



Dle rozdělovníku

Vyřizuje/tel.:

Č. j.:

MHMP 1964771/2019

Sp. zn.:

S-MHMP 1682369/2019

Počet listů/příloh: 6/0

Datum:

11.10.2019

KOLAUDAČNÍ SOUHLAS

Magistrát hlavního města Prahy, odbor pozemních komunikací a drah (MHMP PKD), jako speciální stavební úřad pro stavby komunikací věcně příslušný podle ustanovení § 16 a § 40 odst. 4 písm. a) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), a podle ustanovení § 15 odst. 1 písm. c) zákona č. 183/2000 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“), a dále jako stavební úřad příslušný dle ust. § 13 odst. 1 písm. c) a dle ust. § 17 odst. 1 stavebního zákona a na základě opatření ředitele Magistrátu hl. m. Prahy, kterým byl MHMP PKD pověřen pravomocí obecného stavebního úřadu

přezkoumal podle ustanovení § 122 stavebního zákona žádost o kolaudační souhlas,

kterou podal dne 20.08.2019 stavebník územně samosprávný celek hlavní město Praha, zastoupený ředitelem odboru investičního (dříve odbor městského investora) Magistrátu hl. m. Prahy,

a na základě tohoto přezkoumání vydává podle § 122 odst. 3 stavebního zákona a ustanovení § 18i vyhlášky č. 503/2006 Sb., o podrobnější úpravě územního rozhodování, územního opatření a stavebního řádu, ve znění pozdějších předpisů

kolaudační souhlas,

který je dokladem o povoleném účelu užívání části stavby Městského okruhu (MO) v úseku Malovanka – Pelc Tyrolka (tunelového komplexu Blanka) zahrnující stavbu nazvanou „Městský okruh Myslbekova – Pelc Tyrolka, stavba č. 0079 Špejchar - Pelc Tyrolka“ v rozsahu provozních souborů a stavebních objektů provedených v rámci této stavby.

Stavba obsahuje:

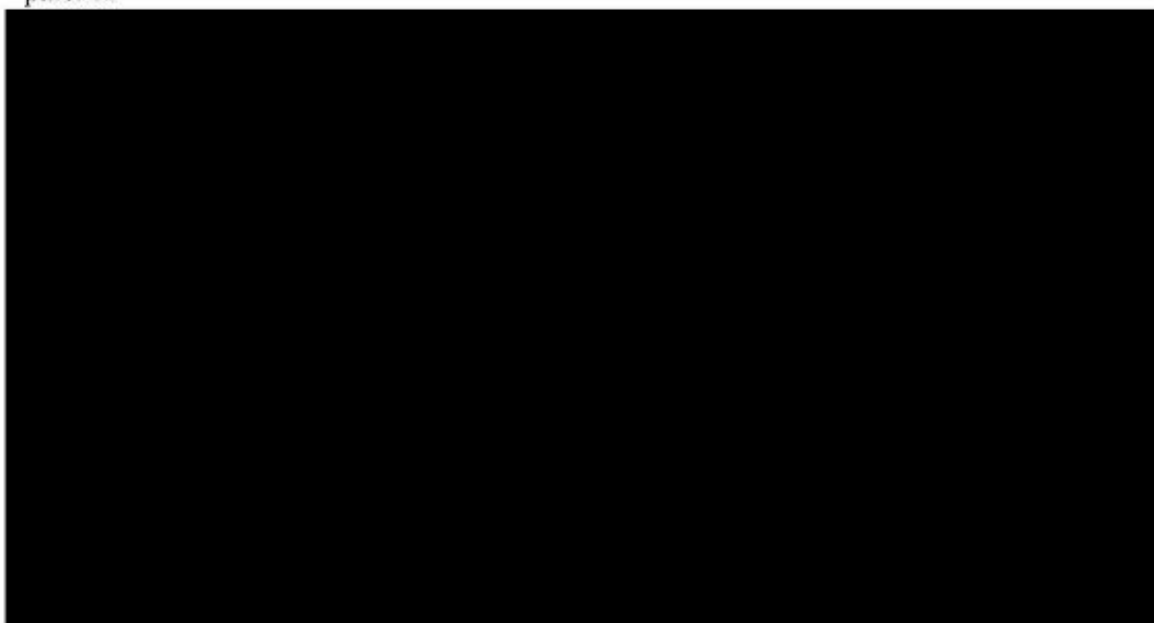
PC 9001	Strojní zařízení
PS 9001.01	Jeřábové dráhy
PC 9002	Světelná signalizace
PS 9002.01	Značení a řízení provozu, závory
PS 9002.02	Informační systém
PC 9003	Vzduchotechnika
PS 9003.01	Hlavní větrání tunelu
PS 9003.02	Větrání pomocných prostor
PC 9004	Zařízení pro automatiku provozu
PS 9004.01	Řídicí systém
PS 9004.04	Měření škodlivin a rychlosti proudu vzduchu
PS 9004.05	Identifikace provozních podmínek
PS 9004.07	Uzavřený TV okruh
PS 9004.09	Bezpečnostní zařízení
PS 9004.10	Přenos řízení dopravy do HDŘÚ
PS 9004.11	Úpravy pro řízení dopravy v HDŘÚ
PS 9004.12	Úpravy pro řízení dopravy v ODŘÚ
PS 9004.14	Úpravy ve velínu SAT
PS 9004.50	Provizorní přenos řízení vybaveností do velínu SAT
PC 9005	Sílnoproudá zařízení
PS 9005.01	Sílnoproudé rozvody, uzemnění
PS 9005.03	Osvětlení tunelů
PC 9006	Slaboproudá zařízení
PS 9006.01	Anténní zařízení
PS 9006.02	Elektrická požární signalizace
PS 9006.03	Elektrická požární signalizace - pomocné prostory
PS 9006.05	Sdělovací zařízení
PS 9006.09	Elektrická zabezpečovací signalizace
PS 9006.11	Místní rozhlas
PC 9007	Trafostanice
PS 9007.01	Úseková trafostanice TGC3
PS 9007.02	Úseková trafostanice TGC4
PS 9007.03	Úseková trafostanice TGC5
PS 9007.04	Přívodní trafostanice TGC6
PC 9008	Čerpací stanice
PS 9008.01	Čerpací stanice odpadních vod
PS 9008.02	Čerpací stanice průsakových vod
PS 9008.03	Odvodnění
PS 9008.05	Tunelový vodovod
SC 9010	Komunikace
SO 9010.01	Vozovky v tunelech
SO 9010.02	Povrchová trasa MO Trója
SO 9010.04	Křižovatka U Vorlíků

SO 9010.10	Křižovatka Trója
SO 9010.14	Chodníky, ostatní plochy – Trója, Pele Tyrolka, Holešovice
SO 9010.17	Přijezdová komunikace k výdechu na trojské straně
SO 9010.21	Plocha pro jednotky IZS Trója
SO 9010.22	Přijezdová komunikace pro zásahová vozidla k objektu metra
SC 9017	Opěrné a zárubní zdi
SO 9017.01	Opěrné zdi rampy 1-4 U Vorlíků
SO 9017.02	Opěrné zdi rampy 2-3 U Vorlíků
SO 9017.04	Zárubní zeď rampy 2 Troja,
SO 9017.05	Opěrná zeď plochy IZS
SO 9017.08	Opěrná zeď mezi MO a rampou 2 Trója
SO 9017.09	Opěrná zeď rampy 3 Troja
SC 9019	Dopravní značení
SO 9019.01	Tunelová trasa MO
SO 9019.03	Křižovatka Špejchar
SO 9019.04	Křižovatka U Vorlíků - pouze rampy MO
SO 9019.05	Úprava ulice M.Horákové (Špejchar ↔ Let. nám.)
SO 9019.14	Portály dopravního značení
SC 9020	Tunely hloubené
SO 9020.01	Hloubené tunely Letná
SO 9020.02	Hloubené tunely Letná, portálová část
SO 9020.03	Hloubené tunely rampy 1-4 U Vorlíků
SO 9020.04	Hloubené tunely rampy 2-3 U Vorlíků
SO 9020.05	Hloubené tunely Trója, portálová část
SO 9020.06	Hloubené tunely Trója
SC 9021	Tunely ražené
SO 9021.01	Severní tunelová trouba STT
SO 9021.02	Jižní tunelová trouba JTT
SO 9021.03	Propojovací kanály VZD přívod
SO 9021.04	Propojovací kanály VZD odvod
SO 9021.05	Strojovna VZD přívod a odvod
SO 9021.06	TGC 4
SO 9021.07	Vzduchotechnický kanál přívod a odvod
SO 9021.08	Vzduchotechnický kanál přívod a odvod
SO 9021.09	Vzduchotechnická šachta přívod a odvod
SO 9021.10	Vzduchotechnická šachta přívod a odvod
SO 9021.11	Tunelová propojka TP č.3.4
SO 9021.12	Tunelová propojka TP č.3.5
SO 9021.13	Tunelová propojka TP č.3.6
SO 9021.14	Tunelová propojka TP č.3.7
SO 9021.15	Tunelová propojka TP č.3.8
SO 9021.16	Tunelová propojka TP č.3.9
SO 9021.17	Tunelová propojka TP č.3.10
SO 9021.18	Tunelová propojka TP č.3.11

SO 9021.19	Podzemní trafostanice - TGC 5
SO 9021.20	Čerpací stanice
SC 9025	Podzemní objekty
SO 9025.02	Technologické centrum Sparta - TGC 3
SO 9025.03	Technologické centrum Trója - TGC 6
SO 9025.04	Šachta výtlačku kanalizace
SO 9050	Kanalizace PVK
SO 9050.09	Odvodnění TGC 3 Letná
SO 9050.24	Přípojka kanalizace garáží a TGC3 Letná
SO 9050.30	Přípojky uličních vpustí povrchové trasy MO Trója
SC 9051	Kanalizace TSK
SO 9051.14	Odvodnění křižovatky Trója
SO 9051.15	Přípojky uličních vpustí a kalových jímek TT křižovatky Trója
SC 9052	Vodovody
SO 9052.20	Vodovodní přípojka DN150 TGC3 Letná
SO 9052.23	Vodovodní přípojka DN150 TGC6 Trója
SO 9052.24	Vodovodní přípojka v ulici Partyzánská
SO 9052.26	Přípojka vodovodu DN 200 pro TGC6 (ve správě TSK)
SC 9065	Elektrická zařízení ostatních správců
SO 9065.02	Přípojka NN pro čerpací jímku Povltavská
SC 9082	Novostavby
SO 9082.03	Čerpací stanice Troja
SC 9085	Výdechy vzduchotechniky
SO 9085.01	Výdechový a nasávací objekt Nad Královskou oborou
SO 9085.02	Výdechový objekt Trója
SO 9085.04	Výdechový objekt Špejchar

Místo stavby:

parc. č.:



Datum a číslo jednací povolení stavby, na základě kterého byla stavba provedena:

Pro stavbu bylo vydáno stavební povolení č. j. MHMP 141756/2005/SP/DOP-O1/Ar ze dne 27.11.2006, které nabylo právní moci dne 11.04.2007 a č.j. MHMP 141733/2005/DOP-O1/Ta ze dne 29.12.2006, které nabylo právní moci dne 18.01.2007.

Údaje o zkušebním provozu, pokud byl prováděn, popřípadě o předčasném užívání stavby:

Zkušební provoz byl povolen rozhodnutím č.j. MHMP 1562740/2015/ODA-O1/Za ze dne 18.09.2015 a prodloužení zkušebního provozu do 31.08.2020 bylo povoleno rozhodnutím č.j. MHMP 1598896/2018 ze dne 31.10.2018.

Stavebník doložil Vyhodnocení zkušebního provozu vypracované v září 2019. Stavební úřad posoudil skutečnosti ve Vyhodnocení uvedené a vzal z něj prokázané následující. Zkušebním provozem byla u technologických zařízení ověřena jejich způsobilost k bezpečnému užívání. Stavebník během trvání zkušebního provozu splnil podmínky uložené mu rozhodnutím o jeho zavedení. Stavba dostojí projektovaným vlastnostem i za běžného provozu.

Datum konání a výsledek závěrečné kontrolní prohlídky:

Závěrečná kontrolní prohlídka stavby se konala dne 30.09.2019 a byl o ní pořízen protokol č.j. MHMP 1964643/2019, který je nedílnou součástí spisu. Výsledkem prohlídky bylo zjištění úřadu, že stavbu je možné uvést do trvalého užívání.

Vymezení účelu užívání stavby:

Stavba bude užívána jako pozemní komunikace. Stavba je stavbou trvalou.

Odůvodnění:

Dne 20.08.2019 podal stavebník žádost o kolaudační souhlas na výše uvedenou stavbu. Speciální stavební úřad po přezkoumání předložených dokladů nařídil závěrečnou kontrolní prohlídku nejprve na 29.08.2019, následně na 30.09.2019.

K návrhu o vydání kolaudačního souhlasu byly při závěrečné kontrolní prohlídce doloženy tyto doklady:

Stavebník předložil:

1. plnou moc pro společnost [redacted]
2. zprávu z 2. hlavní prohlídky tunelu – vypracovala [redacted]
3. závazná stanoviska dotčených orgánů:
[redacted]
4. další doklady stanovené v podmínkách stavebního povolení:
 - a) Vyhodnocení zkušebního provozu tunelového komplexu Blanka - vyhotovila společnost [redacted]
 - b) Doklad o odstranění odpadů ze stavební činnosti vydala společnost [redacted]
 - c) Oznámení o ukončení prací pro povrchy - vydala [redacted]
 - d) doklad o provedeném archeologickém průzkumu – předávací protokol zprávy o provedení záchranného archeologického výzkumu ze dne 06.01.2011

K uvedení do zkušebního provozu stavebník předložil tyto doklady:

- Plná moc společnosti [redacted]
- Dokumentace skutečného provedení stavby
- Dokumentace geodetické části skutečného provedení stavby vč. dokladů o předání na IPR Praha
- Souhlasné závazné stanovisko silničního správního úřadu MHMP ODA s uvedením stavby do zkušebního provozu ze dne 17.09.2015
- Souhlasné závazné stanovisko [redacted] stavby do zkušebního provozu [redacted]
- Souhlasné závazné stanovisko [redacted] s uvedením stavby do zkušebního provozu [redacted] 17.09.2015
- Souhlas [redacted]
- Protokol komplexních zkoušek
- Protokol o výsledku 1. hlavní prohlídky tunelu
- Bezpečnostní dokumentace při uvedení tunelu do provozu
- Revizní zprávy el. zařízení
- Doklady prokazující shodu vlastností použitých výrobků s požadavky na stavby

- prohlášení o shodě na použité materiály
- Protokol ze dne 14.09.2015 s přílohami (seznam dokladů, popisy PS a SO)

Při závěrečné kontrolní prohlídce stavby stavební úřad zjistil, že dokončená stavba je schopná užívání, je provedena v souladu s vydaným povolením stavby a ověřenou projektovou dokumentací. Rovněž je v souladu se závaznými stanovisky dotčených orgánů. Skutečné provedení stavby dodrželo obecné požadavky na výstavbu a její užívání nebude ohrožovat život a veřejné zdraví, život nebo zdraví zvířat, bezpečnost anebo životní prostředí, jak vyplývá z předložených souhlasných závazných stanovisek dotčených orgánů a dalších dokladů.

V rámci odůvodnění se nyní speciální stavební úřad vyjádří k podmínce uvedené v rozhodnutí o povolení stavby „Městský okruh, stavba 0079 Špejchar – Pelc - Tyrolka“- komunikace a jejích součástí“ (dále jen „stavba 0079“, označovaná rovněž jako „Blanka“) vydaném pod č.j. MHMP 141756/2005/SP/DOP-O1/Ar. Podmínka je uvedena pod číslem 83 *takto, cit. : „Stavba bude koordinována s výstavbou staveb MO SAT2A, SAT2B, stavbou 9515 Myslbekova - Prašný most, stavbou 0080 Prašný most - Špejchar a se stavbami PO č. 518 a 519 tak, že citované stavby PO musí být zprovozněny nejpozději se zprovozněním uvedených staveb MO.“* Zkratkami MO se míní městský okruh, zkratkou PO je míněn Pražský okruh, zkratka POV znamená Plán organizace výstavby.

Úřadu je známo, že existuje obecné přesvědčení resp. obecný výklad této podmínky ve smyslu „Blanku nelze zkolaudovat, dokud nebude Pražský okruh“ nebo „kolaudace může proběhnout až po otevření severozápadní části vnějšího okruhu“.

Speciální stavební úřad pro stavby komunikací o věci uvážil následovně.

V odůvodnění rozhodnutí o povolení stavby (č. 0079) je na straně 21 uvedeno, že podmínka č. 83 byla do rozhodnutí zapracována v reakci na námitku občanského sdružení EKO Břevnov: „V námitce je poukazováno na zpoždění výstavby PO – staveb č. 518 a 519 a z toho důvodu nesplnění předpokladu vyloučení vnější a tranzitní dopravy z Letné, s níž počítá POV a tedy neúnosnost dopadů výstavby MO na okolní území i dopravní situaci v Praze při provádění stavby dle navrženého POV. Námitce je vyhověno uložením podmínek č. 83 a 111 ve výroku rozhodnutí.“

Speciální stavební úřad poznamenává, že podmínka č. 111 zní takto: „Provozní řády pro objekty dešťové kanalizace musí zahrnovat zejména kontrolu provozu zařízení, havarijní opatření, osoby odpovědné za provoz a musí být nejpozději 1 měsíc před zahájením kolaudačního řízení (zkušebního provozu) předloženy ke schválení vodoprávnímu úřadu.“ Jelikož provozní řády kanalizace nejspíše nebudou mít co do činění s dopady výstavby MO na okolní území a dopravní situaci, zjevně během psaní rozhodnutí došlo k chybě. Tehdejší úřad měl možná na mysli podmínku č. 112. „Projekt postupu a provádění stavby vč. harmonogramu postupu prací bude aktualizován na základě výběru zhotovitele a reálných dopravních vztahů v době výstavby a předložen stavebnímu úřadu před zahájením stavebních prací.“

Zde stavební úřad uvádí, že je důležité si ozřejmit dopad a význam vyjádření „při provádění“ stavby.

Tento obrat je použit proto, že mezi stavebním povolením a územním rozhodnutím existuje důležitý rozdíl. Smyslem stavebního povolení je dořešit technické detaily a proces výstavby (rozuměj „provádění“) stavby, která je co do své velikosti a polohy již bezevbytku definována –

vyřešena předchozím územním rozhodnutím. Řízení o stavebním povolení navazuje na předchozí fázi územního řízení, s níž nesmí být v rozporu.

Toto rozdělení sleduje i odlišné kompetence stavebních úřadů – obecný stavební úřad nemá stanovovat technické detaily provedení stavby a naopak speciální stavební úřad nemůže měnit umístění a rozměry stavby. Speciální stavební úřad může dořešit detaily stavby pouze v rámci vymezeném umístěním stavby; nemůže ovšem stanovit podmínku novou, související s využitím území, leč nevyplývající z územního rozhodnutí.

I z toho důvodu starý i nový stavební zákon (zákon č. 50/1976 Sb. a zákon č. 183/2006 Sb.) shodně stanovily, že speciální stavební úřad smí dokumentaci pro stavební povolení (provádění a užívání stavby) schválit až po jejím odsouhlasení obecným stavebním úřadem, který zkontroluje dodržení podmínek územního rozhodnutí.

Obsahově totožná podmínka byla totiž vnesena právě při územním řízení, kde byla zamítnuta jako neúčelná. Speciální stavební úřad tedy překročil své kompetence, pokud ji do svého rozhodnutí zahrnul.

V rozhodnutí č.j. MHMP/131247/01/OUR/DUŠ, jímž byla stavba 0079 umístěna, se na straně 18 uvádí, cit. „*Občanské sdružení Atelier pro životní prostředí, Ve Svahu 1, Praha 4 požaduje zastavení územního řízení z důvodů, že a) návrh na vydání územního rozhodnutí je předčasný, protože dle platného usnesení Zastupitelstva Hlavního města Prahy č. 38/35 ze dne 28. 5. 1998 se stavby Městského okruhu (MO) zařazují až do druhé provozní etapy, po stavby části silničního okruhu v severní části města. Dále se poukazuje na poškozování životního prostředí podél komunikací navazujících na MO a na to, že veřejná prospěšnost této stavby je pochybná i za existence severní části silničního okruhu, a přednostní příprava stavby MO před výstavbou vnějšího obvodu je označena jako hluboce pomýlený urbanistický počín... (písmena b) a c) námitky pro citaci vypuštěna speciálním stavebním úřadem) ...d) stavba není časově koordinována se stavbou silničního okruhu. Občanské sdružení Atelier pro životní prostředí požaduje, aby rozhodnutí o umístění stavby bylo vydáno až po umístění severní části silničního okruhu a aby rozhodnutí obsahovalo podmínku zprovoznění MO až po zprovoznění severní části silničního okruhu.*“ (zkratky obsažené v původním znění byly nahrazeny celým názvem, tehdy se pro Pražský okruh užíval rovněž název silniční okruh, zde zkratka SO)

Magistrát hlavního města Prahy, odbor územního rozvoje, námitkám a připomínkám účastníka řízení Občanského sdružení Atelier pro životní prostředí tehdy nevyhověl, přičemž uvedl následující argumenty, cit. :

„*ad a) navrhovaná stavba je v souladu s územním plánem hlavního města Prahy, postup výstavby MO, který je plánován cca na dobu 10-ti let, závisí na investiční politice hl m Prahy i na délce přípravy V usnesení ZHMP č 38/35 ze dne 28. 5. 1998 se jedná o úkol projednat mezi městem, ministerstvem dopravy a spojů a ministerstvem financí ČR dlouhodobé principy účasti státního rozpočtu na stavbách a zařízeních dopravy v Praze, uložený RHMP Tento úkol byl splněn s tím, že investorem staveb silničního okruhu kolem Prahy (dále SO) je Ředitelství silnic a dálnic ČR Příprava stavby silničního okruhu v severozápadním segmentu Prahy probíhá Příprava stavby MO již v současné době je opodstatněná, neboť stavba je výjimečně náročná a složitá nejen z hlediska výstavby, ale i z hlediska jednání.*“

„*ad d) v současné době probíhá příprava obou staveb (MO i SO) a lze předpokládat, že i realizace bude probíhat současně. Vzhledem ke složitosti a náročnosti přípravy i realizace takto rozsáhlých a technicky ojedinělých staveb by nebylo účelné podmínkami územního rozhodnutí omezovat průběh jejich přípravy a realizace.*“ (podtržení provedeno speciálním stavebním úřadem).

V době projednávání platilo ustanovení stavebního zákona § 120 odst. 2 ve znění: „*Speciální stavební úřady postupují podle tohoto zákona, pokud zvláštní předpisy podle odstavce 1*

nestanoví jinak; povolení pro stavby mohou vydat jen se souhlasem stavebního úřadu příslušného k vydání územního rozhodnutí, který ověřuje dodržení jeho podmínek.“

Pokud plán organizace výstavby v projektové dokumentaci počítal se zprovozněním Pražského okruhu, zatímco územní rozhodnutí takovou podmínku výslovně vyloučilo, zřejmě nebyly naplněny k udělení souhlasu podle ustanovení § 120 odst. 2 zákona č. 50/1976 Sb., platného ke dni udělení souhlasu.

V neposlední řadě úřad upozorňuje, že uvedená podmínka byla úřadem stanovena pouze v jednom ze čtyř hlavních stavebních povolení pro stavbu tunelového komplexu Blanka. Kolaudovaný tunelový komplex byl sice povolen čtyřmi dokumenty, ve skutečnosti se ale pochopitelně jedná o jednu ucelenou stavbu tunelu. Povolované úseky nejsou oddělitelné povahy. Striktní trvání na dodržení podmínky v podobě „do dokončení Pražského okruhu nezkolaudovat“ by vedlo ke kontradiktornímu stavu, kdy by byla řádně zkolaudována část tunelu pokrytá povoleními pro stavbu č. 0065, č. 9515 a č. 0080 a zbývající část téhož tunelu pokrytá povolením pro stavbu č. 0079 by musela být nadále udržována jako nezkolaudovaná v režimu zkušebního provozu. Z hlediska správy a údržby tunelu je taková situace silně nežádoucí, neboť nelze vyloučit, že odlišný režim provozování různých částí téhož tunelu s sebou přinese vznik nejasných až kolizních situací. Takové situace mohou za nepříznivé konstelace či vinou banálního nedorozumění vyústit v riziko selhání bezvadné obsluhy provozu případně nehodu při provozování tunelu.

Potud k procesu vzniku podmínky. Nyní k jejímu výkladu.

Skutečností je, že z gramatického hlediska je podmínka formulována nejednoznačně. Po prvotním přečtení lze dojít k závěru, že podmínka ukládá povinnosti pro stavbu Pražského okruhu, viz obrat „*citované stavby PO musí být zprovozněny*“. Pokud by měla podmínka mít význam dnes jí připisovaný, měla by za použití logiky spíše znít takto: „*stavba 0079 nesmí být zprovozněna dříve*“, takové znění se v rozhodnutí ovšem neobjevuje.

Vyvstává otázka, jak tedy mohlo dojít k výkladu dnes tradovanému. Zřejmě první vlašťovkou v tomto směru je článek z roku 2010 s názvem „*Hrozba pro Blanku: Dřív musí být obchvat přes Suchdol, říká stavební povolení*“. V článku se uvádí, že návaznost vnitřního Městského okruhu (tedy Blanky) a vnějšího Pražského okruhu nařizuje podmínka číslo 83 stavebního povolení pro úsek Špejchar-Pelc Tyrolka. Dále ovšem z článku vyplývá, že tehdejší vedení speciálního stavebního úřadu takový výklad předem odsouhlasilo, aniž by následně podniklo kroky ke korekci výkladu.

Zde úřad podotýká, že v citované podobě byla podmínka stejně jako celé rozhodnutí podrobena přezkumu odvolacího orgánu i následnému soudnímu přezkumu; pokud by bylo možné vyslovit nesprávnost nebo nicotnost takového vyjádření, jistě by se tak stalo. Rovněž stavebník měl do zahájení zkušebního provozu možnost požádat o změnu stavby před dokončením.

Speciální stavební úřad kromě gramatického výkladu podmínky uplatnil i její výklad teleologický (rozuměj výklad, jenž hledá záměr zákonodárce, případně smysl rozebírané normy). Účelem námítky Ateliéru pro životní prostředí i sdružení EKO Břevnov byla zjevně snaha zabránit negativním účinkům svedení tranzitní dopravy do dokončeného okruhu. Jak jsme uvedli, pro umístění stavby byla tato námitka zamítnuta. Pro fázi provádění stavby je námitka již bezpředmětná; stavba je již provedena a dokončena.

Pro fázi užívání stavby úřad projednal účel uvedené podmínky v rámci své povinnosti uložené mu ustanovením § 111 odst. 2 stavebního zákona cit. „ověřit rovněž účinky budoucího užívání stavby“. Použil k tomu jednak závazná stanoviska dotčených orgán a dále Vyhodnocení zkušebního provozu, vypracované v září 2019, a předložené stavebníkem jako povinná součást příloh žádosti o kolaudační souhlas. Pro lepší pochopení úřad uvádí, že projektová dokumentace pro stavbu počítala s tím, že v době uvedení stavby č.0079 Špejchar - Pelc-Tyrolka do provozu (2010) již budou v provozu stavby č. 9567 Radlická radiála, č. 0053 Vysočanská radiála,

PO č. 511 DI - Běchovice, PO č. 518 Ruzyně - Suchdol, PO č. 519 Suchdol - Březiněves, PO č. 514 Lahovice - Slivenec, PO č. 513 Lahovice - Vestec a PO č. 512 Jesenice - DI. Přičemž pouze poslední tři uvedené stavby byly skutečně zrealizovány a uvedeny do provozu před projednávanou stavbou.

Součástí Vyhodnocení jsou provedená měření dopravních intenzit, hluku a imisí.

V oblasti dopravních intenzit lze aktuální stav charakterizovat takto: Na komunikacích, které napojují dokončenou stavbu na povrchovou komunikační síť (V Holešovičkách, Patočkova, Dobříšská, Svatovítská) došlo k nárůstu dopravy a nyní je stav stabilizovaný. Tam, kde došlo po zprovoznění ke snížení intenzit dopravy (Milady Horákové, Veletržní, Argentinská, nábreží Kapitána Jaroše apod.), je stav stabilizovaný a nedošlo k opětovnému významnému nárůstu intenzit. Dopravní komplikace na komunikacích, které navazují na tunelový komplex, byly predikovány již v rámci projektové přípravy stavby. Pro jejich odstranění je nezbytné intenzivně pokračovat v přípravě a následné realizaci nadřazené komunikační sítě, především dokončit celý Městský okruh a Pražský okruh.

V oblasti ochrany před hlukem lze na základě získaných výsledků měření konstatovat, že na všech sledovaných místech jsou dodržovány aktuálně platné limity hluku (nařízení vlády, stará hluková zátěž, resp. časově omezené povolení) a z hlediska hlukového zatížení nic nebrání kolaudaci stavby - viz kladná stanoviska Hygienické stanice hl. m. Prahy č.j. IISHMP 70297/2018 ze dne 11.3.2019 a č.j. HSHMP 68446/2018 ze dne 13.3.2019. Z tohoto důvodu není tedy zcela nezbytné, aby uvedení TKB do trvalého provozu předcházelo zprovoznění staveb č. 518 a 519 Pražského okruhu.

V oblasti imisí se potvrdil předpoklad posílení zátěže v nejbližším okolí portálů a navazujících komunikací. Naopak se neprokázalo přímé ovlivnění obytné zástavby v blízkosti technologických výstupů tunelového komplexu. K překročení či překračování imisních limitů u látek primárně emitovaných liniovými spalovacími zdroji může docházet tam, kde k tomu docházelo již před zprovozněním stavby – ulice V Holešovičkách. Uvedenou ulici je třeba dále dořešit navazujícími opatřeními.

Vyjádření Odboru životního prostředí Magistrátu hlavního města Prahy č.j. 1428023/2019 ze dne 29.7.2019 k problematice vlivu provozu TKB na ovzduší umožňuje kolaudaci stavby z hlediska imisí a ochrany životního prostředí.

Ke dni vydání tohoto souhlasu je situace následující. Stavba Městského okruhu Myslbekova – Pelc Tyrolka, tvořená stavbami č. 0065, 9515, 0080 a 0079 je plně dokončena. Jedná se nejdelší tunelový komplex ve městě ve střední Evropě a náklady na stavbu činily cca 40 miliard Kč.

Od roku 2015 je stavba provozována v režimu zkušebního provozu. Stavebník přílohami k žádostí o kolaudační souhlas doložil splnění požadavků ustanovení § 122 odst. 3 stavebního zákona, tj. že dokončená stavba je v souladu s povolením stavby a ověřenou projektovou dokumentací, v souladu se stanovisky nebo závaznými stanovisky dotčených orgánů, jsou dodrženy obecné požadavky na výstavbu a skutečné provedení stavby a její užívání nebude ohrožovat život a veřejné zdraví, život nebo zdraví zvířat, bezpečnost anebo životní prostředí.

Speciální stavební úřad výše vysvětlil, že uložení podmínky ve stavebním povolení bylo procesně nesprávné vzhledem k jejímu zamítnutí v územním řízení. Dále vysvětlil, že doslovný výklad podmínky vede k rozporným závěrům (např. lze tvrdit, že Pražský okruh lze zprovoznit pouze před zprovozněním Městského okruhu). Rovněž je třeba zohlednit, že uvedená podmínka byla stanovena neústrojně, pouze pro jednu neoddělitelnou část stavby.

Speciální stavební úřad nicméně pojednal účel uvedené podmínky ve vztahu k budoucímu užívání stavby a shledal, že její smysl byl dodržen, neboť stavebník prokázal plnění příslušných environmentálních limitů i za stavu, kdy nebyly stavby Pražského okruhu zrealizovány.

Z výše uvedených důvodů proto úřad po pečlivě provedeném přezkumu procesu vzniku a znění podmínky č. 83 stavebního povolení pro stavbu č. 0079 dospěl k závěru, že nelze

po stavebníkovi spravedlivě žádat, aby žádost o kolaudaci stavby odložil až do okamžiku zprovoznění Pražského okruhu. Ke dni vydání tohoto souhlasu je známo, že stavby PO 518 a 519 doposud nejsou ani ve fázi územního řízení, nadto je k jejich realizaci povolán stát a stavebník tak nemá nijakou možnost splnění této podmínky zaručit. Podmínka stavebního povolení č. 83 pro stavbu č. 0079 je tak nevymahatelná a neaplikovatelná.

Na základě zjištěných skutečností vydává speciální stavební úřad kolaudační souhlas s užíváním stavby.

Poučení:

Kolaudační souhlas není podle § 122 odst. 4 stavebního zákona správním rozhodnutím, nelze se proto proti němu odvolat. Souhlas se doručuje stavebníkovi, vlastníkovi stavby, pokud není stavebníkem. Souhlas nabývá právních účinků dnem doručení stavebníkovi. Souhlas lze přezkoumat v přezkumném řízení, které lze zahájit do 1 roku ode dne, kdy souhlas nabyl právních účinků. K přezkumnému řízení je příslušný správní orgán nadřízený stavebnímu úřadu, který souhlas vydal.



Ing. Aleš Krejča
ředitel odboru pozemních komunikací a drah

14 -10- 2019

Rozdělovník:

