

Ateliér pro životní prostředí, o.s.
občanské sdružení se sídlem Ve svahu č. 1, 147 00 Praha 4 – Podolí
IČ 69 34 77 60
člen koalice Spojená občanská sdružení Praha

D O P O R U Č E N Ě

Městskému státnímu zastupitelství v Praze
nám. 14. října 9/2188
150 00 P r a h a 5

zasláno rovněž e-mailem na adresu:
podatelna@msz.pha.justice.cz

V Praze dne 19.3. 2007

Věc: **O z n á m e n í o skutečnostech nasvědčujících spáchání trestného činu**

Ve smyslu § 158 odst. 1 trestního řádu podáváme tímto oznámení o skutečnostech nasvědčujících tomu, že

b y l s p á c h á n

trestný čin obecného ohrožení ve smyslu § 179 trestního zákona v úmyslné formě a příprava trestního činu **ohrožení a poškození životního prostředí** ve smyslu § 181a v úmyslné formě, v souběhu s trestným činem **zneužití pravomoci veřejného činitele** ve smyslu § 158 trestního zákona **a maření úkolu veřejného činitele z nedbalosti** ve smyslu § 159 trestního zákona, a to

n e z n á m ý m i p a c h a t e l i

z okruhu vedení Hlavního města Prahy a s ním kooperujících subjektů (zejména společnosti VIS, a.s. a IDS, a.s.) jednajícími ve vzájemném spolčení, tedy jako členové organizované skupiny, a to v důsledku následujících

s k u t e č n o s t í :

Po delší čas je připravována, projektována, schvalována a zčásti i prakticky prováděna skupina staveb severní části Městského okruhu v Praze (MO Malovanka – Pelc Tyrolka), jež následkem své vysoké dopravní kapacity a nevhodného umístění v centrální části Prahy znamená zavedení vysokých intenzit další automobilové dopravy na bezprostředně navazující komunikace a do ulic v obytných částech obytných zón v Praze 6 a 8 v Břevnově, Dejvicích, Libni i jinde a tím prokazatelně způsobuje další zhoršení již dnes nevyhovujícího stavu.

Investor a stavebník zmíněných staveb, kterým je Hlavní město Praha, prosazuje a orgány, jež mají svěřenu kompetenci na úseku veřejného zdraví, ochrany životního prostředí, územního řízení a stavebního řádu paradoxně a v rozporu s veřejným zájmem podporují výstavbu mohutného dálničního průrazu samým centrem hlavního města, který zavede značně zvýšené objemy dopravy do ulic, již nyní zatížených hlukem a znečištěním ovzduší, a to v některých lokalitách dokonce již nadlimitním, tj. způsobem nezákonným (např. do ulice V Holešovičkách v Praze 8). Stavební zákon přitom výslovně určuje jako prvořadá hlediska pro rozhodování i otázky péče o životní prostředí, případně ochrany životního prostředí a také ochranu dalších veřejných zájmů včetně ochrany zdravých životních podmínek - § 37 odst. 2, § 39, § 62 odst. 1 písm. b) dosavadního stavebního zákona – jde o řízení zahájená ještě podle zákona č. 50/1976 Sb., ve znění pozdějších novelizací.

Odpovědným osobám uvedených subjektů je přitom známo z dokumentace, kterou si nechaly samy pořídit nebo předložit, případně jim byla v průběhu správních řízení dodána, že v celém prostoru, kterého se týkají dopady prosazované výstavby a následného užívání severní části MO, tj. i v území podél přímo navazujících ulic, je již nyní stav životního prostředí a veřejného zdraví alarmující a někde i nezákonný. Tyto skutečnosti jsou jim dostatečně známy v neposlední řadě i z množství nesouhlasných stanovisek, protestů a petic občanů, občanských sdružení i odborné veřejnosti, které od roku 1990 obdržely, a to včetně podnětů k přehodnocení navrhovaných záměrů a konkrétních vstřícných námětů na jejich změnu.

Konkrétně se jedná o tyto skutečnosti:

I.

První prosazovanou stavbou ze severní části MO (v tzv. trase Blanka), kterou odpovědné osoby prosazují a v rozporu se svěřenými kompetencemi podporují je stavba č. 0079 MO Špejchar – Pelc Tyrolka. Tato stavba navazuje v mimoúrovňové křižovatce Pelc Tyrolka na tzv. Proseckou radiálu umístěnou podle Územního plánu hl.m.Prahy (ÚP) do ulice V Holešovičkách. Již v návrhu ÚP v části Ovzduší však bylo prokázáno, že v roce 1996 při intenzitě cca 60 tisíc vozidel/den byly v okolí této ulice značně překračovány přípustné limity znečištění ovzduší oxidy dusíku, které zasahovalo velkou část obytné čtvrti Rokoska i přiléhající pavilony nemocnice Bulovka. Přesto bylo v ÚP navrženo, aby dopravní intenzita v této ulici ještě dále a podstatně vzrostla. V části ÚP Ovzduší je pak obsažen i modelový stav na konci návrhového období ÚP v roce 2010, z něhož plyne, že v okolí ulice V Holešovičkách by vzrostly průměrné roční koncentrace oxidů dusíku o více než 50 mikrogramů na metr krychlový a doba překračování přípustných krátkodobých koncentrací této škodliviny by místo přípustných 5 % činila více než 35 %.

Modelové údaje o znečištění ovzduší dnes doplňují výsledky přímého měření znečištění ovzduší provedeného na podzim 2005 autorizovanou firmou SVUOM Praha s.r.o. Uskutečnila se celkem čtyři měření, která se týkala zejména imisních koncentrací oxidu dusičitého. Měření proběhla u dvou domů na úrovni fasády při severním jízdním pásu (pojízdném po spádu) po dobu 27, 27, 30 a 35 dní, tj. v rozsahu, ze kterého je již možné usuzovat (po zhodnocení vlivu rozptylových podmínek a s přijatelnou mírou nejistoty) na hodnotu roční průměrné koncentrace. Naměřené hodnoty činily 63,1 , 50,0 , 62,5 a 71,0 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, a (až na druhou hodnotu) převyšují přípustný limit roční přípustné koncentrace NO_2 , který činil (při započtení tolerance pro rok 2005) 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Současně lze vyslovit hypotézu, že na protější straně ulice, tj. podél jižního pásu pojízdného do stoupání, by bylo možné očekávat ještě vyšší hodnoty, než byly naměřeny u severního pásu. V roce 2006 probíhala další dlouhodobá měření a jejich výsledky bude možné rovněž doložit a k tomuto podání doplnit.

Již i schválení pražského ÚP s chybným umístěním Prosecké radiály doprostřed obytné

čtvrti bylo umožněno pouze selháním odpovědného pracovníka České inspekce životního prostředí, která (překvapivě) vydala k tomuto plánu souhlasné stanovisko. Přesto tento ÚP nemůže být podkladem pro takový rozvoj dopravní sítě, který by dnešní nezákonný a zdravotně neúnosný stav v ul. V Holešovičkách neřešil nebo dokonce dále zhoršil. Zejména je nepřijatelný takový postup výstavby dopravní sítě, kdy odpovědní členové zastupitelstva hl.m.Prahy a odpovědní pracovníci Magistrátu hl.m.Prahy připravují přednostní výstavbu stavby č. 0079 (v severní části MO), která dopravní zatížení (a tím i stav životního prostředí) V Holešovičkách prokazatelně zhoršuje, před výstavbou východní části MO, která zatížení V Holešovičkách sama o sobě naopak snižuje.

Průměrné dopravní zatížení ulice V Holešovičkách (v obou směrech dohromady) dosáhlo v roce 2004 66,5 tisíc a v roce 2005 67,0 tisíc vozidel za den. V dokumentaci pro územní rozhodnutí (DÚR) ke stavbě MO Myslbekova – Pelc Tyrolka je po jejím zprovoznění uvažován vzrůst intenzit V Holešovičkách buď na 89,2 tisíce vozidel/den v roce 2010 při rozsahu sítě dle (dnes již nereálných) předpokladů ÚP (tj. po dokončení východní části MO, která by měla intenzitu v ul. V Holešovičkách podle modelových výpočtů zase poněkud snížit) nebo na 113,5 tisíce vozidel/den v (reálné) situaci, kdy na Pelc Tyrolce ještě zbývající východní část MO navazovat nebude. Tyto údaje jsou platné i pro dokumentaci ke stavebnímu povolení (DSP) pro stavbu č. 0079 (jak je v této DSP výslovně uvedeno) a vzhledem k tomu, že u východní části MO se teprve zkoumají varianty umístění, jde nepochybně o vyšší z uvedených hodnot.

Vědomé zhoršování znečištění životního prostředí nad přípustné limity např. připouštěním dalšího růstu dopravy – ať již vlivem zvyšování dopravního výkonu nebo návrhem nových navazujících staveb – je trestným činem a trestná je i příprava takového činu. Stavbou s tímto nepřijatelným účinkem je právě stavba č. 0079 MO Špejchar – Pelc Tyrolka (jako součást trasy MO Blanka), jak dokládají modelové výpočty dopravního zatížení, jejich výše uvedené výsledky a porovnání číselných údajů v modelových stavech dopravních sítí “s MO” a “bez MO” zpracovaných v letech 2000 a 2001 v Ústavu dopravního inženýrství hl. m. Prahy. Tato stavba je dle DSP řešena tak, že se z ní dostávají vysoké objemy nové dopravy právě do míst, kde s pravděpodobností blížící se jistotě způsobí významné překročení přípustných limitů znečištění ovzduší – uvnitř obytného území a u nemocnice, tj. v ulici V Holešovičkách v její svažité části v údolní poloze. Odpovědní pracovníci, jak vyplývá z DSP stavby 0079, se těmito dopady vůbec nezabývali.

Takto dochází k ohrožení tisíců rezidentů i pacientů nemocnice Bulovka na jejich zdraví. Je prokázáno, že dlouhodobý vliv zvýšení hlukové a imisní zátěže způsobuje výrazné zvýšení pravděpodobnosti trvalého poškození zdraví.

Uvedené důsledky se týkají prokazatelně většího území (tedy více než 5 ha) v urbanizovaném území kolem ulice V Holešovičkách.

II.

Další skutečností, kterou odpovědné osoby nemohou neznat, je fakt, že dopravní intenzity uvedené v DÚR a platné i pro DSP byly vypočteny za předpokladu, že v době realizace stavby č. 0079 MO již bude v provozu severozápadní část Pražského (vnějšího silničního) okruhu (PO) Ruzyně – Březiněves. Toto atraktivní velkokapacitní propojení na sebe stáhne tranzitní a větší část vnější cílové dopravy a umožní tak samotnou provozuschopnost severní části MO, který bude plně vytížen vnitroměstskou dopravou, kdežto bez PO by se tunely MO včetně křižovatek na povrchu beznadějně zahltily. Předpoklad přednostního zprovoznění SZ části PO před výstavbou severní části MO však neodpovídá vývoji v posledních třech letech.

Stav přípravy obou staveb severozápadní části PO je takový, že bylo teprve zahájeno územní

řízení a předložený návrh má zásadní závady. Územně technické řešení SZ části PO obsažené v DÚR těchto staveb obsahuje technicky nesmyslnou a bezpečnostně nevyhovující kombinaci patrového mostu přes Vltavu s těsně navazující mimoúrovňovou křižovatkou, v některých částech jde o trasu, která neprošla povinným procesem posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) a v několika místech je dokonce v rozporu s Územním plánem hl.m.Prahy (mj. i tam, kde je navržen trvalý zábor pozemků v soukromém vlastnictví ve stávající zástavbě). Takto navrhovaná stavba proto nemá naději, že získá v souladu se zákonem územní rozhodnutí a stavební povolení.

Výstavbu PO sice zabezpečuje stavebník mimo působnost hl.m.Prahy (Česká republika), jde však o stavbu, která bude na území tohoto města, kde odpovědní členové zastupitelstva a odpovědní pracovníci Magistrátu hl.m.Prahy nesou spoluodpovědnost za její územní přípravu i územně-technické řešení. Primátoru hl.m.Prahy bylo kromě toho uloženo již usnesením vlády ČR č. 631 z 10. listopadu 1993 spolupracovat na přípravě této stavby s ministry pro místní rozvoj a dopravy a týká se to především územní přípravy PO. Severozápadní část PO (tj. úsek Ruzyně – Březiněves) je v příloze tohoto usnesení zařazena do harmonogramu výstavby jako první úsek PO, který překračuje Vltavu, a s termínem dokončení v roce 2002.

Podle Strategického plánu hl.m.Prahy schváleného v roce 2000 pražským zastupitelstvem, má SZ část PO vůči jeho ostatním částem prioritní naléhavost (na rozdíl od jižní části města neexistuje na severu žádná velkokapacitní komunikace). Existence této části PO podmiňuje v celé severozápadní části města přijatelné životní prostředí i další rozvoj a zároveň zajišťuje chybějící dopravní propojení v Pražském regionu uprostřed Středočeského kraje i propojení pro dálkový tranzit.

Odpovědné osoby zastupitelstva a Magistrátu hl.m.Prahy způsobily,

- že byl zásadně porušen Strategický plán hl.m.Prahy, když nebyla dodržena priorita výstavby SZ části PO před jeho jižní částí (Lahovice – dálnice D1), která je z hlediska kvality dopravní cesty i dopravní kapacity duplicitní ke stávající jižní části MO a je také ekonomicky mnohem méně efektivní investicí, výhodnou jen pro stavební firmy (a možná i pro další zúčastněné subjekty), pro které je lukrativnější zakázkou než část severozápadní a
- že v návaznosti na výsledek složitého procesu EIA ke stavbám SZ části PO nebyla pořízena dílčí změna ÚP hl.m.Prahy podle posouzeného umístění trasy a křižovatek v jižní variantě, k němuž se vztahuje vydané stanovisko, které je nezbytným podkladem pro umístění stavby PO, ale následkem nepořízení změny ÚP nyní není využitelné pro umístění stavby podle dokumentace zpracované na základě nevhodného řešení v ÚP z roku 1999 – výstavba této prioritní části PO tak není v dohledu.

Uvedeným postupem těchto několika osob, kterým je dlouhodobě mařen úkol vlády – výstavba pro celý region klíčové dopravní stavby, jsou zároveň postiženy desítky tisíc obyvatel obytných čtvrtí v severní polovině Prahy podél komunikací, kudy dosud vede intenzivní průjezdná doprava, která dnes již více než čtyři roky měla používat SZ část PO. Značné způsobené škody se týkají i uživatelů silniční sítě, kteří nadále musejí zdlouhavě objíždět Prahu jižní cestou nebo jsou postiženi ztrátami času v rozsáhlých kongescích, kterými je zasažena společná trasa dopravních okruhů I+II v severní části Prahy.

III.

Odpovědné osoby při prosazování či posuzování dalšího velkokapacitního průtahu centrem města nemohou ignorovat existující vnější územní a časové podmínky ani historickou zkušenost z neblahého působení severojižní magistrály. Důležitý cíl Strategického plánu hl.m.Prahy prvotně

vytvořit etapovou objízdnu trasu – velkokapacitní okruh s využitím jižní části MO, západní a severozápadní části PO a spojovacích úseků – má i ten význam, že přednostní dopravní odlehčení severní poloviny vnitřního města vytvoří podmínky pro nezbytná dopravní omezení, která bude vyžadovat již samotná výstavba severní části MO v trase Blanka. Ta má probíhat i v rozsáhlých otevřených jamách v jízdnicích pásech ulic, kudy vede stávající společná trasa dopravních okruhů I+II, která má klíčový význam pro dopravní obsluhu celé severní poloviny města i pro silniční spojení mezi severozápadem a severovýchodem Pražského regionu. Ve stejné trase vede také intenzivní tramvajová doprava, autobusy MHD i autobusy dálkové. Je také třeba respektovat, že pražský severozápad je sídlem většiny zahraničních zastupitelských úřadů, sídlí zde Generální štáb Armády ČR, ministerstva zahraničních věcí, obrany a vnitra a prezident republiky.

V důsledku výstavby MO Blanka je navržen dlouhodobý dočasný zábor tramvajového tělesa a také několik místních zúžení jízdnicích pásů společné trasy dopravních okruhů I+II jen na dva jízdnicí pruhy, což při současném přetížení této mimořádně důležité dopravní trasy a při rozsáhlých dlouhodobých kongescích dále zhorší celkovou průjezdnost severní poloviny Prahy a znemožní vyhovující průjezd vozidel s právem přednostní jízdy (integrováný záchranný systém a další). Tím dojde k ohrožení funkce uvedených institucí i životních funkcí celé severozápadní části Prahy, kde žije více než sto tisíc obyvatel, denně tudy projíždějí desetitisíce osob z příměstské oblasti a vede tudy spojení centra s mezinárodním letištěm v Praze Ruzyni.

Nynější záměr odpovědných osob zahájit výstavbu severní části MO včetně MÚK Malovanka v jízdnicích pásech životně důležitého dopravního okruhu I+II v situaci, kdy není vybudována a zprovozněna SZ část PO, tak nese znaky obecného ohrožení.

Výše uvedeným jednáním **odpovědných osob** došlo k porušení

- **zákona č. 86/2002 Sb., o ovzduší** v platném znění a na něj navazujících předpisů,
- **zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví** v platném znění a na něj navazujících předpisů,
- **zákona č. 50/1976 Sb., stavební zákon**, a to v ustanoveních o účelu územním plánování (zejména § 1 odst. 2), územního rozhodování (zejména § 37 odst. 2 a § 39) a stavebním rozhodování (zejména § 62 odst. 1 písm. b), a dále prováděcích předpisů k němu,

v d ů s l e d k u č e h o ž

bylo porušeno ústavní právo každého, včetně obyvatel předmětných území, na příznivé životní prostředí ve smyslu **čl. 35 odst. 1 Listiny základních práv a svobod** a rovněž **nebyla splněna zákonná povinnost zachování předběžné opatrnosti ve smyslu § 13 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí.**

Je nespornou skutečností, že fyzické osoby účastníci se rozhodování a prosazování, schvalování a povolování těchto staveb, jejichž pořízením je uskutečňován záměr výstavby severní části Městského okruhu, pokud věděly, že uskutečněním těchto záměrů dojde ke zhoršení již tak nadlimitního zatížení životního prostředí,

s e d o p u s t i l y

- úmyslného vydání obyvatel uvedeného území v nebezpečí těžké újmy na zdraví jejich trvalou expozicí zvyšujícím se, vysoce nadlimitnímu působení znečišťujících látek v ovzduší

a nadměrnému hluku a rovněž nepochybným ztížením odvrácení nebo zmírnění již existujícího obecného nebezpečí spočívajícího ve stávající již nadlimitní zátěži životního prostředí, a to přinejmenším formou eventuálního úmyslu a navíc jako členové organizované, vnitřně koordinované skupiny. Již odsouhlasením sporných staveb severní části Městského okruhu v návrhu územního plánu, ale zejména pak pozdější přípravou jednotlivých staveb bez ohledu na účinky jejich užívání v daných věcných souvislostech, na vývoj a změnu vnějších podmínek a předpokladů i na opakované protesty a výzvy občanů a občanských sdružení došlo k vydání lidí v celém dotčeném území v nebezpečí těžké újmy na zdraví, a to bez ohledu na to, zda budou tyto stavby dohotoveny,

- úmyslného vydání životního prostředí, zejména ovzduší, závažnému ohrožení a poškození, a to ve formě pokusu, přinejmenším formou eventuálního úmyslu, neboť věděly, že mohou svým jednáním takové ohrožení a poškození složky životního prostředí na ploše větší než 5 ha a Přírodní památky Bílá skála způsobit, a pro případ, že je způsobí, byly s tímto následkem předem srozuměny. Jde zejména o zhoubné působení uvedených staveb a jejich užíváním způsobenou devastaci přežívajících prvků přírodního prostředí v urbanizovaném území, tedy parků a parkově upravených ploch veřejné zeleně v Letenských sadech, v Královské oboře a rovněž soukromé zeleně v území, jež přiléhá k ul. V Holešovičkách v Praze 8,

- řada těchto osob jednala a rozhodovala jako veřejní činitelé, odpovědní pracovníci orgánů veřejné správy, podílející se na plnění úkolů společnosti a státu a používající k tomu svěřenou pravomoc. Vykonávaly zjevně svou pravomoc způsobem odporujícím zákonu, ke zjevné škodě obyvatel města Prahy, případně též nesplnily povinnosti vyplývající z této jejich pravomoci včetně maření úkolu veřejného činitele z nedbalosti, čímž způsobily zvláště závažný následek rovněž ve formě podstatného snížení důvěry v objektivitu, nestrannost, věcnou správnost a zákonnost rozhodování orgánů státní správy a územní samosprávy v České republice, jež je ve smyslu čl. 1 Ústavy ČR právním státem a v jejich péči o veřejné zájmy.

Naplnily tak v jednočinném souběhu skutkové podstaty

trestného činu

- **obecného ohrožení** ve formě spolčení ve smyslu 179 odst. 1 a 2 písm. a) trestního zákona,
- **ohrožení a poškození životního prostředí** v úmyslné formě ve smyslu 181a odst. 1 trestního zákona ve formě pokusu,
- **zneužití pravomoci veřejného činitele** ve smyslu 158 odst. 1 písm. a) a c) a odst. 2 písm. c) trestního zákona
- a ve vztahu k dlouhodobému neplnění usnesení vlády č. 631 z roku 1993 **maření úkolu veřejného činitele z nedbalosti** ve smyslu § 159 odst.2 písm. b) trestního zákona.

Vedle subjektivní stránky trestného činu (zda prokazatelně alespoň v hrubých rysech dotyčné osoby znaly stávající stav prostředí a dopad navrhovaného řešení v daném prostoru, a pro případ dalšího zhoršení životního prostředí byli s tímto následkem srozuměni) bude zapotřebí zvážit i skutečné postoje a činy osob účastnících se rozhodovacích procesů v dané věci.

Oznamovatelé nemají možnost na rozdíl od orgánů činných v trestním řízení prošetřovat,

nakolik jednotlivé fyzické osoby ve vztahu k předmětné záležitosti naplnily subjektivní stránku trestného činu, tj. zda v konkrétních případech existoval či existuje přímý nebo eventuální úmysl. Proto nemohou jmenovitě označovat jednotlivé osoby jako důvodně podezřelé ze spáchání trestného činu a tuto otázku jsou nuceni přenechat šetření a vyhodnocení příslušných orgánů.

Další dokumentace případu je obsažena ve správních spisech Odboru dopravy MHMP. Jejich obsah jednak dokazuje míru informovanosti zúčastněných státních orgánů a tedy i fyzických osob, jednak může být podkladem ke zjištění skutečného stavu životního prostředí, podrobností prosazovaného řešení a jeho důsledků na prostředí a veřejné zdraví. Spisy obsahující informace důležité pro tento případ budou nepochybně k dispozici také zejména v úřadě Hygienické stanice hl.m. Prahy a u organizací zajišťující investorskou činnost, tedy u Výstavby inženýrských staveb, a.s., Bezová 1/1658, Praha 4 a Inženýringu dopravních staveb, a.s. se sídlem Na Moráni 3/360, Praha 2.

Ve smyslu § 158 odst. 2 trestního řádu žádáme, abychom byli do jednoho měsíce od oznámení vyrozuměni o učiněných opatřeních.

Ing. Jan Klika
předseda

N a v ě d o m í :

Vrchnímu státnímu zastupitelství v Praze
nám. Hrdinů 1300, 140 00 Praha 4

Policii ČR, Správě hl.m. Prahy, Kongresová 2, 140 00 Praha 4

**Městskému státnímu
zastupitelství v Praze
nám. 14. října 9/2188
150 00 P r a h a 5**

**Vrchnímu státnímu zastupitelství v Praze
nám. Hrdinů 1300
140 00 P r a h a 4**

**Policii ČR
Správě hl.m. Prahy
Kongresová 2
140 00 P r a h a 4**