



Arnika, Centrum pro podporu občanů, Martin Skalský, 775 168 026, martin.skalsky@arnika.org
Ateliér pro životní prostředí, Petr Kužvart – 241 432 972, petr.kuzvart@ecn.cz, <http://atelier.ecn.cz>
Občanská iniciativa Pankráce, Marie Janoušková – tel. 603 330 196, SOIP.Praha4@seznam.cz
Pankrácká společnost, Zdeněk Holeček – tel. 604 625 983, pankracka.spolecnost@seznam.cz
Občané postižení severojižní magistrálou, Alžběta Rejchrtová, tel. 607 835 667, rej@ujv.cz

Společná tisková zpráva Ateliéru pro životní prostředí, Občanské iniciativy Pankráce, Občanů postižených severojižní magistrálou a Centra pro podporu občanů sdružení Arnika ze dne 5. září 2008

Soud odmítnul nárůst provozu aut na Pankráci. V sázce je zdraví obyvatel.

PRAHA – Na Pankráci nebudou stavět nové silnice. Oblast je postižena exhalacemi a hlukem více, než připouští hygienický limit, a další auta by situaci ještě zhoršila. Rozhodnul tak Městský soud v Praze, který řešil žalobu občanských sdružení proti povolení ke zkapacitnění uliční sítě Pankrácké pláně. Přestože projekt je v pokročilém stadiu realizace, některé klíčové stavby musejí být zastaveny – například budování nových sjezdů ze severojižní magistrály. Rozsudek ovlivní také plánované budovy, mimo jiné i mrakodrapy Epoque. Investoři budou muset projekty přehodnotit a zajistit jejich obslužnost jinak než plánovali: bez automobilů.

Žalobu proti územnímu rozhodnutí na dopravní řešení Pankrácké pláně sepsal advokát Ondřej Tošner. Podle něj je rozsudek průlomový. „Soud se pustil i do věcné roviny sporu, což vítáme. Konstatoval například, že celé dopravní řešení mělo být komplexně posouzeno z hlediska dopadů na životní prostředí, nebo že úřad nemůže odsouhlasit novou dopravní stavbu v území, které je nadlimitně zatíženo hlukem a znečišťujícími látkami v ovzduší, bez kompenzačních opatření. Potvrzuje se tak, že celý proces dostavby Pankrácké pláně je fakticky nezákonný,“ řekl Ondřej Tošner.

„Jedním z důvodů, proč soud zrušil územní rozhodnutí na zkapacitnění pankráckých silnic, je fakt, že úřady nebrali v potaz názor veřejnosti. Daly sice lidem šanci se vyjádřit, ale připomínky vůbec nezohlednily,“ komentuje situaci Marie Janoušková. „Předpokládáme, že jednání o dopravní situaci v naší čtvrti se vrátí na počátek a tím získáme možnost přispět k alespoň částečnému zlepšení koncepce tam, kde to ještě půjde“ řekla Janoušková.

Naráží tím na fakt, že některé části nového dopravního řešení už byly postaveny. Jde například o kruhové objezdy v ulicích Milevské a Hvězdově. Nové nájezdové rampy na severojižní magistrály jsou sice rozestavěné, ale po rozhodnutí soudu by se práce na nich měly zastavit. Naproti tomu předpokládané rozšiřování magistrály zatím ještě ani nezačalo – příslušné rozhodnutí rovněž přezkoumává soud.

„Investoři počítali s dalším nárůstem automobilové dopravy. Vzhledem ke stavebnímu boomu v oblasti Pankráce a Budějovické však již dnes vznikají dopravní zácpy na magistrále. Město by mělo provoz na ní omezit a ne ji rozšiřovat,“ komentuje situaci Alžběta Rejchrtová ze sdružení Občanů postižených severojižní magistrálou. „V oblasti jsou trvale překročeny limity pro hlukovou zátěž a znečištění ovzduší. Hluk byl i důvodem naší úspěšné žaloby proti hlavnímu městu. Nový rozsudek říká, že investiční záměry nesmějí ohrožovat lidské zdraví. Zní to možná samozřejmě, ale úřady se tím dodnes neřídily,“ dodala Rejchrtová.

Zdeněk Holeček z občanského sdružení Pankrácká společnost je přesvědčen, že Pankrác je ideálním místem pro uplatnění moderní dopravní koncepce. „Při schvalování nového

dopravního řešení jsme navrhovali využití pěší, cyklistické a veřejné dopravy. Nikdo na to nereagoval. Pankrác je přitom pro moderní dopravní koncepci ideální. Leží na křižovatce metra C a plánované linky D, jezdí tudy autobusy a mohla by zde vzniknout tramvajová trať," vysvětluje Holeček. Podle něj je možné hledat inspiraci v pařížské moderní čtvrti La Défense, do které nemají auta vůbec přístup.

Marie Janoušková z místní občanské iniciativy podotýká, že investoři si teď budou muset vybrat: buď přepracují projekty tak, aby nevyžadovaly nárůst automobilové dopravy, nebo se jich budou muset zcela vzdát. „Mrakodrapy a další stavby, plánované na Pankráci, nemohou získat územní rozhodnutí ani stavební povolení. Bez vyřešené dopravní obsluhy totiž není podle stavebního zákona možné povolit stavbu žádné budovy," vysvětlila Janoušková.

Městský soud v Praze by se měl brzy vyjádřit i ke druhé kauze, týkající se Pankrácké pláně. Občanská sdružení podala žalobu také na povolení k rozšíření severojižní magistrály. Povolení vydal magistrát, přestože programové prohlášení městské rady slibuje zklidnění provozu na této dálnici vedoucí centrem Prahy, a její přeměnu v městský bulvár.

Přílohy

1) Plné znění rozsudku (52 stran, PDF, 8 MB) Vám v případě zájmu zašleme e-mailem.

2) Více informací: <http://cepo.arnika.org/pankrac>

3) V čem dává rozsudek občanským sdružením zapravdu?

- Žalobu proti územnímu rozhodnutí může podat občanské sdružení i bez toho, aby bylo spornou stavbou přímo dotčeno. Aarhuská úmluva dává lidem právo vystoupit proti jakémukoliv rozhodnutí, které ovlivňuje kvalitu životního prostředí.
- Při řešení dopravní situace širšího území je nutné posuzovat problém komplexně. Není možné povolovat jednotlivé stavby a rozdělit záměr na etapy (salámová metoda).
- U tak rozsáhlého projektu, jakým je nová dopravní koncepce celé čtvrti, je nezbytné je vyhodnotit dopad na životní prostředí a zdraví obyvatel.
- Pokud bylo vyjádření dotčeného úřadu vydáno na základě nějakých podkladů (např. stanovisko hygienika na základě hlukové studie), musí mít účastníci územního řízení možnost se s nimi seznámit a vznášet připomínky.
- V území, které je zatíženo exhalacemi a hlukem více, než připouštějí hygienické limity, není možné povolit další nárůst automobilové dopravy nebo stavby, které jej vyvolávají, bez toho, aby byla stanovena kompenzační opatření.
- Stavební úřad a orgány ochrany ovzduší, včetně hygienické stanice, jsou povinny chránit právo občanů na zdravé životní prostředí. Pokud tak nečiní, jsou jejich úkony protiprávní.
- Při schvalování koncepcí a staveb, které zásadním způsobem ovlivňují životní prostředí a podobu města, je nezbytné zohlednit připomínky veřejnosti.

4) Které stavby zahrnuje nové dopravní řešení Pankrácké pláně?

- Dva nové nájezdy a sjezd ze severojižní magistrály na ulici Hvězdovu

postaveno, ale stavby nemohou být uvedeny do provozu

- Přídatný pruh třídy 5. května – magistrály (tzv. bypass), kterým se má magistrála rozšířit mezi ulicemi Na Veselí a Pod Vršovickou vodárnou III
stavba byla zahájena, stavební povolení přezkoumává soud
- Mimoúrovňová křižovatka ulic 5. května a Hvězdovy – Sdružení připojená rampami A1, A2 a B + mimoúrovňová křižovatka ulic 5. května a Na Strži s rampami C1, C2 a D
vydáno stavební povolení, stavba dosud nezačala
- Okružní křižovatky komunikací Hvězdova a Pujmanové
byly postaveny
- 3 dopravní rampy u ulice 5. května včetně opěrných zdí a mostu s rozšířením křižovatky s ulicí Hvězdovou a Sdružení
stavba dosud nezačala
- 3 dopravní rampy z ulice 5. května včetně opěrných zdí a mostu s rozšířením křižovatky s ulicí Na Strži
stavba dosud nezačala