, jež bude znamenat další nárůst dopravy na komunikaci řešené napadeným rozhodnutím.
 - iii. Stanovisko KHS vůbec nezohledňuje zbudování nového výjezdu z D1, který investor nazývá „prodloužením kolektoru exitu 6“ a který bude znamenat další vyvolanou dopravu nad rámec přiznaných intenzit. V dokumentu investora¹ je dostupný kartogram přiznávající na tomto sjezdu provoz dalších 2700 vozidel denně, kterýžto odhad považujeme i tak za podhodnocený.

¹ <https://ozprahajih.cz/doprava/>



- iv. Stanovisko KHS pouze paušálně, bez odůvodnění a relevantních podkladů vyslovuje subjektivní názor na vybudování výjezdu a ignoruje jak začlenění v komerční zóně tak i stávající hlukové pozadí, zejména z dálnice.
- c. Stanovisko MZ ČR neobsahuje žádné odůvodnění a pouze cituje procesní stav věci, tzn. skutečnosti, které jsou pro vyhodnocení správnosti stanoviska KHS irelevantní.
 - i. Na str. 3 stanovisko MZČR přiznává, že z věcného pohledu záležitost vůbec nezkoumalo: „nemůžeme přednést konkrétní protiargumenty k otázce věcné správnosti či zákonnosti závazného stanoviska KHS, které je předmětem tohoto přezkumu.“
 - ii. Na str. 4 pak stanovisko MZČR bezesbytku potvrzuje náš závěr svým výrokem, že „hlukové posouzení nebylo součástí posuzované změny vedení komunikace, protože hluková studie byla zpracována již dříve v rámci zjišťovacího řízení záměru stavby této komunikace“, a je tedy beznadějně neaktuální. Hluková studie tak jako tak překročení limitů přiznává – viz dále.
- d. Lze tedy uzavřít, že stanovisko MZČR bezvýhradně potvrzuje naše námitky v ohledu neaktuality a neodůvodněnosti stanoviska KHS.
- e. I kdyby ovšem byl vliv změny stavby skutečně náležitě vyhodnocen a její negativní vliv na ŽP byl shledán přijatelným nebo zanedbatelným, nemůže to bez vyhodnocení kumulativních a synergických efektů v celku komerční zóny v dnes známém rozsahu a na pozadí provozu na dálnici D1 vést k povolení záměru.



- f. Pro jakékoli povolovací rozhodnutí si stavební úřad a potažmo krajský úřad musí vyžádat stanovisko KHS k celé zóně v dnes známém rozsahu a v součtu s hlukem emitovaným stávajícím zdroji, zejména dálnicí D1.
2. Podklady vydaného územního rozhodnutí, které je napadeným rozhodnutím měněno, jsou postavené na zastaralých a zásadně podhodnocených předpokladech automobilového provozu ve srovnání s dnes dostupnými informacemi.
- a. V dokumentu Dopravně-inženýrské posouzení napojení rozvojové zóny v oblasti Pruhonic na dálnici D1, z listopadu 2010 pochází i zastaralý odhad dopravy na str. 7: *„Objem nově generované dopravy z rozvojové zóny byl použit z podkladu obdržené od zadavatele této studie (...). Rozvojová zóna je složena ze tří oblastí, jejichž předpokládaný celkový objem cest za den činí 6973 v jednom směru.“*
- i. Podklady jsou jednak zastaralé a významně podhodnocené a jednak vůbec nezohledňují požadované zbudování nového výjezdu z D1, který investor nazývá „prodloužením kolektoru exitu 6“ a který bude znamenat další vyvolanou dopravu nad rámec přiznaných intenzit. V napadeném rozhodnutí na str. 6 stavební úřad přiznává, že *„projektová dokumentace na změnu územního rozhodnutí neřeší prodloužení kolektoru z EXITU 6“*.
- ii. **Napojení exitu 6 bude mít zásadní negativní dopad na dopravu v lokalitě o minimálně 2700 vozidel denně a jeho vliv na životní prostředí musí být vyhodnocen. Obecně nelze povolit komunikaci na bázi neúplných nebo zastaralých údajů.**
- iii. V závěrech zjišťovacího řízení STC1608² je uvedeno na str. 3: *„Bylo počítáno s předpokládaným objemem nově generované dopravy z rozvojové zóny, jež se bude skládat ze tří oblastí, jejichž celkový objem cest za den činí 6973 v jednom směru.“*
- iv. V oznámení záměru je pak zmíněna i další dosud nevyhodnocená změna záměru s evidentním dopadem na provoz, hluk a emise, viz str. 15: *„V návrhu nové páteřní komunikace je zahrnuto napojení obytné lokality „Michovka“ v jihovýchodní části Pruhonic za zemním valem.“*
- v. Za do určité míry relevantní považujeme tzv. *Vyhodnocení vlivů návrhu změny č. 1 územního plánu Čestlic na životní prostředí* (součástí spisu), které zatím jako jediné poskytuje určitá agregovaná data k této zóně a počítá (str. 40) s 9.500 vozidly v jednom směru.
- vi. **Poslední údaje tedy přiznávají provoz minimálně o třetinu vyšší a při započtení prodloužení exitu 6 pak dokonce o 75 % vyšší než původní dokumenty a vliv takto významně navýšeného provozu nelze paušálně akceptovat bez zjišťovacího řízení, respektive vyhodnocení projektu dle zákona 100/2001 Sb.**
- b. Závěry zjišťovacího řízení STC1608 byly publikovány 25.1.2013 a jsou zastaralé obsahově i s ohledem na dynamiku provozu na souvisejících komunikacích, také

² https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_STC1608



proto požadujeme nové vyhodnocení vlivu stavby.

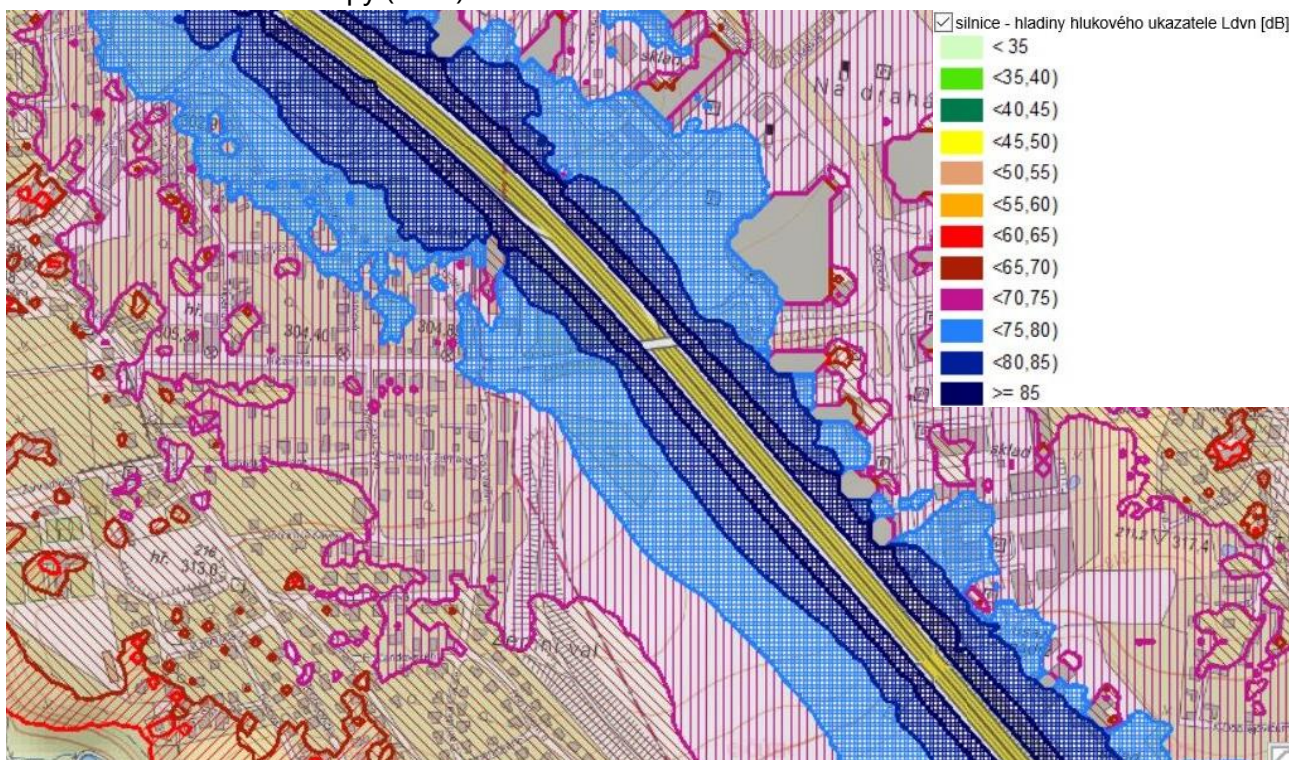
- c. Jsme přesvědčeni, že napadené změnové rozhodnutí opět nese znaky účelového dělení projektu, neboli salámování, tak, aby se investor a stavební úřad vyhnuly projednávání celého záměru v jeho známých rozměrech dle zákona č. 100/2001 Sb.
 - d. **Pro jakékoli povolovací rozhodnutí si stavební úřad a potažmo krajský úřad musí vyžádat aktuální souhrnná stanoviska k předpokládanému provozu na komunikaci v dnes známém rozsahu a v součtu s hlukem emitovaným stávajícím zdroji, zejména dálnicí D1.**
3. S ohledem na známé změny v rozsahu projektu komerční zóny Čestlice jih spočívající v jejím zásadním rozšíření, v záměru napojení na exit 6, v napojení obytné lokality „Michovka“ v Průhonicích i na v mezičase narostlém automobilovém provozu v lokalitě už nelze toto řízení považovat za změnové nýbrž za zcela nové a mělo by začít od zjišťovacího řízení.
4. Opakujeme, že dosud nebylo předloženo vyhodnocení vlivů na životní prostředí záměru Komerční zóna Čestlice jih, jehož je projekt „komunikace a infrastruktura“ součástí (dle závěrů zjišťovacího řízení podle § 7 zákona č. 100/2001 Sb., číslo STC1095³), a proto nyní nepřipadá vydání územního rozhodnutí nebo dokonce stavebního povolení k výstavbě v této zóně v úvahu.
- a. Upozorňujeme, že i úřad Středočeského kraje požadoval v rámci závěrů zjišťovacího řízení na str. 3 celkové posouzení záměru „*Vybudování infrastruktury v k.ú. Čestlice“ dle zákona č. 100/2001 Sb., neboť dojde k velkému záboru zemědělského půdního fondu (dále jen ZPF), lokalita je již velmi dopravně zatížená a oznámení nezohledňuje návazné záměry, neboť vybudování infrastruktury předpokládá další využití.*“
 - b. V závěrech zjišťovacího řízení na str. 4 je pak uvedeno doslova: „*Pokud by došlo k překročení kapacit dopravy, musí dojít ke změně/znovuprojednání záměru EIA ve smyslu zákona.*“ K tomuto překročení došlo s přistoupením k rozšíření komerční zóny v rámci změny č. 1 (i č. 2) ÚP Čestlic i prodloužením exitu 6.
 - c. Obec Průhonice rovněž nesouhlasila s částečným vyhodnocováním vlivů na ŽP v inkriminované zóně (viz závěry 017966/2013/KUSK⁴, str. 3): „***Pokud je takto po etapách posuzována ucelená lokalita, nelze dle našeho názoru objektivně posoudit dopad na životní prostředí v obci Průhonice. Obec s tímto postupem nesouhlasí a požaduje posouzení vlivu celé komerční zóny na životní prostředí.***“
 - d. Požadavek na ucelené hodnocení záměrů je jednak logický a evidentní a jednak plyne i ze zákona a mnoha judikátů, o kterých je nadepsaný stavební úřad informován a jejichž závaznosti pro své rozhodování si je vědom, ale vědomě se jimi neřídí.
5. Stavebnímu úřadu je z jiných řízení známá situace překročených hlukových i imisních limitů v lokalitě a tento skutkový stav neumožňuje legální jednání směřující k povolování dalších staveb.

³ http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_STC1095

⁴ https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_STC1627

6. V lokalitě dochází k překračování hygienických limitů stanovených pro hluk a není možné zde umístit další stavby tento stav průkazně zhoršující.

- Odkazujeme zde opět na citace z *Vyhodnocení vlivů návrhu změny č. 1 územního plánu Čestlic na životní prostředí*, kde je na str. 20 překročení hlukových limitů přiznáno.
- Překročení limitů hluku vyplývá stejně tak i z Hlukové studie, která byla podkladem pro zjišťovací řízení⁵ (str. 11).
- Překračování hlukových limitů v obytných čtvrtích Průhonice vyplývá i ze Strategické hlukové mapy (SHM)⁶ – viz obr.



- Výstup z SHM se vztahuje k mnohem většímu území než výše citované stanovisko MZČR a je tedy ve vztahu k celku komerční zóny relevantní. Zároveň⁷ „*Jednotlivé hlukové indikátory představují dlouhodobou průměrnou hodnotu za období jednoho kalendářního roku.*“, a proto představují informaci kvalitativně nesrovnatelnou s dopočítaným hlukem dle hlukové studie.
 - Vzhledem k negativnímu vlivu hluku na volně žijící živočichy (člověka nevyjímaje) zde deklarujeme zájem spadající přímo pod ustanovení § 1-3 ZOPK.
- ## 7. V inkriminované oblasti jsou překročeny imisní limity již dnes i bez provozu tohoto obchodního domu a potažmo celé komerční zóny a proto není možné povolit jeho výstavbu.
- Sám stavební úřad v územním rozhodnutí záměru CP Čestlice (příloha 1) připouští na str. 13, že „*Překročení imisních limitů v blízkosti dálnice D1 je objektivním stavem*“,

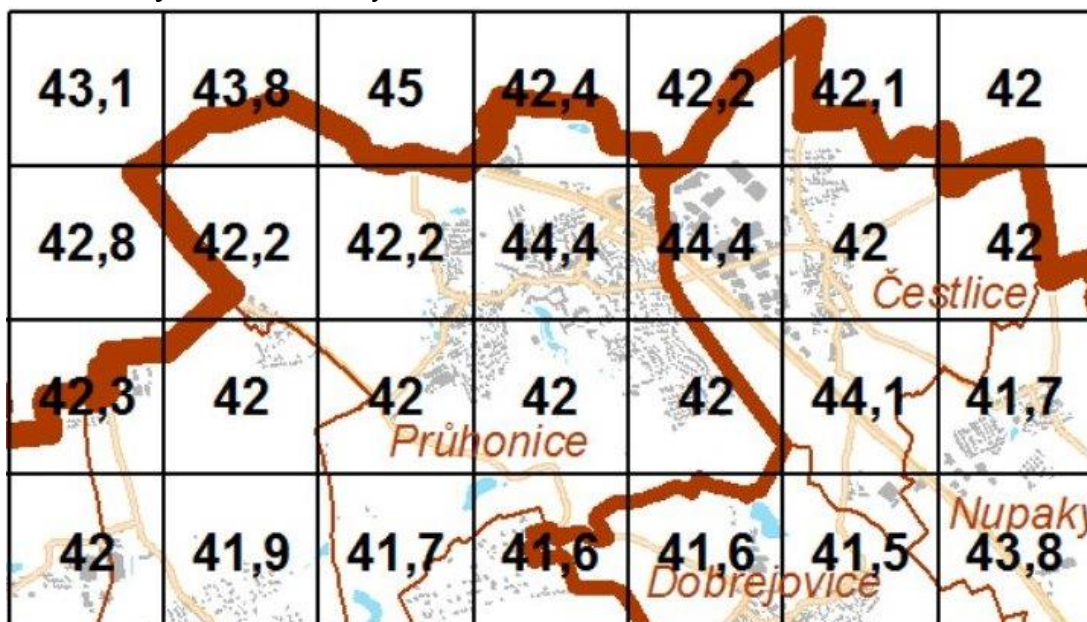
⁵ Dostupná zde: https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_STC1608

⁶ <https://geoportal.mzcr.cz/SHM/>

⁷ http://www.mzcr.cz/hlukovemap/obsah/hlukove-indikatory_3401_30.html

ovšem ve svém úředním postupu toto svoje prozření nijak nereflektuje, a to ani zde ani v mnoha dalších řízeních týkajících se předmětné oblasti.

- b. Tímto postupem stavebního úřadu byl porušen jak § 12 a 13 zákona č. 17/1992 Sb., tak § 18 odst. 1 a § 19 odst. 1 písm. c) a m) stavebního zákona, zákon o ochraně ovzduší a zákon o ochraně veřejného zdraví. Popsaný postup stavebního úřadu je dále 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) a zasahuje tak do práv odvolatele.
- c. Následující graf znázorňuje ukazatel 36. nejvyšší hodnota denní imise PM₁₀ v průměru z let 2011-2015 dle ČHMÚ⁸. Denní imisní limit pro prachové částice PM₁₀ je stanoven na 50 µg/m³ a tento imisní limit nesmí být překročen více než 35x za kalendářní rok. Z následujícího obrázku vyplývá, že jakkoli je tento limit plněn, limit pro průměrnou roční imisi (PM₁₀ I_{Hr} = 40 µg/m³) je překročen minimálně 36 dní v roce, a to jak v lokalitě zóny, tak i ve všech okolních obcích.

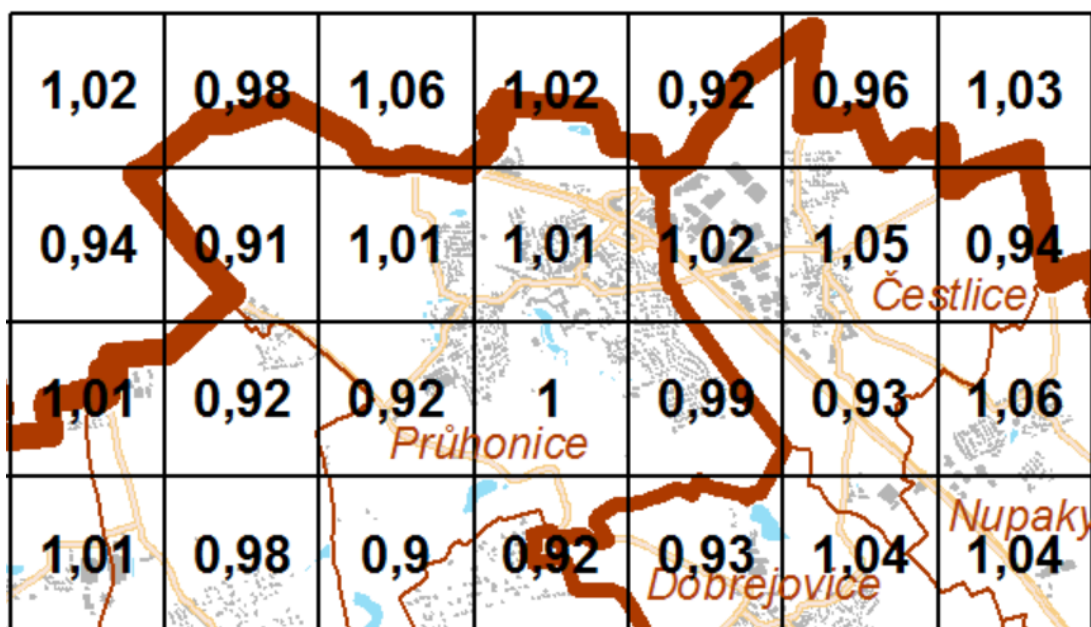


- d. Hodnota pětiletého průměru pro benzo(a)pyren z let 2011-2015 dle údajů poskytovaných ČHMÚ⁹ překračuje v inkriminovaném prostoru imisní limity podle zákona o ochraně ovzduší 201/2012 Sb. (1,0 ng/m³)¹⁰ a tento limit je překračován i na většině rezidenčních částí obcí Průhonice, Čestlice, Nupaky a Dobřejovice – viz obr.:

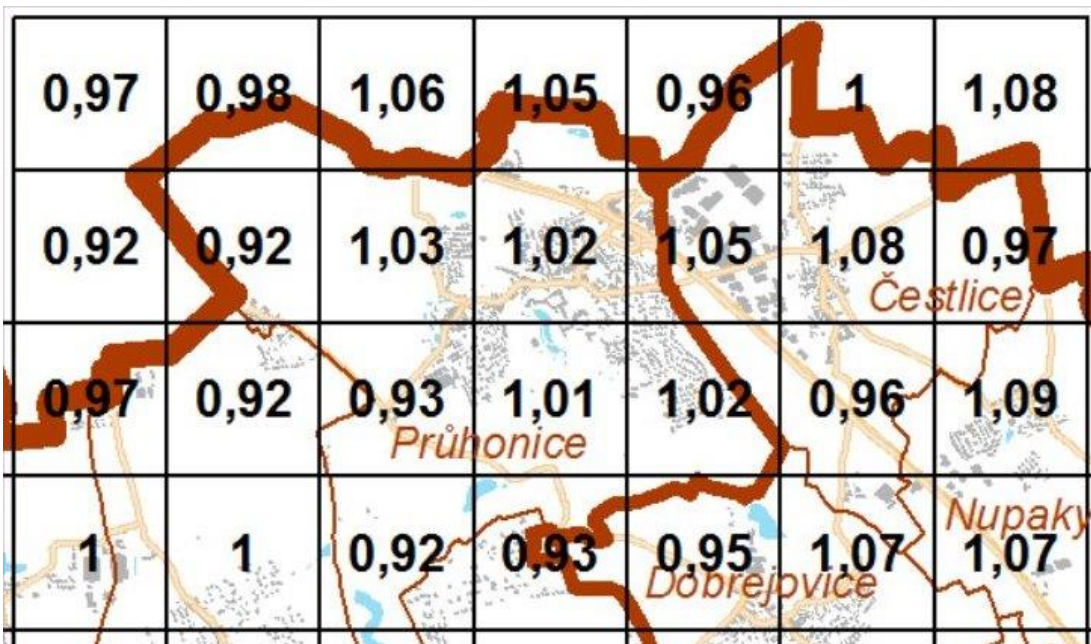
⁸ http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/15petileti/png/stredocesky_CZ.html

⁹ Tamtéž.

¹⁰ http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/info/limity_CZ.html



Na průměrech posunutých o rok tzn. 2012-2016¹¹ vidíme v oblasti plánované obchodní zóny i rezidenčních čtvrtí zmíněných obcí nárůst v řádu jednotek procent, což s ohledem na průměrování parametru za 5 let znamená jediné rapidní zhoršování sledovaného ukazatele – viz obr.

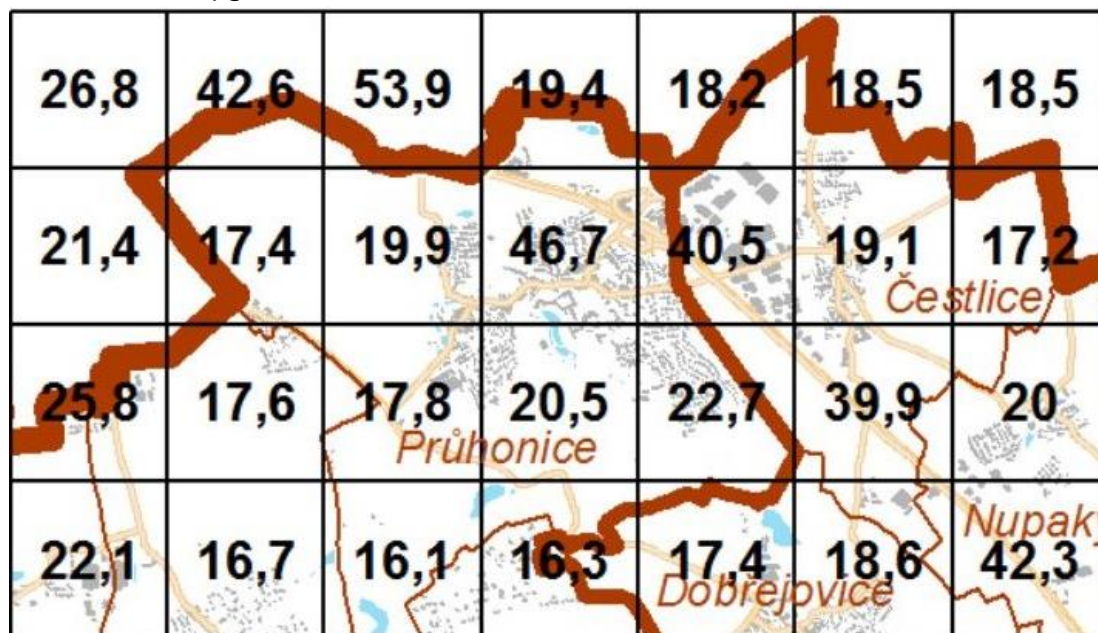


- e. ČHMÚ¹² publikuje i ukazatele znečišťujících látek, které mají stanoven **imísí limit pro ochranu ekosystémů a vegetace**. Průměrné roční koncentrace oxidů dusíku (NOx) za období 2012–2016 jsou uvedeny v následujícím obrázku s tím, že imísí limit je

¹¹ http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/16petileti/png/stredocesky_CZ.html

¹² Tamtéž.

stanoven na 30 µg/m³.



Bohužel nelze učinit jiný závěr než, že imisní limit je překračován v řádu desítek procent jak na většině (pravděpodobně na celé) ploše plánované komerční zóny, tak i na větší části rezidenčních oblastí obce Průhonice.

- f. **Ochranu ekosystémů a vegetace před dalším navyšováním nadlimitních koncentrací NO_x vyvolanou automobilovou dopravou deklarujeme jako další zájem spadající přímo pod ustanovení § 1-3 ZOPK.**
- g. S ohledem na výše uvedené si **stavební úřad musí před zahájením jakéhokoli řízení ve věci výstavby v komerční zóně Čestlice jih vyžádat stanovisko orgánu ochrany ŽP k vlivu zóny v součtu a synergii s ostatními připravovanými záměry a na pozadí již existujících imisí. Jakkoli mohou být dílčí stanoviska správná, z pohledu zákona budou vždy nedostatečná.**
8. V napadeném rozhodnutí je na str. 3 lokalizace výjezdu popsána tak, že „*Umístění stavby je v souladu se schválenou územně plánovací dokumentací, neboť je změna stavby umístěna na ploše ZO (zeleně ochranná a izolační), kde je přípustná funkce pro liniové stavby sítě technického vybavení a liniové stavby nezbytných pozemních komunikací, ...*“.
- a. K tomu opakovaně zdůrazňujeme, že se nejedná o „*nezbytnou pozemní komunikaci*“, protože v případě nezbytnosti by byla nezbytně součástí původního projektu, nikoli zde napadené změny, a jedná se tedy o umístění v rozporu s územním plánem.
- b. Zároveň zde tímto umístěním **dochází k další redukci zeleně za účelem rozšiřování komunikační sítě v místě dopravně již přetíženém**, což deklarujeme jako další zájem spadající přímo pod ustanovení § 1-3 ZOPK.
9. V platném územním rozhodnutí ze dne 26.1.2015 1879/2015-MURI/OSÚ/0029, spis. Zn. 112889/2014/Ma „komunikace a inženýrské sítě Čestlice“ (součástí spisu) na straně 6 se v odstavci 5 píše, že se má „*Zásobování stavby infrastruktury (i vlastních areálů) zajistit z Exitu 8 nebo z nově vybudovaného Exitu 6, nikoliv tedy ze stávajícího Exitu 6 přes místní*



komunikace a silnici III/0039 (ul. Říčanská).“ Jak je vidět na fotografiích v příloze 2, tato podmínka byla porušována v průběhu celé výstavby, a to při vědomé ignoranci stavebního úřadu MÚ Říčany, který toto rozhodnutí vydal a o stavu porušování byl opakovaně informován a nabádán ke zřízení nápravy¹³.

S ohledem na parciálnost návrhu bez všech dnes známých změn, absenci agregovaného vyhodnocení vlivů tzv. Komerční zóny Čestlice jih na životní prostředí, překročeným hlukovým a imisním limitům v předmětné lokalitě, chybějícím stanoviskům orgánů ochrany zdraví a přírody k agregovanému vlivu v synergii komerční zóny a na pozadí provozu na D1 žádáme, aby odvolací úřad vydané územní rozhodnutí zrušil.

Ing. Mgr. Petr Lukáš
Předseda spolku

Přílohy:

1. Rozhodnutí o změně umístění komerční obchodní centrum CP Čestlice č.j. 48043/2017-MURI/OSÚ/00029
2. Dokumentace porušování podmínky o zásobování stavby z exitu 8 a nepoužívání ulice Říčanská

¹³ I z těchto událostí usuzujeme, že stavební úřad Říčany zájmy stavebníka prosazuje nad rámec svých pravomocí.

Příloha 2 – Dokumentace porušování podmínky o zásobování stavby z exitu 8 a nepoužívání ulice Říčanská: datovaná foto.

1.2.2017



20.3.2017



10.5.2017



5.6.2017



9.6.2017



6.7.2017



21.7.2017

