

## Rozhodnutí o námitkách podaných k návrhu 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (v rámci veřejného projednání)

**Použité zkratky:**

2. Akt ZÚR SK	.....	2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje	PÚR ČR	.....	Politika územního rozvoje České republiky
Akt č. 1 PÚR	.....	Politika územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č. 1	RBC, RBK	.....	regionální biocentrum, regionální biokoridor
DO	.....	dotčený orgán	ŘSD	.....	Ředitelství silnic a dálnic ČR
DP	.....	dobývací prostor	SOKP	.....	silniční okruh kolem Prahy
EIA (SEA)	.....	posuzování vlivů stavby (koncepce) na životní prostředí	SZ	.....	stavební zákon
EVL	.....	evropsky významná lokalita systému Natura 2000	ÚAP	.....	územně analytické podklady
CHLÚ	.....	chráněné ložiskové území	ÚP VÚC	.....	územní plán velkého územního celku
MD	.....	Ministerstvo dopravy	ÚPD, ÚP	.....	územně plánovací dokumentace, územní plán
MMR	.....	Ministerstvo pro místní rozvoj	ÚR, DÚR	.....	územní rozhodnutí, dokumentace k ÚR
MO	.....	Ministerstvo obrany	URÚ	.....	udržitelný rozvoj území
MZe	.....	Ministerstvo zemědělství	ÚSES	.....	územní systém ekologické stability
MŽP	.....	Ministerstvo životního prostředí	VPS	.....	veřejně prospěšné stavba (-y)
MÚK	.....	mimoúrovňová křižovatka	VVN, VVTL	.....	velmi vysoké napětí, velmi vysokotlaký
Natura 2000	.....	evropsky významné lokality a ptačí oblasti	VVURÚ	.....	vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území
NSS	.....	Nejvyšší správní soud	ZPF	.....	zemědělský půdní fond
OOP	.....	opatření obecné povahy	ZÚR	.....	Zásady územního rozvoje
OP	.....	ochranné pásmo či ochranná pásma	ZÚR SK	.....	Zásady územního rozvoje Středočeského kraje
PUPFL	.....	pozemky určené k plnění funkcí lesa	ŽP	.....	životní prostředí
PZKO	.....	Program zlepšování kvality ovzduší	Vyhl.	.....	vyhláška č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti

## Preambule 1

V úvodu (tedy ještě před vlastním vyhodnocováním námitek a připomínek) se pořizovatel musí vymezit proti výkladům, které se týkají problematiky pořizování, tvorby i obsahu ZÚR a zejména podrobnosti zpracování a vyhodnocování koncepcí. V námitkách a připomínkách je často požadováno naprosto detailní zpracování a vyhodnocování již v úrovni ZÚR.

Problematika v oblasti územního plánování byla charakterizována důvodovou zprávou k novele stavebního zákona předloženou Poslanecké sněmovně parlamentu České republiky, pod č. sněmovního tisku 573, kde se k bodům 49 a 50 (na str. 193 důvodové zprávy) uvádí: „...jedním ze **základních principů územního plánování je postupné nalézání a zpřesňování řešení** od zjištění potřeby určité změny v území a stanovení jejího nadmístního významu v zásadách územního rozvoje, přes navazující koncepční řešení a stanovení hlavních podmínek v komplexních souvislostech v územním plánu, po stanovení detailních podmínek umístění, prostorového uspořádání, detailní ochranu veřejných zájmů (např. protihlukové ochrany, ochrany ovzduší atd.) v územním rozhodnutí nebo v regulačním plánu nahrazujícím územní rozhodnutí. Pokud by v navazující a podrobnější územně plánovací dokumentaci nebo v navazujícím rozhodování nebylo nalezeno řešení v souladu s právními předpisy a s podmínkami obecnější (nadřazené) územně plánovací dokumentace, musí být v této nadřazené dokumentaci hledáno nové řešení. Tento princip návaznosti jednotlivých nástrojů územního plánování je důvodem, proč nelze v zásadách územního rozvoje řešit to, k čemu je určena příslušná podrobnější územně plánovací dokumentace nebo správní rozhodování (princip subsidiarity). Tato skutečnost je důvodem, proč nelze řešit v zásadách územního rozvoje tuto problematiku do detailu. Zásady územního rozvoje (a ani územní plán) neslouží pro zakreslení již detailně prověřených záměrů, ale pro hledání koncepčních řešení. Také požadavek správního řádu na zjištění stavu věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, je nutné uplatňovat v rozsahu odpovídajícímu skutečnosti, že se jedná o koncepci a požadavky na detailní řešení, které je posuzováno později, uplatňovat až při jejich řešení. Protože tento desetiletími prověřený základní princip nalézání řešení na úseku územního plánování byl v poslední době dotčenými orgány i soudy ignorován, hned při vzniku myšlenky byly vyžadovány detaily řešení nenáležící posuzované dokumentaci a měřítkům jejího řešení, včetně zaměňování posouzení vlivů koncepcí (SEA) a posouzení vlivů záměrů (EIA) na životní prostředí a Naturu 2000...“.

Tento princip obsahuje SZ – pro ZÚR je to především § 36 odst. 3 SZ, v němž se stanovuje: „**Zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.**“

Takže teze, které požadují **podrobná** řešení a **podrobná** vyhodnocení různých skutečností s ohledem na „potřebnost, proveditelnost, reálnost, účelnost apod.“ a teprve na základě těchto podrobných vyhodnocení by měly být do území záměry ZÚR umisťovány, pořizovatel odmítá, považuje je za nepřipadné a v rozporu se SZ. Tyto scestné teze o domnělém postupu zpracovatelů ZÚR SK prezentované jako jakási mantra skupinou „ekologických“ advokátů jsou obsahem i většiny níže uváděných námitek a připomínek - vycházejících ze vzorových podkladů, který byly pro potřeby zasílání nesouhlasů vypracovány. V souvislosti s podrobností řešení a vyhodnocování pořizovatel uvádí rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 14. srpna 2013 č. j. 50 A 13/2013-85 v kauze SOKP: „V této souvislosti lze totiž současně připomenout, že požadavky vznášené na územní samosprávné celky pokud jde o detailnost a rozsah vypořádání námitek (tím spíše připomínek) by „neměly být přemrštěné a ... výrazem přepjatého formalismu, který ohrožuje funkčnost územního plánování“ (srov. nálezy Ústavního soudu ze dne 7. 5. 2013, sp. zn. III. ÚS 1669/11).“

Dalším omylem „ekologických“ advokátů je časté zaměňování rolí a funkcí pořizovatele a zpracovatele ZÚR SK (navíc i zpracovatele VVURÚ) při konstrukci námitek a připomínek. Pravděpodobnou příčinou tohoto zaměňování je fakt, že při soudním jednání (resp. žalobách na ZÚR) vystupuje jako odpůrce pouze pořizovatel, který tak zdánlivě zpracovává ZÚR i VVURÚ. Příkladem jsou výroky typu: „pořizovatel dále výrokem rozšířil tento záměr o

*prodloužení původní dráhy“ či „Dle podatele je především zřejmé (a to i formulací použitých pořizovatelem), že na jeho území by došlo vlivem výstavby SOKP k dalšímu nárůstu imisí v již tak nadlimitně zatíženém území.“ atp.*

Pořizovatel považuje za vhodné tento přístup i upřesnění uplatňované pro vyhodnocování připomínek zmínit hned v úvodu, aby již nemusel být zmiňován u každé jednotlivé námitky či připomínky.

## **Preamble 2**

K vymezení ploch a koridorů a k umisťování staveb v oblastech s aktuálně prokázanou nadlimitní zátěží se vyjádřil Městský soud v Praze ve svém rozsudku č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. 2. 2016 (str. 122-123 rozsudku) citací z judikátu NSS č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. 6. 2012, která popisuje rozdíl mezi aplikací imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku v rámci územního řízení a v rámci ZÚR se závěrem, že v případě ZÚR „...není možné, aby území, na němž jsou překračovány limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. To by ve svém důsledku muselo vést k nulovému rozvoji v některých oblastech, přičemž nelze vyloučit ani zhoršování situace v důsledku absence koncepčního řešení zatíženého území. To je v rozporu se samotným smyslem ZÚR, které musí vymežit plochy a koridory nadmístního významu (§ 36 odst. 1 stavebního zákona) a nemohou se při úvahách o jejich vymezení vyhnout územím nadlimitně zatíženým. Kromě toho vymezení plochy či koridoru, nelze ztotožňovat s umístěním stavby. Pod „vymezením“ si lze představit závazné zanesení (zakreslení, popsání) plochy či koridoru v územně plánovací dokumentaci. Samo toto vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku.“

Městský soud v Praze ve svém, výše uvedeném rozsudku k tomuto dále dodává: „Pokud jde tedy o zatížení území hlukem a imisemi v důsledku vymezených ploch a koridorů nadmístního významu, je třeba zásadně rozlišovat mezi ZÚR jako koncepcí a územním řízením, jako realizací konkrétního projektu, neboť každá z těchto fází má odlišné nástroje regulace a jinou míru podrobnosti. Míra podrobnosti VVURÚ zásad územního rozvoje jako koncepčního nástroje tedy musí podle názoru soudu zajistit popis současného stavu a predikci stavu reálně předpokládatelného v případě naplnění záměrů koncepce takové míry podrobnosti, aby byla v zásadě vyloučena možnost na základě zásad územního rozvoje bez dalšího umisťovat do nadlimitně zatíženého území další stavby bez uvážení až do naplnění maximálního stanoveného limitu nebo hodnoty s tím, že ostatní stavby budou nerealizovatelné. V tomto smyslu je tedy třeba vnímat požadavek holistického přístupu, který v citovaném rozsudku Nejvyšší správní soud zdůraznil, tedy že v průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno (nikoliv postaveno na jisto), zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území). Úkolem VVURÚ je tedy z hlediska hlukové a imisní zátěže v rámci pořizování zásad územního rozvoje ve vztahu k určitému záměru identifikovat současnou zátěž území a ostatní plánované záměry, kumulace jejichž vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší a hlukovou situaci v dané oblasti. V případě zjištění takových vlivů by měla být též koncipována přiměřená kompenzační opatření.“

Takže teze, které jsou obsahem i většiny níže uváděných námitek i připomínek - vycházejících převážně ze vzorových podkladů firmy Frank Bold advokáti s. r. o. - upozorňujících na nepřípustnost (a rozpor s právními předpisy) vymezených koridorů, umisťovaných do oblastí s aktuálně prokázanou nadlimitní zátěží a dále také na nepřípustnost (a rozpor s právními předpisy) vymezených koridorů s údajným překračováním imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku pořizovatel rovněž odmítá a považuje je za nepřipadné a v rozporu se SZ a principy územního plánování.

V procesu tvorby a pořizování ZÚR (ani hodnocení ZÚR) se různé hlukové a rozptylové studie nezpracovávají. Hodnocení se provádí bez těchto studií. Jejich využití není obvyklé ani u územních plánů, i když někdy ve zjednodušené podobě takové studie již použity byly. Standardní využití kvantitativních studií je až v procesu EIA, v územním a ve stavebním řízení. Takže pořizovatel nechápe znění námitek (či odůvodnění námitek), které požadují kvantifikaci úrovně hlukového, resp. imisního znečištění např. ve vztahu ke konkrétní zástavbě.

Ve vztahu k opatřením navrhovaným ve vyhodnocení SEA je nutné upozornit, že kromě míry podrobnosti (obecnosti) odpovídající měřítku ZÚR (viz ust. § 36 odst. 3 SZ), musí být tato opatření (s ohledem na vydání ZÚR ve formě opatření obecné povahy dle § 71 – 74 správního řádu) aplikovatelná nástroji územního plánování. Prostřednictvím ÚPD tedy nelze uplatňovat ani vymáhat úkony vyplývající ze zvláštních předpisů. Z těchto důvodů a v souladu s první větou návětí části I. bodu (1) Přílohy č. 4 Vyhl., musí ZÚR obsahovat opatření určená k minimalizaci negativních vlivů na ŽP výhradně ve formě kritérií a podmínek pro rozhodování ve vymezené ploše nebo koridoru, případně (dle ust. § 36 odst. 5 SZ) ve formě úkolů pro územní plánování. S tím koresponduje také úprava přílohy SZ, vymezující rámcový obsah vyhodnocení PÚR a ÚPD na ŽP (část A VVURÚ), provedená zák. č. 350/2012 Sb., konkrétně bodem 11. přílohy SZ, který ve vyhodnocení SEA ukládá zpracovateli navrhnout požadavky ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na ŽP.

V tomto smyslu vyhodnocení SEA v kap. 11. 1. navrhuje společné požadavky a úkoly pro územní plánování (ve smyslu platnosti pro všechny plochy a koridory vymezené návrhem 2. Akt ZÚR SK) obsahově zaměřené na minimalizaci vlivů na obytné prostředí (viz vždy první odrážka příslušného oddílu). V kap. 11. 2. jsou pak tyto požadavky upřesněny pro koridory obou částí SOKP, tj. D001 a D011 ve smyslu konkretizace navržených opatření pro ochranu obytné zástavby v obcích, které byly v dané úrovni podrobnosti vyhodnoceny jako potenciálně nejvíce dotčené. V odůvodnění těchto opatření (společných i specifických) jsou pak popsány konkrétní důvody pro jejich uplatnění včetně vazeb na související oborovou legislativu.

Také tento princip uplatňovaný pro vyhodnocování námitek (či odůvodnění námitek) a potvrzený i ustálenou soudní judikaturou považuje pořizovatel za vhodné zmínit hned v úvodu, aby již nemusel být obsírně zmiňován u každé jednotlivé námitky (či odůvodnění námitky), která se týká imisí a hluku.

### **Preambule 3**

Všechna stanoviska DO, které pořizovatel obdržel v rámci společného jednání (v souladu s § 37 odst. 2 SZ), byla vyhodnocena a se všemi DO byla 2. Akt ZÚR SK dohodnuta. Rovněž tento fakt považuje pořizovatel za vhodné zmínit hned na úvod vyhodnocení.

### **Poznámka 1**

Námítky a připomínky (např. nedostatečné posouzení jiných variant záměru a neproporcionalita navrženého záměru, neúnosné zatížení dotčené lokality s odkazy na hluk a imise, rozpor s cíli a úkoly územního plánování atd.) jsou vypracovávány skupinou „ekologických advokátů“ a používány kýmkoliv pro nesouhlas s jakýmikoliv navrhovanými záměry (nejen se záměry obsaženými ve 2. Akt ZÚR, ale s jakýmikoliv záměry a kdekoliv). Příkladem je vzorový podklad, který byl pro potřeby zasílání nesouhlasů zveřejněn na webových stránkách Zájmového sdružení obcí Klid při 1. aktualizaci ZÚR SK, která řešila obnovenou územně plánovací kodifikaci dálnice D3 a souvisejících staveb, či naprosto totožné znění námitek a připomínek pro rozdílné záměry 2. Akt ZÚR, což jenom potvrzuje přesvědčení pořizovatele, že odpůrci jakéhokoliv záměru ve spojení s „ekologickými advokáty“ (zde reprezentovanými firmou Frank Bold advokáti s. r. o.) používají naprosto totožnou vágní argumentaci, která se vyznačuje pouze bezobsažnými tvrzeními o rozporu s určitými ustanoveními právních předpisů a judikáty, příp. rozporu s nějakými závaznými dokumenty (např. PÚR).

V poznámce 1 pořizovatelem uvedené teze byly mj. i obsahem vyjádření odpůrce, kterým bylo hl. m. Praha, ke kasační stížnosti některých městských částí Prahy, čtyř středočeských obcí a několika občanů do rozsudku Městského soudu č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. února 2016, v němž se navrhovatelé domáhali zrušení SOKP v Aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy. Odpůrce k návrhovému bodu 18. Nepřiměřenost vymezení uvádí: „*Stěžovatelé přdestírají myšlenku, že k úspěšnosti návrhu postačí „početně bohatý katalog nějakých námitek a vlastní náhled na tyto otázky, přičemž soud si má vybrat, na čem postaví derogační důvod“.* Stěžovatelé směřují otázku přiměřenosti s otázkami subsidiarity a minimalizace zásahu. Princip subsidiarity znamená povinnost přijímat řešení na strukturálně nejnižší úrovni rozhodovacích procedur, logicky tedy na úrovni územního rozhodování. Naprostá většina stížních námitek přitom směřuje směrem přesně opačným, a to k úsilí o maximální přesnost.“ NSS (v rozsudku č. j. 5 As 49/2016 – 198 ze dne 25. května 2017) v reakci na výrok odpůrce uvádí: „*Pro úplnost Nejvyšší správní soud sděluje, že lze přisvědčit názoru odpůrce a ŘSD, podle nichž kasační stížnost ani Návrh nemohou být pouhým „početně bohatým katalogem“ jakýchkoliv argumentů, bodů, námitek či vlastních názorů, z nichž si má správní soud vybrat, na kterém z nich založí důvod pro zrušení napadeného OOP nebo alespoň jeho části. Soudy ve správním soudnictví jsou (s účinností novely č. 303/2011 Sb.) vázány rozsahem a důvody návrhu a není jejich úkolem, aby si domýšlely obsah návrhového bodu či kasační námítky, ani aby jej bez dalšího dovozovaly z kontextu či jiných částí (již tak velmi nepřehledného) podání stěžovatelů.*“ NSS na závěr zmínovaného rozsudku, kterým zamítlo kasační stížnost, dále uvádí: „*Nejvyšší správní soud nepovažuje za nezbytné explicitně reagovat na shrnující názor odpůrce (nicméně lze uvést, že principiálně lze s uvedenými úvahami v této konkrétní věci souhlasit).* Podstatným v nyní projednávaném případě je to, že Nejvyšší správní soud neshledal žádnou z kasačních námitek stěžovatelů důvodnou. Městský soud se v rámci soudního přezkumu nedopustil nezákonností nebo jiných vad namítaných stěžovateli v míře, která by musela vést ke zrušení napadeného rozsudku [příp. též ke zrušení napadené části AZÚR ve smyslu § 110 odst. 2 písm. b) s. ř. s.].“

## **Poznámka 2**

NSS (v rozsudku č. j. 5 As 49/2016 – 198 ze dne 25. května 2017) v souvislosti s uplatněnými připomínkami dále uvádí: „*Připomínky tedy dávají veřejnosti prostor pro vyjádření jejího názoru na obsah návrhu OOP, avšak nejsou prostředkem umožňujícím závazné prosazení jejích požadavků. S ohledem na jejich podstatu a priori nejsou ani podkladem, z něhož se zjišťuje skutkový stav (což samozřejmě neznamená, že ke zjištění skutkového stavu nemohou přispět).* Z logiky věci nelze spojovat právo veřejnosti na konzultaci, jenž je subjektivním vyjádřením jejího názoru, s objektivní kategorií věcné správnosti. Tím je předznamenán soudní přezkum vypořádání připomínek v rámci řízení o zrušení OOP nebo jeho části. Má-li správní soud přezkoumat, zda odpůrce řádně a dostatečně vypořádal připomínky veřejnosti, zabývá se především tím, zda dostal výše uvedeným kritériím, o nichž již Nejvyšší správní soud vícekrát pojednal, nikoliv hodnocením správnosti subjektivního názoru stěžovatelů. Takový požadavek se vymyká rozsahu soudního přezkumu a kompetenci soudu.“

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námítky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
1	<p><b>Obec Hovorčovice, Revoluční 33, 250 64 Hovorčovice, č. j. 178782/2016/KUSK a 178786/2016/KUSK, doručeno dne 5. 12. 2016</b> nedoručeno projednání námitek v radě (resp. v zastupitelstvu obce) – rozpor s § 6, odst. 6 písm. d) SZ</p> <p>Obec Hovorčovice upozorňuje na velkou dopravní zátěž komunikace, která prochází středem obce. Jedná se o „krajskou“ silnici III. třídy č. III/2438 a navazující III/2442, které spojují hlavní město Prahu a rezidenční oblasti severně od Prahy.</p> <p>Obec Hovorčovice si nechala vypracovat „Dopravní studii“, z které vyplývá, že obcí Hovorčovice projíždí denně až 9000 vozidel (obousměrně). Tuto studii má KUSK k dispozici od listopadu 2015, kdy jsme ji pro využití Odboru regionálního rozvoje zaslali dopisem č. j.: 2539/2015 ze dne 24. 11. 2015 (18. 11. 2015 elektronicky)</p> <p>Ve 2. aktualizaci ZÚR SK se do územně plánovací dokumentace vrací a závazně se umísťuje jako <u>veřejně prospěšná stavba VPS D011 Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) úsek Březiněves - D10</u> (také nazývaný „Pražský okruh“ označovaný nově jako dálnice D0), a to v trase, která navazuje na trasu vymezenou v ZÚR hl. m. Prahy.</p> <p>Tato trasa předpokládá <u>na území hl. m. Prahy</u> zřízení stavby MÚK Třeboradice, která bude napojovat na SOKP právě silnici č. III/2438 z Hovorčovic, <u>kteřá již leží na území Středočeského kraje</u>.</p> <p>Podle výše uvedené „Dopravní studie“ se tím dramaticky zvýší zatížení obce Hovorčovice tranzitní dopravou. Studie mj. prokázala, že dojezdové vzdálenosti i časy do blízkých i vzdálených cílů v hlavním městě jsou kratší právě přes Hovorčovice a napojení na SOKP je ještě vylepší a situaci v Hovorčovicích zhorší.</p> <p><b>1. námitka:</b></p> <p>V PD pro veřejné projednání 2. aktualizace ZÚR SK v textové části v „Odůvodnění“ ze září 2016 však <u>zcela chybí</u> zmínka o tomto napojení, tedy že SOKP bude napojen na krajskou silnici III. třídy mimoúrovňovou křižovatkou v Třeboradicích, která je sice na území hl. m. Prahy a není součástí ZÚR SK, ale navazující krajská komunikace III. třídy se již nachází ve Středočeském kraji, a tudíž má být součástí ZÚR SK.</p> <p>Obec Hovorčovice požaduje doplnit do textové části a eventuálně i do grafických příloh skutečnost, že VPS D011 (SOKP úsek Březiněves - D10) bude napojena na silnici III. třídy č. 2438 (Třeboradice - Hovorčovice - Měšice) na území Středočeského kraje, a tím se také významně dotýká obce Hovorčovice, což je na str. 16 dokumentu „Odůvodnění textová část“ <u>opominuto</u>, doplnit na str. 33 „Odůvodnění - textová část“ do části 6. a 7. (bod výroku se týká čl. 120) v odst. e) odrážka <u>požadavky na využití koridoru</u> také text jako nové odrážky:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• prověřit nutnost napojení silnice III/2438 na SOKP v MÚK Třeboradice z důvodů omezení negativních vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví v obci Hovorčovice</li> <li>• minimalizovat dopady dopravy (emise, hluk) na obyvatelstvo Hovorčovic vlivem tranzitní dopravy z napojení SOKP na silnici</li> </ul>	<p><b>1. námitka se zamítá</b></p>

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>č. III/2438. Navrhovaná doplnění začlenit do všech částí rozsáhlé dokumentace k projednávané 2. aktualizaci ZÚR SK, kde se řeší <u>VPS D011 SOKP úsek Březiněves-D10</u>.</p>	
	<p>Odůvodnění námitky:</p> <p><u>Obec Hovorčovice tuto námitku odůvodňuje</u> současným stavem tranzitní dopravy v obci a výše uvedenou „dopravní studii“. Na základě závěru studie má velké obavy z potenciálního budoucího navýšení transnitní dopravy přes obec Hovorčovice po komunikaci č. III/2438 po zprovoznění MÚK Třeboradice a SOKP v trase, jak je navrhována v 2. aktualizaci ZÚR SK.</p> <p>Tato krajská <u>komunikace III. třídy není vhodná pro radiální komunikaci</u> mezi SOKP a budoucím aglomeračním okruhem. Silnice neodpovídá takovému využití svým technickým stavem, šířkovým uspořádáním a také územím, kterým je vedena (zastavěné oblasti, centrum obce, kolize s místní dopravou a s MHD).</p> <p>Obec se také velmi obává situace, kdy aglomerační okruh nebude realizován (investorem je Kraj) a SOKP ano (investorem je MD ČR a stavba má podporu vlády i vedení hl. m. Prahy). Tím se může stát, že nové plánované radiální komunikace nebudou realizovány a přirozenou radiálou zůstane komunikace přes Hovorčovice.</p> <p>Výše uvedenými argumenty, požadavky, připomínkami a námitkami se obec Hovorčovice snaží chránit své obyvatele před nežádoucími vlivy dopravy (hluk, emise, bezpečnost).</p>	
	<p><b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b></p> <p>V současnosti se silnice III/2438 neuplatňuje jako radiální komunikace pro tranzitní dopravu (přes obec Hovorčovice) a nebude se uplatňovat ani pro uváděné „potenciální budoucí navýšení tranzitní dopravy“. Tranzitní doprava ve směru sever – jih se uskutečňuje převážně po dálnici D8 (E55), příp. po silnici I/9; omezeně se může uplatňovat i silnice II/243 (např. v případě úplných či částečných uzavírek na D8 či II/243). Navíc hlavně pro tranzitní (ale i pro běžnou) dopravu není vhodné pokračování silnice III/2438 na území Prahy – silnice (ul. Schoellerova) po průchodu Třeboradicemi končí v centru Čakovic (dále okolo zámku v pravém úhlu) ul. Cukrovarskou, resp. Kosteleckou na MÚK na dálnici D8.</p> <p>Po výstavbě severovýchodního úseku SOKP (stavba 520; v ZÚR SK VPS D011) není důvod, aby se hlavní tranzitní toky měnily a aby se pro ně uplatňovaly jiné komunikace, i když mírné (z hlediska vlivů – hluk a emise - přijatelné) zvýšení lokální převážně osobní dopravy je možné. Lokální dopravu na MÚK Třeboradice lze očekávat pouze z Hovorčovic a Měšic, omezeně ze Zlonína a Líbeznic. MÚK Třeboradice bude z velké míry sloužit jmenovaným obcím a pro koncovou dopravní obsluhu průmyslových areálů v Čakovicích a Letňanech.</p> <p>Podmínky pro zprovoznění MÚK Třeboradice (na území hl. m. Prahy) nelze stanovovat v ZÚR SK (viz legislativně daný obsah ZÚR; viz preambule 1 a 2 na str. 2 - 4).</p> <p>Z výše uvedeného plyne, že není nutné doplňovat další odrážky [<i>“minimalizovat dopady dopravy (emise, hluk) na obyvatelstvo</i></p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p><i>Hovorčovic vlivem tranzitní dopravy z napojení SOKP na silnici III/2438“ a „prověřit nutnost napojení silnice III/2438 na SOKP v MÚK Třeboradice z důvodů omezení negativních vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví v obci Hovorčovice“], navíc když z důvodu podrobnosti (viz preambule 1 a 2 na str. 2 - 4) jsou v ZÚR SK řešeny pouze vybrané silnice II. třídy a vyšší. V ZÚR SK je navržen komunikační systém mj. plánující rozložení zátěží vybudováním nových komunikací v návaznosti na vybudování SOKP v severovýchodním sektoru (VPS D011). Počítá se se zkapacitněním silnice I/9 se zaústěním na D8 novou MÚK mezi obcemi Zdiby a Sedlec (VPS 017) a novým trasováním silnice II/244 v úseku Mratín – Přezletice s napojením silnic III. tříd a s napojením MÚK na SOKP - dále s pokračováním silnice na území Prahy.</i></p> <p>Požadavku na „doplnění obce Hovorčovice do textové části na str. 16 Odůvodnění a eventuálně i do grafických příloh vzhledem ke skutečnosti, že VPS D011 (SOKP úsek Březiněves-D10) bude napojena na silnici III. třídy č. 2438 (Třeboradice - Hovorčovice - Měšice) na území Středočeského kraje, a tím se také významně dotýká obce“, nebude vyhověno. Jedná se o nepochopení výčtu obcí na str. 16; uvedeny jsou pouze obce, jejichž území koridor VPS zasahuje, tedy pouze hledisko územní. Ze stejného důvodu tak není např. uvedena obec Bořanovice. Obecně je nutné zdůraznit, že ZÚR jsou <u>územně</u> plánovací dokumentací, tedy hlavní hledisko je územní. Pokud bychom přijali premisu, že by se měly uplatňovat i hlediska jiná (např. dopravní) musely by být uvedeny v podstatě všechny obce severně od Prahy, protože realizace SOKP jako velmi významného záměru ovlivní dopravní situaci severní části Středočeského kraje. U všech VPS (v platných ZÚR SK) jsou uváděny dotčené obce vždy podle územního principu.</p>	
	<p>Obec Hovorčovice dále upozorňuje na zohlednění všech negativních vlivů ze všech ostatních staveb nadmístního významu, které obyvatelé obce Hovorčovice negativně ovlivňují. Je to patrné z dokumentu vyhodnocení vlivů 2. aktualizace na udržitelný rozvoj území (VVURÚ), kde ve většině sledovaných parametrů je obec Hovorčovice zatížena na nejvyšší stupeň (např. hlukem). Jedná se hlavně o kumulativní a synergické vlivy z těchto staveb:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Energetický zdroj Třeboradice,</li> <li>• rychlostní komunikace SOKP. nově dálnice D0,</li> <li>• Vysokorychlostní trať železnice Praha-Drážďany-Berlín (zkráceně VRT),</li> <li>• letiště Václava Havla Praha, resp. jeho nová paralelní vzletová a přistávací dráha,</li> <li>• rozšíření provozu na letišti Vodochody</li> <li>• stavba velmi vysokého napětí při západní hranici obce proti tzv. „blackoutu Prahy“, atd. apod.</li> </ul> <p>Tento kumulativní efekt staveb nadregionálního významu může způsobit, že již nebude v okolí Hovorčovic žádné území k řešení situace tranzitní dopravy popisované v předchozím bodě, např. na vybudování silničního obchvatu obce.</p> <p><b>2. námitka</b></p> <p>Obec Hovorčovice požaduje nezanedbávat posouzení kumulativních a synergických vlivů těchto staveb na obytné oblasti obce Hovorčovice.</p>	<p><b>2. námitka se zamítá</b></p>



č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p><b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b></p> <p>Obec Hovorčovice je obcí přímo sousedící s územím hl. m. Prahy a proto je nutné při posuzování zohledňovat navrhované záměry sledované v ÚPD Středočeského kraje i hl. m. Prahy. Území obce bylo v rámci vyhodnocení SEA 2. Akt ZÚR SK posouzeno jako limitně zatížené z hlediska ovzduší, hlukové zátěže, ZPF a krajiny (viz grafická schémata A.2.A1-s, A.2.A2-s, A.2.C-s, A.2.G-s a kap. 5 textové části vyhodnocení SEA) a současně je zahrnuto do oblasti možné koncentrace kumulativních a synergických vlivů v důsledku prostorové koncentrace záměrů nadmístního významu zahrnutých do ZÚR SK a návrhu 2. Akt ZÚR SK (oblast č. 1 Severní okraj Prahy - viz výkres č. A.VI a kap. 4 textové části vyhodnocení SEA). Předmětem posouzení v rámci 2. Akt ZÚR SK je koridor pro D011, vymezený pro umístění SOKP, úsek Březiněves – D10, jehož část nejvíce přilehající zástavbě Hovorčovic se nachází na území hl. m. Prahy. Ve vztahu k území obce může být tento záměr zdrojem vlivů zejména na ovzduší, hlukovou zátěž a nepřímo i na krajinu.</p> <p>Z obrázků 3. 1. až 3. 3. v kap. 3 textové části vyhodnocení SEA je patrné, že Energetický zdroj Třeboradice byl do vyhodnocení stavu ovzduší zahrnut, stejně jako emisní příspěvky z automobilové dopravy (viz obr. 3. 4. v textu kap. 3). Imisní situace, resp. překročení některého ze sledovaných imisních limitů v r. 2013 je zobrazeno v textu kap. 3 na obr. 3.8., 3.11., 3.14. a 3.17, souhrnně pak ve výkresu A. 1 Vlivy na obyvatelstvo. Z tohoto je patrné, že na území obce dochází pouze k překročení imisního limitu benzo(a)pyrenu a to na jižním okraji obce s přesahem na území sousední části Prahy - Třeboradice.</p> <p>Stávající hluková expozice území obce je patrná z obr. 3.25. a 3.26. kap. 3 textové části vyhodnocení SEA a z výkresu A.1. vlivy na obyvatelstvo. Ze záměrů sledovaných ZÚR SK se může na území obce kumulativně projevit hluková zátěž SOKP (v dotčeném prostoru koridor vymezen na území hl. m. Prahy), vysokorychlostní trať Praha – Drážďany (v ZÚR SK vymezen koridor D201, který však v rámci 2. Akt ZÚR SK není předmětem samostatného posouzení) a rozšíření letiště Vodochody. Nová paralelní vzletová a přistávací dráha letiště Praha/Ruzyně (VPS D300) by se v akustické situaci obce neměla významněji uplatňovat. Předpokládaná „limitní izofona“, která bude podkladem pro stanovení ochranného hlukového pásma, se nachází cca 9 km od zástavby v obci. Obdobně hranice navrhovaného ochranného hlukového pásma pro výhledový provoz letiště Vodochody se nachází cca 4 km od zástavby obce.</p> <p>Krajina na území obce se nevyznačuje žádnými hodnotami nadmístního významu, mj. též v důsledku intenzivní urbanizace ve sledovaném období 2004 – 2014 (viz grafická schémata A.1.C1b, A.1.D1a, A.1.F1, A.1.G2a+b, A.1.G.3 a A.2.G-s.) Z hlediska kumulativních vlivů na krajinu bude v podrobnějších dokumentacích zaměřena pozornost na vyhodnocení bariérového efektu liniových staveb dopravní a technické infrastruktury, pro jejichž umístění jsou v ZÚR SK vymezeny koridory E02 (nové vedení 400 kV), D201 (VRT) a SOKP vymezený na území hl. m. Prahy.</p> <p>Pro omezení vlivů dopravních staveb na imisní a akustickou situaci dotčených obcí formuluje vyhodnocení SEA jak společná, tak specifická opatření v podobě požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	negativních vlivů na ŽP (viz kap. 11. 1. a 11. 2. vyhodnocení SEA).	
	<b>3. námitka</b> Obec Hovorčovice upozorňuje na kolizi stávajícího koridoru trasy železniční vysokorychlostní tratě (VRT) Praha-Drážďany-Berlín se zastavěnými oblastmi a s veřejnou infrastrukturou v obci Hovorčovice. Jedná se o severní a severovýchodní část obce, kde jsou v koridoru VRT <u>stávající lokality rodinných domů</u> a zemědělská farma s bydlením a přímo v ose budoucí VRT se nachází ČOV obce Hovorčovice, která byla v loňském roce zrekonstruována a rozšířena její kapacita, a to za finančního příspěvku Evropské unie. Obec Hovorčovice proto požaduje přehodnotit vedení trasy VRT tak: <ul style="list-style-type: none"> <li>aby se v maximální míře nová trasa vyhnula zastavěným oblastem obce Hovorčovice,</li> <li>aby nova trasa nevyžadovala nutnou přeložku čistírny odpadních vod (ČOV) obce Hovorčovice,</li> <li>aby nová trasa nezatěžovala nadměrně hlukem zastavěné oblasti a případné i současné rozvojové oblasti pro bydlení v obci Hovorčovice.</li> </ul>	<b>3. námitka se zamítá</b>
	<b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b> Uvedená problematika není předmětem řešení 2. Akt ZÚR SK, do které nelze tuto problematiku zařadit vzhledem k jejímu přesnému a schválenému obsahu. Je třeba jí řešit připomínkou v rámci budoucího společného jednání úplné aktualizace ZÚR SK.	
<b>2</b>	<b>Obec Jenštejn, 9. května 60, 250 73 Jenštejn, č. j. 178408/2016/KUSK doručeno dne 5. 12. 2016</b> <i>(zastoupena Mgr. Jiřím Nezhybou, Frank Bold advokáti, s. r. o.)</i> nedoručeno projednání námitek v radě (resp. v zastupitelstvu obce) – rozpor s § 6, odst. 6 písm. d SZ; v příloze přiložený výpis z 23. zasedání Zastupitelstva obce Jenštejn z 29. 11. 2016 je nepatřičný, protože schválení předmětných námitek neobsahuje.	
	<b>Námitka</b> Podatel nesouhlasí s vymezením - záměru D011 - Koridor Silničního okruhu kolem Prahy: úsek Březiněves (D8) - D10 (+1 x MÚK) včetně všech vyvolaných přeložek a souvisejících staveb a veřejně prospěšné stavby pro záměr D011, a požaduje jejich vypuštění z textové i grafické části návrhu AZÚR SK.	<b>Námitka se zamítá</b>
	Odůvodnění námitky: <u>1. Neúnosné zatížení dotčené lokality</u> Navrhovaný záměr povede k významnému znečištění ovzduší a hlukovému zatížení lokality, která je již nyní nadlimitně zatížena. Již z akustické studie zpracované v roce 2010, na kterou podatel opakovaně odkazuje, vyplývá, že výstavbou navrženého Silničního	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>okruhu kolem Prahy dojde k dalšímu výraznému navýšení hodnot hladiny hluku, kdy plánovaný Pražský okruh navýší svým provozem hladinu akustického tlaku v nejbližší obytné zástavbě obce Radonice o 17,6 dB ve dne a o 23,3 dB noci. Stejně tak ze zpracované rozptylové studie „Vliv na obytnou zástavbu obcí Radonice, Vinoř, Jenštejn a Dehtáry“ vyplývá, že Silniční okruh kolem Prahy bude novým významným liniovým zdrojem znečišťování ovzduší, jehož imisní příspěvky zvýší v obcích Radonice, Jenštejn a Vinoř celkový imisní příspěvek dopravy. Nejedná se tedy jenom o „určité zhoršení kvality ovzduší a hlukové zátěže“ (str. 187 vyhodnocení SEA), jak se snaží marginalizovat zpracovatel, ale o zásadní zvýšení hlukové a imisní zátěže v dotčeném území.</p> <p>Skutečnost, že se jedná o území nadlimitně zatížené, ostatně zmiňuje i samotný pořizovatel na str. 9 přílohy č. 1 k vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území: „Část záměru zasahuje do území s překročením imisního limitu pro benzo[a]pyren...Záměr prochází ve dvou místech územím s překročením hlukových limitů v místech křížení s jinými komunikacemi (silnice II/610 a III/2444). V prostoru napojení silnice II/610 dochází k překročení hlukových limitů i v okrajové části zástavby.“</p> <p>Z ustanovení § 12 zákona č. 17/1992 Sb. o životním prostředí přitom vyplývá zákaz zatěžovat území nad míru jeho únosného zatížení ve smyslu, tedy i povinností všech příslušných orgánů veřejné moci zajistit dodržování nejvyšších přípustných limitů zatížení území jednotlivými znečišťujícími látkami a dalšími externalitami a v případě, že k překračování těchto limitů již dochází, neumožnit zhoršování dosavadního stavu a přijmout opatření k nápravě.</p> <p>Rovněž lze odkázat na čl. 35 odst. 1 Listiny základních práv a svobod, který přiznává každému právo na příznivé životní prostředí. Toto právo rozvíjí dále zákon o životním prostředí (č. 17/1992 Sb.), který v § 11 stanoví, že: „Území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení.“ Únosné zatížení území je definováno (§ 5) jako takové zatížení území lidskou činností, při kterém nedochází k poškozování životního prostředí, zejména jeho složek, funkcí ekosystémů nebo ekologické stability, přičemž (§ 8 odst. 2) poškozování životního prostředí je zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy; poškozování prostředí je již jednoznačně pouze nadlimitní a tedy protiprávní. V § 13 tohoto zákona je definována zásada předběžné opatrnosti: „Lze-li se zřetelem ke všem okolnostem předpokládat, že hrozí nebezpečí nevratného nebo závažného poškození životního prostředí, nesmí být pochybnost o tom, že k takovému poškození skutečně dojde, důvodem pro odklad opatření, jež mají poškození zabránit.“</p> <p>Z uvedených ustanovení tedy vyplývá zákonný zákaz zatěžování kteréhokoli území nad přípustnou míru. Podatel si je vědom judikatury správních soudů, že samotné ZÚR se nemohou dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či s nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. Na druhou stranu však správní soudy včetně Nejvyššího správního soudu vždy zastávaly názor, že výše uvedené nemůže „aprobovat přístup, který by na základě zásad územního rozvoje bez dalšího umožňoval umísťovat do nadlimitně zatíženého území další stavby... Zde právě vystupuje do popředí role zásad územního rozvoje coby koncepce, jež vyžaduje holistický pohled na věc. V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolitelné, nebo na projekty směřující k použití nezákonných praktik typu</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>salami – slicing (salámová metoda). Na vymezení jednotlivých záměrů v zásadách územního rozvoje je tedy třeba nahlížet celostním způsobem, a to zvláště tehdy, je-li zamýšleno vícero záměrů v již dosti zatížené části území (imisemi, hlukem apod.). To jinými slovy znamená, že při stanovení požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování ve vztahu k určitému záměru musí být zohledněna jak současná zátěž území, tak i veškeré plánované záměry, kumulace, jejichž vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší a hlukovou situaci v dané oblasti.“ (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526).</p> <p>Podle podatele výše uvedené plně dopadá na případ území, které má být dotčené záměrem D011. Posuzování, zda v budoucnu dojde k překročení limitů znečištění ovzduší či hluku, je nutné aplikovat v souladu s principem předběžné opatrnosti dle ustanovení § 13 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí. Pokud je s přihlédnutím ke konkrétnímu případu zřejmé, že nebude možné dosáhnout eliminace negativní vlivů na přípustnou úroveň, pak nemůže být takový záměr dále prosazován. Z přiložené akustické i rozptylové studie, na které podatel opakovaně odkazuje, nepochybně vyplývá, že přijetím záměru dojde k nevratnému poškození životního prostředí, ve smyslu přirozených podmínek existence člověka.</p> <p>Vzhledem k překročení hlukových a imisních limitů stanovených právními předpisy v případě realizace záměru D011, podatel považuje záměr D011 - Koridor Silničního okruhu kolem Prahy: úsek Březiněves (D8) - D10 (+1 x MÚK) včetně všech vyvolaných přeložek a souvisejících staveb vypustit.</p> <p>Podatel k tomu doplňuje, že zastupitelstvo obce Jenštejn po zrušení části ZÚR SK vymezující záměr D011 rozhodlo dne 29. 11. 2016 o pořízení změny územního plánu obce, která spočívá ve vypuštění územní rezervy pro stavbu SOKP.</p>	
	<p><b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b></p> <p>viz preambule 1 a 2 na str. 2 – 4.</p> <p>Také v tomto odůvodnění námitky se naprosto jasně potvrzují teze uváděné pořizovatelem v preambulích 1 a 2. „Ekologičtí“ advokáti často na jednu stranu tvrdí, že „<i>si uvědomují míru podrobnosti ZÚR</i>“, ale zároveň požadují úplně detailní posuzování záměrů. Dobře to dokumentuje toto odůvodnění námitky (<i>1. Neúnosné zatížení dotčené lokality</i>), v němž Mgr. Nezhyba uvádí: „<i>Pokud je s přihlédnutím ke konkrétnímu případu zřejmé, že nebude možné dosáhnout eliminace negativní vlivů na přípustnou úroveň, pak nemůže být takový záměr dále prosazován.</i>“ Když pomíneme obsahovou věcnost tvrzení – tedy, že názory <u>odborníků s příslušnou kvalifikací a autorizací</u> souhlasí s umístěním záměru SOKP - tak není naprosto jasné, jak Mgr. Nezhyba zjistil bez detailního posouzení a vyhodnocení, že umístění záměru není možné.</p> <p>Záměr SOKP a jeho vyhodnocení je v souladu např. s uváděným rozsudkem NSS ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526, neboť je v něm uváděno: „<i>Zde právě vystupuje do popředí role zásad územního rozvoje <b>co by koncepce</b>, jež vyžaduje holistický pohled na věc. V průběhu pořizování zásad by mělo být <b>koncepčně prověřeno</b>, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území)</i>“. Takže i NSS nahlíží na ZÚR jako na koncepci s koncepčním prověřením (tedy např.</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>bez kvantifikací), tzn. i tomu odpovídající mírou podrobnosti. Rovněž není možné věrohodně tvrdit, že „Vzhledem k překročení hlukových a imisních limitů stanovených právními předpisy v případě realizace záměru D011...“ jen na základě marginálních studií, které si objednaly obce v souvislosti s nesouhlasným stanoviskem k záměru SOKP. Interpretace výsledků relevantních studií vůči stanoveným limitům je náplní procesu EIA, územního a stavebního řízení, nikoliv procesu pořizování a projednávání ZÚR.</p> <p>Zastupitelstvo obce Jenštejn v souvislosti se <i>schválením pořízení změny územního plánu obce (spočívající ve vypuštění územní rezervy pro stavbu SOKP)</i> uvádí nejen své občany v omyl, protože v dotčeném <u>území</u> je záměr SOKP reálně plánován (resp. „hrozí jeho výstavba“). Z územního pohledu je tedy celkem irelevantní, že v ZÚR SK byl záměr soudy zrušen pro nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů.</p> <p>Obec jako orgán veřejné správy by měla důsledně dbát na dodržování zákonných předpisů, takže pokud obec klasifikuje toto dodržování zákonných předpisů jako absurdní, je to přinejmenším na pováženou. Ne každé obci (resp. jejím představitelům) mohou řešení, které obsahují ZÚR SK, vyhovovat. To ale neznamená, že obec bude čekat na to, až jí bude řešení „uspokojivě“ vyhovovat a v mezitím tak uvádět své občany v omyl se všemi právními důsledky z takového jednání plynoucími. K problematice vypouštění záměru z ÚP (pokud byl tento záměr soudem zrušen v ZÚR) formou změny se metodicky vyjádřilo MMR (č. j. MMR 31 658/2014-81, ze dne 2. 10. 2014), kdy se město Odolena Voda dožadovalo vypuštění MÚK Odolena Voda, se kterou nesouhlasí. Ve vyjádření MMR se mj. uvádí: „Ministerstvo konstatuje, že co se týká účinku soudního rozhodnutí o zrušení části zásad územního rozvoje na platný územní plán, (zde části Zásad územního rozvoje Středočeského kraje regulující záměr MÚK D006), nelze na základě účinného soudního rozhodnutí automaticky aplikovat § 54 odst. 5 stavebního zákona.“ a dále „Zrušení záměru v zásadách územního rozvoje neznámá automaticky jeho vypuštění z územního plánu. Postupem podle § 5 odst. 6 stavebního zákona (tj. ve smyslu povinnosti soustavně sledovat uplatňování územně plánovací dokumentace) obec s využitím odborné a metodické pomoci krajského úřadu [§ 67 odst. 1 písm. b) zákona o krajích], vyhodnotí, zda se změnily podmínky v míře vyžadující změnu územního plánu. V konkrétním případě se vyhodnocení podle § 5 odst. 6 stavebního zákona bude zejména týkat posouzení vlivu na veřejné zdraví záměru MÚK D006, protože právě absence posouzení tohoto vlivu byla jediným důvodem zrušení předmětné části Zásad územního rozvoje Středočeského kraje. Pokud tímto vyhodnocením Krajský úřad Středočeského kraje již disponuje, lze z něho vycházet.</p> <p><i>Shora zmíněné vyhodnocení, zda se změnily podmínky v míře vyžadující změnu územního plánu, je neopomenutelným podkladem při rozhodování zastupitelstva podle § 44 stavebního zákona o pořízení změny územního plánu.</i></p> <p><i>Pokud v období před shora popsáním vyhodnocením ve smyslu § 5 odst. 6 stavebního zákona bude podána žádost o správní rozhodnutí ve věci záměru MÚK D006, musí být vliv na veřejné zdraví tohoto záměru posouzen v rámci řízení.“</i></p> <p>Zastupitelstvo obce Jenštejn předně mělo na některém zasedání schválit uplatnění námitek k 2. Akt ZÚR SK, aby se nedostalo do rozporu s § 6 odst. 6 písm. d SZ.</p> <p>K ovzduší:</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>Ve stanovisku MŽP (jako DO na úseku ochrany ovzduší) ke společnému jednání (č. j. 005330/2010/KUSK, ze dne 12. 1. 2010) v rámci pořizování ZÚR SK se uvádí: „Z hlediska zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů: Z hlediska dopadů na kvalitu ovzduší je předkládaný návrh ZÚR hodnocen kladně. Pro určení vlivu na kvalitu ovzduší je především nutné hodnotit navrhované změny v dopravní infrastruktuře. Jedním ze základních kroků ke snížení negativních vlivů silniční dopravy na obyvatelstvo je omezení dopravy v obytných územích (zejména zřizováním obchvatů sídel hlavně pro nákladní a tranzitní dopravu). Dále navrhovaná dopravní řešení směřují ke zvýšení plynulosti dopravy s výsledným efektem snížení hlukové a exhalační zátěže obyvatelstva v sídlech. Tato zátěž však bude přenesena do koridoru navrhovaných kapacitních silničních staveb, ve kterých naopak dojde ke zvýšení koncentrací škodlivin emitovaných automobilovou dopravou.“ a dále pak: „předkládaný návrh je sestaven v souladu s programovými dokumenty Středočeského kraje, které se týkají ochrany ovzduší, zejména s „Integrovaným programem ke zlepšení kvality ovzduší Středočeského kraje“ a „Programem snižování emisí znečišťujících látek Středočeského kraje.“</p> <p>Vzhledem k tomu, že se vymezení SOKP v ZÚR SK a v 2. Akt ZÚR SK v podstatě neliší, můžeme konstatovat, že na rozdíl od firmy Frank Bold advokáti, s. r. o., DO na úseku ochrany ovzduší nezjistil jakékoli pochybení ve vymezení záměru, spíše právě naopak. Ve stanovisku MŽP (č. j. 003523/2016/KUSK) ke společnému jednání 2. Akt ZÚR SK se uvádí: „Z hlediska vlivu na ovzduší jsou celkově vymezené plochy a koridory dopravní infrastruktury (D001, D006, D011, D054 a D204) hodnoceny kladně, neboť vzhledem k rozdílné hustotě osídlení hl. m. Prahy a příměstských území bude celkově počet negativně ovlivněných obyvatel nižší.“</p> <p>K vymezování ploch a koridorů a k umisťování staveb v oblastech s aktuálně prokázanou nadlimitní zátěží se vyjádřil Městský soud v Praze ve svém rozsudku č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. 2. 2016 (str. 122-123 rozsudku) citací z judikátu NSS č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. 6. 2012, která popisuje rozdíl mezi aplikací imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku v rámci územního řízení a v rámci ZÚR se závěrem, že v případě ZÚR „...není možné, aby území, na němž jsou překračovány limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. To by ve svém důsledku muselo vést k nulovému rozvoji v některých oblastech, přičemž nelze vyloučit ani zhoršování situace v důsledku absence koncepčního řešení zatíženého území. To je v rozporu se samotným smyslem ZÚR, které musí vymezit plochy a koridory nadmístního významu (§ 36 odst. 1 stavebního zákona) a nemohou se při úvahách o jejich vymezení vyhnout územím nadlimitně zatíženým. Kromě toho vymezení plochy či koridoru, nelze ztotožňovat s umístěním stavby. Pod „vymezením“ si lze představit závazné zanesení (zakreslení, popsání) plochy či koridoru v územně plánovací dokumentaci. Samo toto vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku.“</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námítka / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>Městský soud v Praze ve svém výše uvedeném rozsudku k tomuto dále dodává: „<i>Pokud jde tedy o zatížení území hlukem a imisemi v důsledku vymezených ploch a koridorů nadmístního významu, je třeba zásadně rozlišovat mezi ZÚR jako koncepcí a územním řízením, jako realizací konkrétního projektu, neboť každá z těchto fází má odlišné nástroje regulace a jinou míru podrobnosti. Míra podrobnosti VVURÚ zásad územního rozvoje jako koncepčního nástroje tedy musí podle názoru soudu zajistit popis současného stavu a predikci stavu reálně předpokládatelného v případě naplnění záměrů koncepce takové míry podrobnosti, aby byla v zásadě vyloučena možnost na základě zásad územního rozvoje bez dalšího umísťovat do nadlimitně zatíženého území další stavby bez uvážení až do naplnění maximálního stanoveného limitu nebo hodnoty s tím, že ostatní stavby budou nerealizovatelné. V tomto smyslu je tedy třeba vnímat požadavek holistického přístupu, který v citovaném rozsudku Nejvyšší správní soud zdůraznil, tedy že v průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno (nikoliv postaveno na jisto), zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území). Úkolem VVURÚ je tedy z hlediska hlukové a imisní zátěže v rámci pořizování zásad územního rozvoje ve vztahu k určitému záměru identifikovat současnou zátěž území a ostatní plánované záměry, kumulace jejichž vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší a hlukovou situaci v dané oblasti. V případě zjištění takových vlivů by měla být též koncipována přiměřená kompenzační opatření.</i>“</p> <p>Ve vztahu k opatřením navržených ve vyhodnocení SEA je nutné upozornit, že kromě míry podrobnosti (obecnosti) odpovídající měřítku ZÚR (viz ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona) musí být tato opatření (s ohledem na vydání ZÚR ve formě opatření obecné povahy dle § 71 – 74 správního řádu) aplikovatelná nástroji územního plánování. Prostřednictvím ÚPD tedy nelze uplatňovat ani vymáhat úkony vyplývající ze zvláštních předpisů. Z těchto důvodů a v souladu s první větou závěti části I. bodu (1) Přílohy č. 4 Vyhl. musí ZÚR obsahovat opatření určená k minimalizaci negativních vlivů na ŽP výhradně ve formě kritérií a podmínek pro rozhodování ve vymezené ploše nebo koridoru, případně (dle ust. § 36 odst. 5 SZ) ve formě úkolů pro územní plánování. S tím koresponduje také úprava přílohy SZ, vymezující rámcový obsah vyhodnocení PÚR a ÚPD na ŽP (část A VVURÚ), provedená zák. č. 350/2012 Sb., konkrétně bodem 11. přílohy SZ, který ve vyhodnocení SEA ukládá zpracovateli navrhnout požadavky ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na ŽP.</p> <p>V tomto smyslu vyhodnocení SEA v kap. 11. 1. navrhuje společné požadavky a úkoly pro územní plánování (ve smyslu platnosti pro všechny plochy a koridory vymezené návrhem 2. Akt ZÚR SK) obsahově zaměřené na minimalizaci vlivů na obytné prostředí (viz vždy první odrážka příslušného oddílu). V kap. 11. 2. jsou pak tyto požadavky upřesněny pro koridory obou částí SOKP, tj. D001 a D011 ve smyslu konkretizace navržených opatření pro ochranu obytné zástavby v obcích, které byly v dané úrovni podrobnosti vyhodnoceny jako potenciálně nejvíce dotčené. V odůvodnění těchto opatření (společných i specifických) jsou pak popsány konkrétní důvody pro jejich uplatnění včetně vazeb na související oborovou legislativu.</p> <p>Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů v § 11 odst. 5 výslovně řeší otázku umístění zdroje znečištění do území, které je již nadlimitně zatěžováno: „<i>Pokud by provozem stacionárního zdroje označeného ve sloupci B v příloze č. 2 k tomuto zákonu nebo vlivem umístění pozemní komunikace podle odstavce 1 písm. b) došlo v oblasti jejich vlivu na úroveň znečištění k</i></p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p><i>překročení některého z imisních limitů s dobou průměrování 1 kalendářní rok uvedeného v bodech 1 a 3 přílohy č. 1 k tomuto zákonu nebo je jeho hodnota v této oblasti již překročena, lze vydat souhlasné závazné stanovisko podle odstavce 1 písm. b) nebo odstavce 2 písm. b) pouze při současném uložení opatření zajišťujících alespoň zachování dosavadní úrovně znečištění pro danou znečišťující látku (dále jen „kompenzační opatření“). Kompenzační opatření se u stacionárního zdroje označeného ve sloupci B v příloze č. 2 pro danou znečišťující látku neuloží, pokud pro ni zdroj nemá stanoven specifický emisní limit v prováděcím právním předpisu. Kompenzační opatření se dále neukládají u stacionárního zdroje nebo pozemní komunikace, jejichž příspěvek vybrané znečišťující látky k úrovni znečištění nedosahuje hodnoty stanovené prováděcím právním předpisem.“</i> Zcela jednoznačně jsou tedy stanoveny podmínky, za nichž lze v oblasti s překročenou imisní zátěží umísťovat další zdroje znečištění ovzduší. Prováděcím právním předpisem je vyhláška č. 415/2012 Sb., která uvedený příspěvek stanoví na 1 % ročního imisního limitu.</p> <p>Z této úpravy vychází i vyhodnocení SEA, které požaduje v konkrétních případech vytvoření územních podmínek pro realizaci vegetačních úprav v takovém rozsahu, který zajistí snížení imisního příspěvku PM<sub>10</sub> v okrajové obytné zástavbě pod 1 % ročního imisního limitu. Vyhodnocení SEA zde jde navíc výrazně nad rámec zákona ve smyslu přísnější ochrany obyvatel, neboť zákon uvedenou povinnost ukládá pouze pro stavby pozemní komunikace v zastavěném území obce, zatímco VVURÚ ukládá obdobná opatření i k záměrům vedeným mimo zastavěná území obce, pokud by jejich provozem mohlo dojít k nárůstu znečištění v obytné zástavbě. Popsaný přístup je tak zcela v souladu s principem vymezení ploch a koridorů a umísťování staveb v oblastech s aktuálně prokázanou nadlimitní zátěží, který uplatnil Městský soud v Praze ve svém rozsudku č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. 2. 2016 (str. 122-123 rozsudku – citace viz výše).</p> <p>K hluku:</p> <p>NSS rozhodnutím č. j. 1 As 135/2011 ze dne 31. 1. 2012 potvrdil rozsudek Městského soudu v Praze č. j. 10A 62/2009 – 122 ze dne 12. 5. 2011, podle kterého: „...nelze bez dalšího automaticky umísťovat stavby, které sice každá jednotlivě nepřitíží svým provozem dotčenému území nijak výrazně, ale v součtu jednotlivých případů znamenají postupné a významné přitěžování již nyní existující nadlimitní zátěží v území.“ Z hlediska konkrétní aplikace tohoto judikátu na předmětný úsek SOKP vyplývá, že v území, kde v současnosti (resp. v době probíhajícího řízení o umístění nové stavby) již existuje (bude existovat) nadlimitní hluková zátěž, bude nutné současně realizovat opatření ke snížení hluku také na stávajících komunikacích (např. instalace tichého povrchu vozovek, snížení nejvyšší dovolené rychlosti jízdy vozidel, omezení vjezdu nákladní dopravy a další). Tyto záležitosti však věcně náleží až do navazujících rozhodnutí o území. Pokud z nejrůznějších důvodů nebude možné tato opatření v požadovaném rozsahu provést, nebudou pro tuto stavbu příslušná rozhodnutí vydána.</p> <p>Z výše uvedeného je patrné, že citovaný judikát se vztahuje k fázi územního řízení, nikoliv k problematice pořizování ÚPD. Ve spojení s rozsudkem NSS č. j. 1 Ao 7/2011 ze dne 21. 6. 2012, který konstatoval, že „...vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku.“, je tak jednoznačně patrná celková struktura platné právní úpravy umísťování staveb v území nadlimitně zatíženém hlukem</p>	



č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námítka / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>nebo imisemi a také rozdíl v jejím řešení na úrovni ÚPD a v rámci rozhodování o území. Tento princip aplikoval i Městský soud v Praze ve výše citovaném rozsudku č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. 2. 2016 (str. 122-123 rozsudku – citace viz výše) a potvrdil NSS v rozsudku č. j. 5 As 49/2016 – 198 ze dne 25. května 2017, který se týkal zamítnutí kasační stížnosti některých městských částí Prahy, čtyř středočeských obcí a několika občanů právě do rozsudku Městského soudu č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. února 2016, v němž se navrhovatelé domáhali zrušení SOKP v Aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy. NSS mj. uvádí: „... např. u záměru SOKP 511, pro který byla žádost o územní rozhodnutí zamítnuta s odkazem na nemožnost dodržení hlukových limitů i při aplikaci dodatečných protihlukových opatření. Jak již bylo uvedeno výše, ani území, na němž jsou překračovány hlukové a imisní limity, není bez dalšího vyloučeno z dosahu regulace ZÚR. To, že byla zamítnuta žádost o vydání územního rozhodnutí pro konkrétní záměr – součást SOKP, samo o sobě nemůže znamenat, že v podrobnostech ZÚR nelze součást SOKP v dotčené oblasti vymezit. Na úrovni ZÚR totiž není možné předjímat, o jaké konkrétní podobě (záměru) té které součásti SOKP bude v budoucnu rozhodováno v územním řízení (lze se toliko domnívat, že nebude prosazován záměr způsobem a přesně v té podobě, pro které v minulosti byla zamítnuta žádost o vydání územního rozhodnutí; uvedené je však pro posouzení napadeného OOP a v podrobnosti ZÚR irelevantní).“.</p>	
	<p>Odůvodnění námítka:</p> <p><u>2. Nesprávné vyhodnocení dlouhodobých a trvalých vlivů na životní prostředí</u></p> <p>V rámci části „<i>Předpokládané dlouhodobé a trvalé vlivy na složky životního prostředí a odhad jejich významnosti</i>“ je možný vliv na obyvatelstvo a hygienu prostředí z hlediska hlukové zátěže a ovzduší hodnocen známkou „+2/-1.“ Znamka +2 přitom znamená potenciálně významný pozitivní vliv, což je vůbec nejlepší možné hodnocení, jaké může záměr získat (na škále -2, -1, 0, 1, 0, 2).</p> <p>Ve slovním popisu možného ovlivnění obyvatelstva a ovzduší plánovanou stavbou je uvedeno: „<i>Záměr vytvoří nový významný liniový zdroj hluku v území. Jako nejvíce problematické se jeví především přiblížení k obytné zástavbě obcí Vinoř a Podolanka, resp. přemostění zástavby s následnou výstavbou MÚK v její těsné blízkosti a přiblížení k obci Veleň (část Mirovice).</i>“ Text dále ve vztahu k Hlavnímu městu Praha uvádí: „<i>Záměr odvede automobilovou dopravu z hustě osídlených částí hl. města a propojí okrajové části Prahy a sídla na území Středočeského kraje. Na hlukovou akustickou situaci tedy z dlouhodobého hlediska působí v hustě osídlené zástavbě hl. města pozitivně.</i>“</p> <p><b>Takovéto hodnocení vlivu koridoru D011 na obyvatelstvo a ovzduší je dle přesvědčení navrhovatele zavádějící, nedostatečné, nesprávně provedené, logicky nekonzistentní a chybné.</b></p> <p>Dle podatele je především zřejmé (a to i formulací použitých pořizovatelem), že na jeho území by došlo vlivem výstavby SOKP k dalšímu nárůstu imisí v již tak nadlimitně zatíženém území. Přestože jsou tedy vlivy na částech území hodnoceny jako negativní, jsou vlivy koridoru D011 na obyvatelstvo a ovzduší na území Středočeského kraje celkově hodnoceny jako nejpozitivnější možné.</p> <p>Podatel je přesvědčen o tom, že co se týče Středočeského kraje, vliv plánované stavby D011 na obyvatelstvo a ovzduší musí být <b>hodnocen jako negativní, protože na území Středočeského kraje nedojde k žádnému úbytku dopravy, ale naopak dojde k</b></p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p><b>nárůstu dopravy přivedené z hlavního města Prahy.</b> V žádném případě není možné takovouto stavbu označit za stavbu, jejíž vliv na obyvatelstvo je potenciálně významně pozitivní. Takovéto hodnocení koridoru D011 považuje podatel za absurdní a nepřipustné. Především podle podatele <b>nelze zlepšovat situaci u jedné části zástavby za cenu vyvolání rizika u jiných obyvatel, kteří již nyní trpí nadlimitně zatíženým prostředím.</b> Veškeré nové komunikace musí splnit minimálně platné hygienické limity pro hluk z hlavních komunikací v chráněném venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb. Tento přístup má význam i s ohledem na možný nárůst intenzit dopravy v budoucnu.</p> <p>Navíc, i kdyby měl podatel připustit, že vybudování koridoru D011 pomůže snížit hluk či zvýšit kvalitu ovzduší v některých částech Středočeského kraje, z vyhodnocení není vůbec zřejmé, o jak velké zlepšení by ve skutečnosti šlo ve srovnání se zhoršením situace v již tak nadlimitně zatíženém území podatele. Tento předpoklad však nevychází z žádných reálných dat a lze jej tedy označit za pouhou nepodloženou domněnku.</p> <p>Nadto lze poukázat i na hodnocení „+2/-1“, které bylo použité ve vztahu k záměru D011. Toto hodnocení považuje podatel za zmatečné, jelikož není možné, aby zpracovatel hodnotil vliv jako negativní a současně jako nejvíce pozitivní. Na str. 14 vyhodnocení SEA se uvádí: „V případě přetrvávajících nejistot při hodnocení nebo při nedostatku potřebných údajů je možné vyjádřit odhad významnosti vlivu vyjádřit jako zlomek vyjadřující hodnoty dvou sousedních kategorií (tzn. 0/-1, -1/-2 atp.).“ V daném případě však nebyly hodnoceny dvě sousední kategorie, ale kategorie stojící téměř na zcela opačných koncích spektra. Podle podatele není možné, aby v rámci posouzení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví přetrvávala natolik zásadní nejistota, že zpracovatel v podstatě neví, zda bude mít záměr D011 významně pozitivní nebo mírně negativní vliv, jelikož takový postup svědčí o nesprávném zjištění skutkového stavu.</p> <p>Z tohoto důvodu považuje podatel hodnocení předmětného úseku SOKP za nesrozumitelné, nesprávně odůvodněné a nepřezkoumatelné.</p>	
	<p><b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b></p> <p>viz preambule 1 a 2 na str. 2 – 4.</p> <p>Z textu připomínky není zřejmé, v čem spočívá podatelem deklarovaná nedostatečnost, nesprávnost provedení a logická nekonzistentnost, resp. na základě jakých skutečností považuje výsledek posouzení za zavádějící a chybný. Vyhodnocení SEA zcela srozumitelně uvádí, že největší přínos z umístění a realizace záměru ve vymezeném koridoru D011 spočívá ve snížení dopravní zátěže v hustě zastavěných částech hlavního města s nejvyšší hustotou osídlení a zároveň nepopírá, že dojde k přenesení části těchto vlivů do území dotčeného vymezeným koridorem, resp. předmětným úsekem SOKP, které však vykazuje výrazně nižší hustotu osídlení. Celkově převažující kladné hodnocení SEA vychází z logické úvahy, že počet obyvatel, u kterých lze z výše uvedených důvodů předpokládat snížení expozice emisemi a hlukem z dopravy významně převyšuje počet obyvatel exponovaných v důsledku realizace uvedeného záměru. Pro omezení těchto vlivů doporučuje vyhodnocení SEA konkrétní opatření, která lze aplikovat prostřednictvím</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>nástrojů územního plánování.</p> <p>Z vymezení ve výkresové části vyhodnocení SEA (1:100 000) je jednoznačně patrné, že cca 70% trasy tohoto úseku SOKP se nachází na území hl. m. Prahy. Z výkresu A.I. (Vliv na obyvatelstvo a na kulturně historické hodnoty území, 1:100 000), ve kterém je schematicky vyznačeno zastavěné území sídel, je dále patrné, že „odklon“ do území Středočeského kraje mezi MÚK Satalice a MÚK Březiněves je vynucen územními podmínkami v prostoru Čakovic, Miškovic a Třeboradic, kde rozsah zástavby reálně neumožňuje vymezení koridoru, bez srovnatelných avšak rozsáhlejších vlivů na obyvatelstvo, než v případě vymezeného koridoru D011. Konceptně odlišné řešení RSOKP pak svojí vzdáleností od hl. m. Prahy ztrácí svoji atraktivitu pro tranzitní dopravu a v podstatě eliminuje hlavní důvody vymezení definované v Akt č. 1 PÚR.</p> <p>Pořizovatel upozorňuje na fakt, že VVURÚ je zpracováno v souladu s Příl. č. 5 Vyhl., v níž se mj. uvádí: „<i>Hodnotí se vlivy, které lze rozumně předpokládat, a to v rozsahu, podrobnosti a míře konkrétnosti, jakou má pořizovaná územně plánovací dokumentace. Vlivy se stanoví odborným odhadem.</i>“</p>	
	<p>Odůvodnění námitky:</p> <p><u>3. Nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů</u></p> <p>Podle bodu 6. Přílohy stavebního zákona má být součástí vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na udržitelný rozvoj území též zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant, včetně vlivů sekundárních, synergických a kumulativních</p> <p>V rozsudku ze dne 20. 5. 2010, č. j. 8 Ao 2/2010 - 664 NSS konstatoval, že „pořizování ZÚR lze považovat za optimální moment, kdy by mělo docházet k posouzení kumulativních a synergických vlivů záměrů zamýšlených v koncepci na jednotlivé složky životního prostředí. Při přijímání ZÚR je totiž ještě reálně možné efektivně se zabývat variantami řešení, a reagovat tak na případná zjištění týkající se synergického působení jednotlivých záměrů... Chybějící posouzení odpovídající bodu 5) přílohy stavebního zákona, resp. bodu f) přílohy č. 1 SEA směrnice, tedy představuje podstatné procesní pochybení odpůrce.“ Podobný názor NSS vyjádřil i v rozsudku ze dne 27. 1. 2011, č. j. 7 Ao 7/2010 – 133 a v rozsudku ze dne 20. 9.2011, č. j. 9 Ao 4/2011 – 78.</p> <p>V rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 NSS dále konstatoval povinnost provést reálné a poměrně důkladné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, za využití plné škály postupů daných přílohou stavebního zákona. NSS se nespokojil pouze s konstatováním, že takovéto vlivy v některých částech území existují a budou řešeny v budoucích řízeních. Podle NSS i v obecném koncepčním dokumentu jako jsou ZÚR, musí být vždy možný alespoň „hrubý odhad“ plánované zátěže. NSS dále výslovně odkázal na princip předběžné opatrnosti a dovodil, že je třeba při hodnocení vlivů brát v úvahu nejhorší možný scénář a nekalkulovat s tím, že se některé záměry nemusí realizovat. Neprovedení faktického posouzení kumulativních a synergických vlivů koridorů pro dopravní stavby, resp. ZÚR jako celku, na životní prostředí a lidské zdraví, pak bylo hlavním důvodem, proč NSS v uvedeném rozhodnutí zrušil celé Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje.</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námítka / Odůvodnění rozhodnutí o námítce	Rozhodnutí
	<p>Z právních předpisů i z judikatury NSS tedy jasně plyne, že vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů záměrů na životní prostředí je esenciální součástí vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí. Opomenutí tohoto vyhodnocení proto představuje podstatné procesní pochybení.</p> <p>Vyhodnocení vlivů 2. A ZÚR SK na životní prostředí a na udržitelný rozvoj území je však dle názoru podatele zpracováno zcela nedostatečně, neboť v něm zcela chybí reálné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů důsledků realizace záměrů vymezených v ZÚR. Předložená SEA sice kapitolu nazvanou Hodnocení kumulativních a synergických vlivů na životní prostředí obsahuje, avšak obsah této kapitoly je nutno považovat za zcela nedostatečný.</p> <p>Na str. 199 vyhodnocení SEA jsou ve vztahu k záměru D011 vyjmenovány střety s některými stávajícími plánovanými záměry a v závěru je konstatováno, že „Za uvedených podmínek lze realizaci záměru označit za plně akceptovatelnou i při zohlednění veškerých kumulativních a synergických vlivů.“</p> <p>SEA tedy sice identifikuje možné problémové lokality, avšak navzdory názvu příslušné kapitoly samotné hodnocení kumulativních a synergických vlivů (ani kvalitativní, ani kvantitativní) neprovádí. Z vyhodnocení tedy není zřejmé, zda je jak současné, tak plánované (v důsledku realizace záměrů obsažených v ZÚR) zatížení území ještě přípustné, anebo zda jde nad rámec limitů, tedy únosného zatížení území.</p> <p>Vymezení koridoru D011 do nadlimitně zatíženého území, je v SEA k návrhu AZÚR SK odůvodněno údajným snížením zátěže životního prostředí obyvatel Hlavního města Prahy, v němž se má, v důsledku nových navrhovaných komunikací, dopravní zátěž snížit. Jak již bylo zmíněno výše, tento předpoklad nevychází z žádných reálných dat a lze jej tedy označit za nepodloženou domněnku, není zde ani přibližně stanoveno, o jak velké snížení zátěže se má jednat. Zpracovatel SEA podle přesvědčení podatele pochybil, když nezajistil, aby SEA obsahovalo dostatečné podklady o současném stavu zátěže území a skutečné, na konkrétních datech založené, vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů záměrů, jejichž realizaci v daném území by navržené znění 2. A ZÚR SK umožnilo.</p> <p>Za zcela zásadní vadu vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů záměru D011 podatel považuje skutečnost, že zpracovatel nevzal při v hodnocení v úvahu již existující záměry. Zdrojem negativních vlivů zejména na ovzduší a veřejné zdraví jsou přitom jak záměry již existující, tak záměry zamýšlené do budoucna. Výčet záměrů nacházejících se v dotčeném území uvedený v tabulce č. 6.2 na str. 197 přitom uvádí pouze záměry navrhované v 2. A ZÚR SK, přičemž neuvádí již existující záměry - silnice pro motorová vozidla Praha – Mladá Boleslav, silnice třetí třídy Horní Počernice – Radonice a silnice Vinoř – Radonice, letecký provoz na letišti Kbely a v menší míře i na letišti Ruzyně, u hluku jsou to rovněž průmyslové zdroje v Praze a okolí.</p> <p>Jestliže zpracovatel při hodnocení nezohlednil všechny záměry, které by mohly mít relevantní vliv na ovzduší či veřejné zdraví, nemohlo být provedené vyhodnocení synergických vlivů úplné a dostatečné. V této souvislosti podatel dokazuje na rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 13. 8. 2013, 50 A 12/2013 - 87, v němž soud uvedl: „Posouzení kumulativních a synergických vlivů</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>záměrů musí být přezkoumatelné, aby bylo možné určit, nejen jaké složky životního prostředí mohou být dotčeny, ale také kumulace jakých plánovaných a také již realizovaných záměrů, byla v určitém místě hodnocena... Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů záměru D011 s jinými záměry, ať plánovanými nebo stávajícími, v oblasti, kde by tyto vlivy přicházely v úvahu, neobsahuje Příloha č. 4 ani v příloze 1.1.“</p> <p>Provedené vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů navíc ve vztahu k znečištění ovzduší a vlivu na obyvatelstvo vůbec zmiňuje toliko hlukovou zátěž a koncentraci benzo(a)pyrenu v ovzduší, nicméně se vůbec nezabývá např. koncentrací částic PM10 ze stávajících a plánovaných silničních komunikací. Vyhodnocení nejenže neobsahuje řádný popis a vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, ale ignoruje též konkrétní údaje o aktuální zátěži v území, kam má být koridor D011 umístěn. I proto je v rozporu s požadavky přílohy stavebního zákona.</p>	
	<p><b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b></p> <p>Obecně k vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů:</p> <p>Postup vyhodnocení vlivů 2. Akt ZÚR SK na ŽP vychází z Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na ŽP vydaného ve Věstníku MŽP č. 02/2015. Podkladem pro posouzení kumulativních a synergických vlivů jsou analýzy prezentované v kap. 4. a 5. textové části vyhodnocení SEA. V kap. 4. 2. jsou vymezena a popsána území s rizikem vzniku kumulativních a synergických vlivů na základě prostorové analýzy, tj. prostorové koncentrace záměrů, pro jejichž umístění vymezují ZÚR SK ve znění aktualizací č. 1 a č. 2 plochy nebo koridory, a záměrů, sledovaných v rámci aktuálních ÚAP ORP Brandýs n. Labem, ORP Černošice a ORP Říčany. Tyto oblasti jsou, včetně ploch a koridorů vymezených ZÚR SK, graficky vymezeny ve výkresu A.VI. Kumulativní a synergické vlivy (1:100 000). Složková analýza vymezující oblasti s „limitní zátěží“ jednotlivých složek ŽP vychází z údajů obsažených v kap. 3., 4. a 5. vyhodnocení SEA. Schematicky jsou pak tyto oblasti zobrazeny ve „složkových boxech“ v rámci zmíněného výkresu A.VI. Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů je pak provedeno v rámci oddílu D. hodnotících tabulek jednotlivých ploch a koridorů posuzovaných v rámci vyhodnocení SEA 2. Akt ZÚR SK, kde jsou v rámci jednotlivých složek ŽP uvedeny ostatní plochy a koridory vymezené v ZÚR SK, které mohou být ve spojení s posuzovanou plochou nebo koridorem zdrojem kumulativních a synergických vlivů na danou složku. Kvalitativní charakteristika je vyjádřena stručným komentářem a kvantitativní hodnocení pak bodovým ohodnocením v 5-ti stupňové Likkertově škále v intervalu od -2 (významně negativní vliv) do +2 (významně pozitivní vliv). Verbální shrnutí kumulativních a synergických vlivů je pak obsahem kap. 6. 2. textové části dokumentace. Opatření pro předcházení, omezení nebo kompenzaci zjištěných vlivů jsou již uvedena bez rozlišení původu v oddílu E. hodnotících tabulek (viz tabulková příloha č. 1 vyhodnocení SEA) s průmětem do kapitol 8. a případně 11. textové části vyhodnocení SEA. Z uvedeného tedy vyplývá, že v podrobnosti odpovídající měřítku ZÚR:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) jsou v rámci posouzení kumulativních a synergických vlivů náležitě zohledněny vlivy ostatních ploch a koridorů vymezených v ZÚR SK;</li> <li>b) oblasti s možným výskytem kumulativních a synergických vlivů, ať už z důvodu prostorové koncentrace navrhovaných</li> </ul>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>záměrů nebo z důvodu identifikované stávající limitní zátěže v rámci SEA jsou vymezeny a v posouzení zohledněny;</p> <p>c) kvalitativní i kvantitativní hodnocení kumulativních a synergických vlivů je provedeno.</p> <p>Kumulativní a synergické vlivy koridoru D011:</p> <p>Z obrázků 3.6. až 3.20. uvedených v textu kap. 3 textové části dokumentace je jednoznačně patrné, že podle aktuálních údajů dostupných v době zpracování vyhodnocení SEA nedochází na území Středočeského kraje, které je dotčeno vymezením koridoru D011, k překračování platných imisních limitů sledovaných škodlivin s výjimkou benzo(a)pyrenu (viz obr. 3.8).</p> <p>Pokud jde o stávající hlukovou zátěž v území vymezeného koridoru D011 uvádí: „U zájmového území záměru D011 - SOKP (Březiněves – D10) dosahují maximální hladiny hluku v noci 75 dB. Tyto hodnoty se nachází v jihovýchodní části záměru v okolí rychlostní silnice D10. Překročení limitu pro starou hlukovou zátěž v noční době je patrné u zástavby v okolí silnice II/610 na území obcí Dřevčice a Podolanka a podél silnice III. třídy na území obce Hovorčovice. K překročení limitu pro hluk v okolí hlavních komunikací v noci dochází podél silnice III. třídy na území obcí Sluhy, Veleň a Přezletice. Dále dochází k překročení limitu pro hluk v noční době u zástavby v okolí komunikací na území Prahy. Rozsah zástavby, kde dochází k překročení limitu pro hladinu hluku ve dne (jak pro starou zátěž tak i okolí hlavních komunikací) odpovídá zástavbě zasažené překročením limitu hladin nočního hluku.“ To vše doloženo obrázkem 3.25. dále v textu, ze kterého je patrné prostorové rozložení nadlimitní hlukové zátěže, resp. jeho omezení na bezprostřední okolí stávajících komunikací. Z obou těchto analýz je tedy zřejmé, kde je současné zatížení území ještě přípustné a kde jde nad rámec limitů, neboť nadlimitně zatížené oblasti (plochy) jsou graficky vymezeny. Koridor D011 není ve své převážné části vymezen v území, kde dochází k překročení platných imisních a hlukových limitů. S obytnými lokalitami, které lze z tohoto hlediska považovat za nadlimitně zatížené, se dostává do střetu jen zcela okrajově a SEA ve všech těchto případech formuluje opatření odpovídající podrobnosti ZÚR. Co se týče výhledového zatížení území (v důsledku realizace záměrů obsažených v ZÚR), je otázka irelevantní, protože záměr ani nemůže být realizován tak, aby jeho realizací došlo k překročení limitu (u hluku), resp. v případě překročení musí být realizována opatření pro alespoň zachování dosavadní úrovně znečištění. Rozbor této problematiky je podrobně popsán v Odůvodnění rozhodnutí o námitce k bodu 1. Neúnosné zatížení dotčené lokality.</p> <p>NSS uvádí v rozsudku č. j. 5 As 49/2016 – 198 ze dne 25. května 2017, který se týkal zamítnutí kasační stížnosti některých městských částí Prahy, čtyř středočeských obcí a několika občanů do rozsudku Městského soudu č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. února 2016, v němž se navrhovatelé domáhali zrušení SOKP v Aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy: „Nejvyšší správní soud připomíná, že posouzení kumulativních a synergických vlivů (Cumulative Environmental Assessment, tzv. CEA) je vysoce odbornou otázkou a ve vztahu ke konkrétním záměrům či koncepcím se jedná o činnost, do které správní soudy mohou zasahovat minimálně, a to pouze z hlediska, zda kompetentní správní orgán postupoval zákonem předepsaným způsobem (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 1. 2011, č. j. 7 Ao 7/2010 - 133). Z rozsudku zdejšího soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 - 526, publ. pod č. 2698/2012 Sb. NSS), dále plyne: Obsah tohoto hodnocení vyplývá z přílohy stavebního zákona a z přílohy I směrnice SEA a musí zahrnovat alespoň popis vhodné metodologie, zjištění a popis stavu životního prostředí a složek, které by mohly být negativně</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námítky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p><i>ovlivněny, identifikaci a popis možných kumulativních a synergických vlivů, posouzení těchto vlivů (zejména zhodnocení jejich předpokládaných dopadů na složky životního prostředí a učinění závěru, zda jsou dopady akceptovatelné, případně za jakých podmínek), vymezení kompenzačních opatření a stanovení pravidel monitorování kumulativních a synergických vlivů. [...] V souladu se zásadou minimalizace soudního zásahu soud přezkoumá, zda posouzení má uvedené náležitosti (zda bylo řádně provedeno), zda je srozumitelné a logicky konzistentní; samotnou odbornou obsahovou stránkou se však nezabývá.“</i></p>	
	<p>Odůvodnění námítky:</p> <p><u>4. Nedostatečné posouzení kompenzačních opatření</u></p> <p>Předložené vyhodnocení vlivů na životní prostředí vychází z předpokladu, že se podaří eliminovat negativní vlivy, které způsobí realizace záměru D011, prostřednictvím navržených kompenzačních opatření. Ve vztahu k D011 jsou navrhována protihluková opatření a opatření snižující znečištění ovzduší, přičemž se jedná o budování vegetační bariéry, tvořené dřevinami se zvýšenou schopností zachytávat prach, vegetační úpravy, apod. Cílem je zajistit „splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby, v případě míst bezprostředního kontaktu s obytnou zástavbou s rezervou 3 dB,“ či „V úsecích bezprostředního kontaktu s obytnou zástavbou realizovat výsadbu v takovém rozsahu, který zajistí snížení imisního příspěvku PM10 v okrajové obytné zástavbě pod 1 % ročního imisního limitu.“</p> <p>Podle podatele jsou uvedená opatření formulována naprosto nedostatečně a <b>není z nich zřejmé, jaké faktické snížení hluku či znečištění ovzduší jimi může být dosaženo</b>. Jak samotný pořizovatel konstatoval na vícerech místech zpracovaného posouzení SEA, území je již v současnosti nadlimitně zatíženo hlukem a imisemi, přičemž chce do území umístit záměr, který v daném území způsobí další významné zatížení. <b>Aby nedošlo ke zhoršení stávající neúnosné situace, musely by být kompenzační opatření tedy provedené takovým způsobem, aby byl přírůstek imisí způsobených SOKP nulový nebo dokonce záporný.</b> Jakýkoliv jiný výsledek by totiž nezákonně zhoršoval stávající situaci nadlimitně zatíženého území.</p> <p>Podatel je přitom přesvědčen, že navržená opatření jsou formulována zcela vágně a nelze z nich dovodit, že by jejich důsledkem mohl být nulový či záporný přírůstek imisí. Předložené vyhodnocení SEA tak neobsahuje přezkoumatelné vyhodnocení <b>dopadu navržených kompenzačních opatření</b>. Z tohoto důvodu dle podatele jimi nelze odůvodňovat umístění záměru D011 do již nadlimitně zatížené lokality.</p>	
	<p><b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b></p> <p>viz preambule 1 a 2 na str. 2 – 4.</p> <p>Opatření doporučená v rámci posouzení vlivů ÚPD na ŽP musí, kromě přiměřené míry podrobnosti (viz ust. § 36 odst. 3 SZ), vycházet z faktu vydání ÚPD jako opatření obecné povahy dle ust. § 171 – 174 správního řádu. Z toho logicky vyplývá, že tato opatření musí být možné uplatnit (aplikovat) prostřednictvím nástrojů územního plánování v rámci kompetencí jednotlivých orgánů územního plánování vymezených SZ. Jejich hierarchická závaznost ve smyslu ust. § 36 odst. 5 SZ pak zajišťuje jejich kontrolu a</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>vymahatelnost. Z tohoto rámce vychází příloha SZ, vymezující rámcový obsah vyhodnocení vlivů PÚR a ÚPD na ŽP, novelizovaná zák. č. 350/2012 Sb. V bodu 11. přílohy SZ se požaduje „návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace vlivů na ŽP“. Ve vazbě na první větu závěti části I. bodu (1) Přílohy č. 4 Vyhl. mohou být tyto požadavky formulovány jako „...kritéria a podmínky pro následné rozhodování o možných variantách změn v území...“ nebo s ohledem na ust. § 41 odst. 3 ve spojení s ust. § 36 odst. 5 SZ jako „úkoly pro územní plánování“.</p> <p>Vyhodnocení SEA v kapitole 11. v úvodu popisuje genezi těchto požadavků, které vycházejí z návrhu opatření pro předcházení, minimalizaci, snížení nebo kompenzaci zjištěných nebo předpokládaných vlivů, na základě posouzení jednotlivých vymezených ploch a koridorů v hodnotících tabulkách (viz příloha č. 1 vyhodnocení SEA) a dále z jejich shrnutí (dle charakteru) do opatření koncepčních, prostorových a projektových (společných nebo specifických) v kapitole 8. V dalších částech kap. 11 vyhodnocení SEA jsou pak uvedena opatření společná pro všechny koridory a plochy vymezené návrhem 2. Akt ZÚR SK (kap. 11.1.) a opatření specifická (kap. 11.2.) určená pro konkrétní plochy nebo koridory, resp. jejich dílčí části, které jsou vždy územně lokalizovány. Obě kategorie požadavků jsou formulovány v míře podrobnosti odpovídající měřítku ZÚR, přičemž se předpokládá jejich upřesnění a rozpracování v nižším stupni územně plánovací resp. projektové dokumentace (viz též rozsudek Městského soudu v Praze čj. 10A 159/2015 - 222 ze dne 26. 2. 2016). Určitá míra obecnosti doporučených opatření je v měřítku ZÚR, resp. v ÚPD v tomto kontextu nutná a žádoucí. Stanovuje se jen „cílový požadavek na splnění limitu, příp. s určitou rezervou“ s tím, že jednoznačná lokalizace v území a způsob jejich technického provedení je obsahem zmíněných nižších stupňů územně plánovací a projektové dokumentace. Na úrovni ZÚR postačuje předpoklad, že opatření je v daném místě realizovatelné, resp. že vyslovený požadavek je splnitelný, a to ve všech případech posuzovaných koridorů a ploch platí. V případě, že je realizace opatření spojena s územními nároky (protihlukové valy, pásy izolační zeleně apod.) formuluje vyhodnocení SEA požadavek na „vytvoření územních podmínek“ pro umístění a realizaci těchto opatření. Uplatnění požadavku v ZÚR formou úkolu pro územní plánování zajišťuje, ve smyslu platné právní úpravy jeho závaznost a vymahatelnost po linii SZ.</p> <p>Ochranu před hlukem včetně stanovení hlukových limitů primárně upravuje zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví (§ 30 – 34) a navazující předpisy. ÚPD a orgány územního plánování tedy nemají zákonné zmocnění pro uplatňování a kontrolu požadavků uvedených v této části připomínky.</p> <p>K problematice „testování“ navrhovaných opatření z hlediska jejich účinnosti se vyjádřil Městský soud v Praze ve svém rozsudku č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. 2. 2016 (str. 114 rozsudku). „Pokud jde o námitku, že navrhovaná opatření nejsou testována z toho pohledu, zda budou dostatečná k dodržení závazných limitů (hlukové limity, imisní limity atd.), není zřejmé, proč by z tohoto pohledu daná opatření testována být měla. Tuto zcela nekonkrétní námitku nelze relevantně posoudit. Pouze nad rámec věci lze poukázat na to, že z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, čj. 1 Ao 7/2011-526, vyplývá, že vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší (§ 6 odst. 1 zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší) či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (§ 30 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb., o</p>	



č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p><i>ochraně veřejného zdraví). Území, na němž jsou tyto limity a hodnoty překračovány, není a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad územního rozvoje.“</i></p> <p>Pořizovatel se ztotožňuje s replikou hl. m. Prahy, která vystupovala v roli odpůrce v kasační stížnosti některých městských částí Prahy, čtyř středočeských obcí a několika občanů do rozsudku Městského soudu č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. února 2016, v němž se navrhovatelé domáhali zrušení SOKP v Aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy. Odpůrce k návrhovému bodu 15. <i>Kompenzační opatření</i> kasační stížnosti uvedl: „Podle odpůrce nestanoví právní předpisy přesný požadavek na míru kompenzačních opatření. Stanovisko MŽP ze dne 2. 8. 2013 nelze testovat v rámci soudního přezkumu, protože je testováno v proceduře společného jednání a následných jednání. V soudním přezkumu nelze nahrazovat vůli ministerstva vykonávat konkrétní podobu státní správy představou soudu o její ideální podobě. Otázka souladu se stanoviskem dotčeného orgánu má formální povahu, a pokud obě strany (pořizovatel a dotčený orgán) nespátřují nesoulad, nelze jej nahradit úvahou soudu.“</p> <p>NSS (v rozsudku č. j. 5 As 49/2016 – 198 ze dne 25. května 2017) k tomuto 15. bodu uvádí: „... uvedená relativně obecná opatření v sobě z povahy věci zahrnují dílčí možná řešení, jejichž rozpracování je svěřeno nižším stupňům ÚPD. V žádném případě nejde o relativizaci kompenzačních opatření.“ a dále pak: „Povinnost soudu řádně odůvodnit rozhodnutí totiž nelze chápat tak, že musí být na každý argument strany podrobně reagováno (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25. 3. 2010, č. j. 5 Afs 25/2009 - 98, publ. pod č. 2070/2010 Sb. NSS). Z rozhodnutí městského soudu je zřejmý názor, že míra obecnosti formulace kompenzačních opatření odpovídá úrovni ZÚR, přičemž opatření mají být konkretizována a blíže závazně stanovena na úrovni nižší ÚPD.“</p>	
	<p>Odůvodnění námitky:</p> <p><u>5. Neposouzení vlivů na veřejné zdraví</u></p> <p>Podle bodu 6. Přílohy ke stavebnímu zákonu musí vyhodnocení zásad územního rozvoje na životní prostředí obsahovat zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant politiky územního rozvoje nebo územně plánovací dokumentace, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných, přičemž se hodnotí vlivy na obyvatelstvo, lidské zdraví, biologickou rozmanitost, faunu, floru, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima, hmotné statky, kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického a vlivy na krajinu včetně vztahů mezi uvedenými oblastmi vyhodnocení.</p> <p>Podatel k této otázce dále odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 4. 2014, č. j. 4 AOs 1/2013-125, v němž se soud vyjádřil k vyhodnocování vlivů na veřejné zdraví ve vztahu k záměru tzv. Vestecké spojky, která byla součástí ZÚR. K této otázce Nejvyšší správní soud uvedl: „Odpůrce povinnosti vyhodnotit mj. i vlivy zásad územního rozvoje ... na lidské zdraví nedostál, a to ani v rámci vyhodnocení jiných složek životního prostředí. Toto vyhodnocení nebylo konkrétněji provedeno ani v rámci vyhodnocení vlivů na obyvatelstvo (s. 157-162 textové části vyhodnocení SEA) a nelze za něj považovat ani odkazy na problematiku lidského zdraví, jaké jsou ve vyhodnocení SEA obsaženy např. v návaznosti na problematiku ochrany ovzduší a imisních limitů pro ochranu zdraví lidí (s. 32-35, 139 či 187), hlukových limitů (s. 72, 134 či 177), v souvislosti s rozvojem letecké dopravy (s. 142 či</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>195), výstavbou vedení vysokého napětí (s. 173 textové části vyhodnocení SEA). Jak správně konstatoval krajský soud, odpůrce nevěnoval konkrétní pozornost dopadům zásad územního rozvoje, resp. záměru Vestecké spojky na zlepšení či zhoršení zdravotního stavu populace (obyvatel), opomněl provést kvantitativní a kvalitativní analýzu závažnosti (hrožících) zdravotních problémů a vymezit, jaký vliv na ně může koncepce mít, a to včetně odpovídajících priorit pro územní plánování. Krajský soud nepochybil, pokud nevěnoval bližší pozornost vymezení, jakých konkrétních zdravotních problémů by se měla analýza vlivů koncepce na lidské zdraví týkat a jaké priority pro územní plánování by z takového posouzení měly být vyvozeny.“</p> <p>Výše uvedené lze plně vztáhnout i k nyní předloženému vyhodnocení SEA, které se vlivem záměru D011 na veřejné zdraví vůbec nezabývá, kromě občasných odkazů na překračování hlukových a imisních limitů či počtu dopravných nehod. Pořizovatel se však ani tentokrát nevěnoval dopadům na zdravotní stav populace (obyvatel), vůbec neuvádí kvantitativní a kvalitativní analýzu závažnosti stávajících či hrožících zdravotních problémů a nevymezil, jaký vliv na ně může koncepce mít.</p> <p>Z tohoto důvodu předložený návrh v rozporu s požadavky stavebního zákona a zákona o posuzování vlivů na životní prostředí neobsahuje řádné a dostatečné vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví.</p>	
	<p><b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b></p> <p>viz preambule 1 a 2 na str. 2 – 4.</p> <p>Tvrzení podatelky je mylné. Hodnocení vlivů na veřejné zdraví (HIA) je konkrétní dokument, který má určenou strukturu, metodiku atd., a tento dokument nebyl zpracován zcela záměrně. Ve smyslu přílohy ke stavebnímu zákonu, která vymezuje rámcový obsah vyhodnocení vlivů PÚR, ZÚR a územního plánu na ŽP není HIA povinnou součástí vyhodnocení SEA. Hodnocení vlivů na obyvatele a lidské zdraví je provedeno standardním způsobem v částech „Vlivy na obyvatelstvo a hygienu prostředí (hluková zátěž)“.</p> <p>Citovaný rozsudek NSS se vztahuje k původním ZÚR SK, vydaným v r. 2012. Vyhodnocením vlivů koridoru D011 na lidské zdraví se vyhodnocení SEA zabývá v kap. 6.1.1., oddíl „Vlivy na obyvatelstvo, hlukovou zátěž, veřejné zdraví“ (str. 170 – 172), který obsahuje jak kvalitativní (popisné), tak kvantitativní posouzení vlivů včetně jejich časového rozlišení. Vyhodnocení SEA identifikuje dotčené obce a jejich části, které mohou být realizací stavby nejvíce exponovány (Vinoř, Podolanka, Přezletice, Veleň, Mitrovce), specifikuje jednotlivá rizika možných účinků včetně jejich kvantifikace odpovídající podrobnosti měřítka ZÚR (odborný odhad) a zároveň nastiňuje opatření k minimalizaci těchto vlivů, která jsou následně konkretizována a odůvodněna v kap. 11. V dotčeném prostoru vyhodnocení SEA identifikuje vyšší počet dotčených obyvatel, v porovnání s koridorem D001. Zároveň však konstatuje, že:</p> <p><i>„Z výsledků hodnocení nicméně vyplývá, že i v tomto případě jsou změny v míře rizika na úrovních, které nejsou ve smyslu ohrožení zdraví populace významné a v praxi ani nebudou představovat reálně rozpoznatelnou změnu v území. Například počty případů onemocnění či hospitalizace ani zdaleka nedosáhnou hodnoty 1 případ (tj. jeden nemocný v součtu za všechny dotčené obyvatele), nejvyšší hodnota činí 0,015 a je tedy evidentní, že reálně k nárůstu počtu onemocnění v praxi nedojde.“</i></p> <p><i>Obdobně jako u záměru D001 bude ovšem komunikace působit jako zdroj obtěžování a rušení spánku. V případě, že budou zcela</i></p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p><i>splněny stanovené požadavky a nejvyšší hodnoty hlukové zátěže se dotknou pouze nejbližší okrajové zástavby, bude počet obtěžovaných/rušených obyvatel činit řádově desítky osob; pokud se bude jednat o střední úroveň hlukové zátěže okrajové zástavby dotčených obcí, půjde řádově o stovky osob.</i>“</p> <p>Kromě zástavby v bezprostřední blízkosti koridoru, identifikuje vyhodnocení SEA také „...vzdálenější exponovanou zástavbu“, kterou je „....zástavba v centrálních a vzdálenějších částech výše uvedených sídel a dále zástavba Třeboradic, Miškovice, Veleně, Jenštejna a Radonic. Počet ovlivněných obyvatel se zde pohybuje v řádu tisíců osob, míra ovlivnění však již bude (při dodržení stanovených opatření a požadavků legislativy) mnohonásobně nižší.“</p> <p>Závěry posouzení kumulativních a synergických vlivů jsou prezentovány v kap. 6.2.2. (str. 197 – 199). Posouzení reflektuje jak stávající zátěž území (formou vymezení území s překročením některého z platných imisních nebo hlukových limitů), tak rizika případné budoucí zátěže spojená s realizací ostatních staveb, pro jejichž umístění ZÚR SK ve znění aktualizací č. 1 a 2 vymezují plochy nebo koridory. Metodologie tohoto posouzení je podrobně popsána kap. 6.1.1. vyhodnocení SEA.</p>	
	<p>Odůvodnění námitky:</p> <p><u>6. Nedostatečné posouzení jiných variant záměru a neproporционаlnost navrženého záměru</u></p> <p>Vyhodnocení SEA se na str. 227 - 237 zabývá posouzením alternativní varianty vedení okruhu, a to tzv. Regionální varianty SOKP (dále jen „RSOKP“). Vyhodnocení dospívá k závěru, že je varianta SOKP výhodnější než varianta RSOKP, a to zejména z důvodu, že „V případě řešení ve variantě RSOKP dojde k nárůstu automobilové dopravy na mnoha silně zatížených úsecích komunikační sítě uvnitř hlavního města v jeho intenzivně urbanizovaném území se stávající často kapacitní zástavbou. Ovlivnění zastavěného území obcí Nedvězí, Zlatá, Pacov, Třebohostice, Škvorec, Úvaly, Horoušanky, Jirny, Zlatá, Tuchoměřice, Lichoceves, Velké Přílepy, Svrkyně, Řež, Větrušice, Sedlec, Bořanovice, Líbeznice, Hovorčovice, Veleň, Brázdim, Popovice, Brandýs n. L. Významnější emisní zátěž z důvodu větší délky trasy RSOKP.“ SEA dále hodnotí SOKP více pozitivně z důvodu nižšího zasažení obytné zástavby, větší přijatelnosti z hlediska kvality ovzduší v sídlech, a z důvodu větší dopravní účinnosti.</p> <p>Podatel s provedeným srovnáním a jeho výsledky zásadně nesouhlasí a považuje ho za nesprávné. Především je nutné zdůraznit, že trasa RSOKP je na rozdíl od SOKP umístěna převážně mimo zastavěné území hl. m. Prahy a okolních měst a obcí. Jak vyplývá z dokumentu „Komentář k trasování silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) v jeho severozápadní a východní části“, který byl k vedení RSOKP vypracovaný Ing. Milanem Strnadem, autorizovaným inženýrem pro dopravní stavby – ČKAIT 0000264, v dubnu 2011, vedení RSOKP vytváří rezervní plochy pro rozvoj metropole uvnitř okruhu, zlepšuje hygienické podmínky, snižuje negativní vliv na složky životního prostředí, zvyšuje bezpečnost provozu a uživatelský komfort a k tomu je i ekonomicky výhodnější (stavební náklady se sníží o cca 34 miliard Kč, tedy zhruba o jednu polovinu). Výše uvedené vlastnosti výrazně převažují nad skutečností, že tato varianta znamená prodloužení okruhu o cca 15 km.</p> <p>Závěr zpracovatele o tom, že varianta SOKP je více výhodná z hlediska kvality ovzduší, je tedy nelogický a nepřezkoumatelný.</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námítky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>V rámci vyhodnocení vlivů na životní prostředí a na veřejné zdraví mělo být především zváženo to, zda a případně v jak dlouhém úseku bude koridor veden v nadlimitně zatíženém území, a kolik obyvatel tak bude nadměrným hlukem a imisemi dotčeno. Vyhodnocení v této souvislosti na str. 235 uvádí, že rozsah zasažení obytné zástavby je nižší v případě SOKP. V této souvislosti uvádí výčet obcí dotčených SOKP a RSOKP. Podle podatele je však tento výčet zavádějící, neboť zatímco u SOKP je výčet obcí, u nichž bude trasa koridoru „v kontaktu se zástavbou“, v případě RSOKP zpracovatel účelově používá širší pojem „ovlivnění zastavěného území obcí.“ Ve výčtu obcí ovlivněných vymezením SOKP tak zcela neodůvodněně chybí obce Radonice či Jenštejn, ačkoli k ovlivnění jejich území vedením tohoto koridoru zcela nepochybně dojde.</p> <p>Podatel opětovně odkazuje na pozitiva RSOKP, jak byly popsány ve studii „Komentář k trasování silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) v jeho severozápadní a východní části“, který byl k vedení RSOKP vypracovaný Ing. Milanem Strnadem. Z dopravního hlediska by RSOKP mimo jiné zajistila odklon tranzitní a vnější dopravy mimo zastavěné území (sídelní útvary) severního a východního sektoru hl. m. Prahy včetně související aglomerace a rozdělila dopravní zátěže na stávajících a navržených komunikacích. Z hlediska ekologického by byla trasa RSOKP, na rozdíl od navrhovaného SOKP, prakticky bezkonfliktní a tudíž realizovatelná.</p> <p>Provedené vyhodnocení jiných variant vedení silničního okruhu je tedy podle podatele nesprávné, naproti tomu z jím předložených odborných podkladů vyplývá, že by byl RSOKP méně invazivní variantou, než je tomu u SOKP.</p> <p>Podatel připomíná, že dopravní stavby představují vždy závažný zásah do dotčeného území, a to nejen ve vztahu k pozemkům, po nichž přímo vedou, ale i ve vztahu ke svému okolí, což má vliv na vlastnická práva vlastníků dotčených pozemků a staveb v obci, neboť je nelze buď vůbec využít ke stávajícímu či zamýšlenému účelu (např. k bydlení), nebo toto užívání bude výrazně omezeno (zásahem do nerušeného výkonu vlastnického práva z důvodu obtěžování hlukem, znečištěním ovzduší či vibracemi). V důsledku toho je zásadním způsobem narušeno prostředí obce, jeho kvalita a hodnoty, a je znemožněn další rozvoj obce v místě, kudy silnice vedou a v jejich okolí.</p> <p>V této souvislosti lze odkázat na judikaturu správních soudů, z níž vyplývá, že aby byl zásah provedený opatřením obecné povahy přípustný, musí splňovat požadavek proporcionality, tedy musí mít zásadně výjimečnou povahu, musí být prováděn z ústavně legitimních důvodů a jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle (zásada subsidiarity a minimalizace zásahu (srov. usnesení rozšířeného senátu NSS ze dne 21. 7. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009-120)).</p> <p>Soud při přezkumu opatření obecné povahy postupuje dle algoritmu, který zahrnuje též „přezkum obsahu napadeného opatření obecné povahy z hlediska jeho proporcionality, tedy konkrétně, zda napadené opatření obecné povahy vůbec umožňuje dosáhnout sledovaný cíl, zda opatření obecné povahy a sledovaný cíl spolu logicky souvisí a zda cíle nelze lépe dosáhnout jiným prostředkem, jakož i zda opatření obecné povahy omezuje své adresáty co nejméně; v neposlední řadě soud také zkoumá, zda je následek napadeného opatření obecné povahy úměrný sledovanému cíli.“ (rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 14. 8. 2013, č. j. 50 A 13/2013-85).</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námítky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>Uvedené podmínky však nejsou v případě záměru D011 dodrženy, jelikož nejsou naplněny požadavky na zásah provedený opatřením obecné povahy:</p> <p>a) Není proveden v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, tj. neomezuje své adresáty co nejméně - není dodržena zásada minimalizace zásahu – sledovaného cíle by totiž bylo možné dosáhnout i prostřednictvím alternativní varianty RSOKP, která je situována dále od obytné zástavby.</p> <p>b) Porušení principu proporcionality lze spatřovat i v tom, že dodržení nejvýše přípustných limitů zatížení území (tedy mj. zákonných limitů hlukové zátěže a znečištění ovzduší) představuje jednu z podmínek proporcionality zásahu do vlastnického práva dotčených osob, který spočívá ve vymezení území pro záměry, jež by takovéto zatížení zvýšily. Jestliže AZÚR SK směřuje k umožnění realizace záměru, který by vedl k prohloubení překročení těchto limitů v daném území, nemohou být výše uvedené podmínky proporcionality takového zásahu splněny.</p> <p>Takováto změna nemůže mít ústavně legitimní a o zákonné cíle opřený důvod (neboť směřuje ke stavu, který by byl v rozporu s obecně závaznými právními předpisy), není činěna jen v nezbytně nutné míře (takovouto mírou je pouze stav, který požadavkům právních předpisů vyhovuje nebo to alespoň lze důvodně očekávat) ani nevede rozumně k zamýšlenému cíli (nelze považovat za „rozumné“, pokud 2. AZÚR SK vytváří předpoklady pro záměry zhoršující stav v území, čemuž by naopak územní plánování mělo předcházet), a je založena na libovůli (postrádá přezkoumatelné odůvodnění výběru variant SOKP).</p> <p>Vzhledem k uvedenému se v případě D011 jedná o zásah rozporný se zásadou přiměřenosti (proportionality), neboť především lze sledovaného cíle dosáhnout jinak.</p>	
	<p><b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b></p> <p>Požizovatel si dovoluje poznámku. Není pravda, že: „ ... <i>není dodržena zásada minimalizace zásahu – sledovaného cíle by totiž bylo možné dosáhnout i prostřednictvím alternativní varianty RSOKP, která je situována dále od obytné zástavby.</i>“ Různými „aktivisty“ prosazovaná tzv. regionální varianta SOKP se přibližuje (či vymezený koridor vede přes obytnou zástavbu) k obytné zástavbě na mnoha místech (např. v celém východním segmentu u obcí Jirny, Horoušany, Úvaly, Škvorec, Zlatá atd. – podrobný rozbor trasování ve vztahu k obytné zástavbě je uveden dále).</p> <p>Pokud by byla tzv. regionální varianta SOKP navrhována rovněž s koridorem 600 m (tedy 300 m od osy na obě strany jako v původních ZÚR SK) - v tom případě: obytná zástavba obce Zápy by se dotýkala okraje koridoru a ležela by cca 300 m od osy koridoru; obytná zástavba obce Jirny by ležela 50 m od okraje koridoru a ležela by cca 350 m od osy koridoru; obytná zástavba části obce Horoušanky by se dotýkala okraje koridoru a ležela by cca 300 m od osy koridoru; obytná zástavba obce Úvaly by se dotýkala okraje koridoru SOKP a ležela by cca 300 m od osy koridoru SOKP; u obce Škvorec by šel koridor přes obytnou zástavbu a ta by byla vzdálena cca 250 m od osy koridoru SOKP; obytná zástavba části obce Třebostice by ležela ve vzdálenosti cca 50 m od okraje koridoru SOKP a ležela by cca 350 m od osy koridoru SOKP; u obce Zlatá by koridor šel přes obytnou zástavbu a ta by byla vzdálena</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námítka / Odůvodnění rozhodnutí o námítce	Rozhodnutí
	<p>cca 250 m od osy koridoru SOKP; obytná zástavba části obce Pacov by se dotýkala okraje koridoru SOKP a ležela by cca 300 m od osy koridoru SOKP.</p> <p>Pro srovnání s navrhovanou trasou SOKP pořizovatel uvádí orientační údaje, které vyplývají z ÚP dotčených obcí: zástavba obce Jenštejn leží 200 m od okraje koridoru a 300 m od osy koridoru; obec Přezletice cca to samé; obec Podolanka má 3 objekty na hranici koridoru a 150 m od osy koridoru; obec Radonice cca 300 m od okraje koridoru a cca 450 od osy koridoru.</p> <p><b>Takže z uvedených srovnání jednoznačně vyplývá, že účelové proklamace o větší vzdálenosti tzv. regionální varianty SOKP od obytné zástavby a z ní plynoucích dalších utilitárních vývodů nejsou pravdivé.</b></p> <p>Nelze také souhlasit s tvrzením, že: „Z dopravního hlediska by RSOKP mimo jiné zajistila odklon tranzitní a vnější dopravy mimo zastavěné území (sídelní útvary) severního a východního sektoru hl. m. Prahy včetně související aglomerace a rozdělila dopravní zátěže na stávajících a navržených komunikacích. Z hlediska ekologického by byla trasa RSOKP, na rozdíl od navrhovaného SOKP, prakticky bezkonfliktní a tudíž realizovatelná.“, a to z následujících důvodů:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Podstatná část zatížení okruhu je generována nikoliv nadregionálními tranzitními vazbami, ale aktivitami na území hl. m. Prahy, zejména uvnitř SOKP ve sledované podobě. Území hl. m. Prahy má uvnitř SOKP velký rozsah transformačních ploch (např. v oblasti Vysočan). Jejich žádoucí využití se promítne i do indukce dopravních vazeb na SOKP.</li> <li>2. Menší část aktivit je vně okruhu, avšak v jeho dobré dostupnosti většinou stávajícími radiálami. Jsou to zejména logistické areály při některých radiálách. Jejich poloha vně okruhu umožňuje dobrou dostupnost k cílům (kde je realizována spotřeba) uvnitř tohoto území.</li> <li>3. Uvnitř SOKP jsou terminály metra (Zličín, Černý Most, Letňany) a budoucí Písnice (resp. Jesenice), které umožňují zachycení jak individuální automobilové dopravy, tak přestupu z autobusové dopravy.</li> <li>4. Uvnitř SOKP jsou rovněž nejvýznamnější komerční zóny (Letňany, Zličín, Černý Most), které indukují mimořádně velké objemy přepravních vazeb. Zásobování „z venku“, návštěvnost z větší části z kompaktního území Prahy, kde je podstatná část obyvatel metropolitního regionu.</li> <li>5. Poloha okruhu umožňuje rozváděcí efekty k cílům/zdrojům uvnitř a tedy omezení tlaku na radiální trasy uvnitř okruhu.</li> <li>6. Relativně vysoká četnost MÚK a jejich dostupnost na okruhu vede k omezení tranzitních vazeb přes vnitřní území.</li> <li>7. Role tzv. aglomeračního okruhu je především ve významu přivaděčů sídel na radiální trasy (komunikace v kategoriích D, R, I. třída). Vzhledem k většině úrovnových křižovatek tzv. aglomeračního okruhu je umožněn přístup okolních obcí (to v případě komunikace kategorie R není možné). V Pražském regionu v podstatě jediným významným zdrojem/cílem širších vazeb je největší středočeské město Kladno.</li> <li>8. Průchodnost území v tzv. regionální variantě SOKP je velice problematická. V některých případech byla náročná i stabilizace vedení podstatně méně konfliktní silnice kategorie II. třídy, které tvoří převažující část tzv. aglomeračního okruhu. Využití stávajících MÚK na tzv. aglomeračním okruhu s radiálami (v kategoriích D) téměř není možné (a to ani po přestavbě) pro SOKP.</li> <li>9. Tzv. regionální varianta SOKP neřeší radiální vazby od oddáleného SOKP, které by ve většině případů znamenaly potřebu</li> </ol>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námítka / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>kapacitní trasy na městský okruh resp. jiné kapacitní komunikace v Praze. Může se jednat o poměrně dlouhé úseky procházející zastavěným územím, vyžadující další stavby k propojení na stávající síť.</p> <p>10. Námět znamená znehodnocení investice do stávající trasy SOKP na východě města, která umožňuje vysočanskou radiálou a trasou Kbelské propojení radiál I/12, D11, D10 a D8.</p> <p>11. Oddálení SOKP (v tzv. regionální varianta SOKP) by výrazně snížilo jeho využívání, důsledkem by bylo přetěžování Městského okruhu a dalších komunikací v kompaktním území Prahy.</p> <p>Srovnávat náklady projektově ověřené trasy s vysokým rozsahem „kompenzačních“ opatření s ideovým (neproověřeným) námětem, kde tyto souvislosti nejsou zahrnuty je neprofesionální. Pro hodnocení jsou významné faktory účinnosti komplexního systému, za nějž předkládanou tzv. regionální variantu SOKP (reflektující určité parciální zájmy) nelze považovat.</p> <p>Dopravní koncepce byla stabilizována v ÚP VÚC Pražského regionu. Při řešení konceptu tohoto ÚP VÚC bylo prověřováno několik relevantních variant tras a výsledná varianta byla promítnuta do schválené dokumentace. Proto byla trasa SOKP převzata do ZÚR SK. Ve stanovisku DO k návrhu ZÚR SK – MD ke společnému jednání ze dne 6. 1. 2010, č. j. 565/2009-910-UPR/8 není k předloženému trasování SOKP jakákoliv výhrada a ve stanovisku MD k námitkám (ze dne 28. 6. 2011, č. j. zn. 262/2011-910-UPR/4) je vyjádřen souhlas pouze s trasou obsaženou v ZÚR SK: „<i>MD trvá na v ZÚR vymezeném koridoru pro SOKP, stavba č. D011, úsek Březiněves (D8) – R10. Trasa SOKP je stabilizována v územním plánu hl. m. Prahy a v územním plánu velkého územního celku Pražského regionu jako výsledek dlouhodobého a opakovaného procesu vyhledávání a projednávání mnoha variant.</i>“</p> <p>Ve stanovisku DO k návrhu 2. Akt ZÚR SK – MD ke společnému jednání ze dne 6. 1. 2016, č. j. 694/2015-910-UPR/2 není k předloženému trasování SOKP jakákoliv výhrada.</p> <p>Z uvedeného vyplývá, že zpracovatel neměl žádný relevantní důvod posuzovat variantní řešení SOKP. Navíc se řídil rozsudkem Městského soudu v Praze č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. 2. 2016, ve kterém se v souvislosti s variantním řešením SOKP uvádí: „...<i>Pokud bylo konstatováno, že návrh A-ZÚR mohl být legitimně postaven jako invariantní, z hlediska zákonnosti procesu pořizování A-ZÚR bylo nutně postačující, aby VVURÚ, právě s ohledem na vztah k ZÚR vyplývající z ust. § 37 odst. 1 stavebního zákona, posoudilo právě a pouze variantu, jež byla předmětem návrhu A-ZÚR.</i>“</p> <p>Osoba zúčastněná na řízení, kterou bylo ŘSD, v kasační stížnosti některých městských částí Prahy, čtyř středočeských obcí a několika občanů do rozsudku Městského soudu č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. února 2016, v němž se navrhovatelé domáhali zrušení SOKP v Aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy, k návrhovému bodu 5. <i>Invariantní návrh AZÚR</i> uváděla: „<i>Z VVURÚ jednoznačně vyplynulo, že oddálení SOKP dále od Prahy („aktivní varianta - variantní řešení“) by vedlo k nežádoucímu vyššímu zatížení Městského okruhu uvnitř hl. města Prahy, k přetížení dalším komunikacím v silně urbanizovaném území ve vnitřní části Prahy, ke ztrátě významné části funkcí SOKP (např. rozvod vnější zdrojové a cílové dopravy, realizace některých vnitroměstských dopravních vztahů mezi okrajovými částmi Prahy, omezení krizových situací v dopravě na stávající dopravní síti v centrální části Prahy, vytvoření podmínek pro rehabilitaci některých uličních prostorů a veřejných prostranství) a ke snížení atraktivity polohy vůči</i></p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>jádrovému městu. V AZÚR je upřednostněn zájem města jako celku, přitom jsou řešeny také lokální dopady. Jakkoliv se jeví z lokálního pohledu logické odmítání realizace nové dopravní infrastruktury z titulu ovlivnění standardů životních podmínek některých městských částí, z celoměstského měřítka jde o neudržitelný postup, který by v podstatě vedl k paralyzaci rozvoje a naplňování cílů města.“ Pořizovatel 2. Akt ZÚR SK se s tímto vyjádřením ztotožňuje.</p> <p>K tomuto použitému identickému bodu (invariantnost návrhu) NSS uvádí v rozsudku č. j. 5 As 49/2016 – 198 ze dne 25. května 2017, který se týkal zamítnutí této kasační stížnosti: „<i>Také u tohoto bodu Nejvyšší správní soud konstatuje, že vznesenou námitku již velmi podrobně vypořádal městský soud v napadeném rozsudku. Jeho závěry jsou logické, opřené o relevantní ustanovení právních předpisů a judikaturu a mají oporu ve spise (resp. v AZÚR, VVURÚ a souvisejících podkladech). Nejvyšší správní soud se s nimi ztotožňuje a odkazuje na ně.</i>“ a dále: „<i>Pouze pro úplnost lze znovu zopakovat, že zpracovatel ZÚR či jejich aktualizace nemá obecně povinnost zpracovat různé varianty řešení (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 - 526, nebo ze dne 12. 5. 2016, č. j. 6 As 174/2015 - 72). Jiný závěr nelze vyvodit ani z judikatury zdejšího soudu citované stěžovateli v kasační stížnosti, z níž vyplývá pouze to, že je-li návrh ÚPD schvalován jako invariantní, je nezbytné to dostatečně a přesvědčivě odůvodnit.</i>“ a konečně: „<b>Opětovně je třeba připomenout, že soudy ve správním soudnictví nemají pravomoc nahrazovat vůli pořizovatele ÚPD, na místě je naopak zdrženlivost vůči zásahům do práva na samosprávu.</b>“</p> <p>Pořizovatel si v této souvislosti dovoluje vyjádřit naději, že snad jednou skončí doba, kdy jsou různými skupinami předkládány alternativní pseudovarianty různých záměrů, aby se poté dospělo k závěru, že stávající návrhy jsou z hlediska racionality jediné možné. Typickým příkladem je trasování dálnice D3, kdy se velmi nákladně pořizovalo dopracování východní varianty na úroveň zpracování západní varianty, aby se poté v procesu EIA dle zák. o posuzování zjistilo, že varianta západní je i z hledisek environmentálních dopadů příznivější (viz souhlasné stanovisko MŽP ze dne 1. 2. 2012, č. j. 1933/ENV/12 MŽP dle zák. o posuzování k dokumentaci EIA v posouzení vlivů provedení záměru „D3 – Středočeská část“ podle zák. o posuzování – zveřejněno <a href="http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP325">http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP325</a>), což již pořizovatel vyhodnotil v rámci pořizování ÚP VÚC Pražského regionu a ÚP VÚC okresu Benešov, v němž klasifikuje západní variantu jako výhodnější.</p> <p>V Odůvodnění námitky uvedené, že: „<i>Takováto změna nemůže mít ústavně legitimní a o zákonné cíle opřený důvod (neboť směřuje ke stavu, který by byl v rozporu s obecně závaznými právními předpisy), není činěna jen v nezbytně nutné míře (takovouto mírou je pouze stav který požadavkům právních předpisů vyhovuje nebo to alespoň lze důvodně očekávat) ani nevede rozumně k zamýšlenému cíli (nelze považovat za „rozumné“, pokud 2. AZÚR SK vytváří předpoklady pro záměry zhoršující stav v území, čemuž by naopak územní plánování mělo předcházet), a je založena na libovůli (postrádá přezkoumatelné odůvodnění výběru variant SOKP). Vzhledem k uvedenému se v případě D011 jedná o zásah rozporný se zásadou přiměřenosti (proporcionality), neboť především lze sledovaného cíle dosáhnout jinak.</i>“ pořizovatel zásadně odmítá a uvádí, že pokud by například uvažoval trasování v koridoru tzv. regionální varianty, zasahoval by nepřiměřeně území minimálně obcí Říčany, Zlatá, Škvorec, Úvaly, Horoušanky, Jirny a Zápý mnohem nešetrnějším způsobem než u koridoru SOKP obsaženého v ZÚR SK. Nicméně pořizovatel znovu opakuje, že k řešení koncepce SOKP bylo přistupováno invariantně; dopravní koncepce byla stabilizována v ÚP VÚC Pražského regionu. Při řešení konceptu tohoto</p>	



č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námítky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>ÚP VÚC bylo prověřováno několik relevantních variant tras a výsledná varianta byla promítnuta do schválené dokumentace. Tzv. regionální varianta vznikla účelově po dokončení návrhu ZÚR jako kompilát několika dříve ověřovaných koridorů a hlavně byl v severovýchodním a východním segmentu použit koridor tzv. aglomeračního okruhu (tedy silnice II/101), který řeší úplně jinou problematiku, navíc byl tzv. aglomerační okruh (tedy silnice II/101) uvažován jako dvoupruhový (i když toto uspořádání není obsahem ZÚR SK). Pro seriózní posouzení tzv. regionální varianta nikdy nebyla odpovídajícím podkladem. Navíc tzv. regionální varianta je v jižní části naprosto totožná se záměrem koridoru SOKP D003, resp. že tzv. regionální varianta tento koridor beze zbytku přebírá.</p> <p>Vymezení koridoru SOKP v ZÚR SK je v souladu s požadavkem proporcionality OOP, resp. je prováděno nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě k zamýšlenému cíli, kterým je odvedení dopravy z Prahy. V daném území <b>neexistuje</b> žádná jiná <b>relevantní varianta</b>, která by k tomuto cíli vedla šetrnější cestou při současném zachování požadavku maximálního ohledu na ochranu práv „dotčených“ osob.</p> <p>Přesto 2. aktualizace ZÚR SK v Odůvodnění, v kapitole 2.3.1. Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) – VPS D001: úsek Ruzyně - Březiněves (+2x MÚK) a VPS D011: úsek Březiněves – D10 (+1x MÚK) porovnává výhody a nevýhody základních uvažovaných tras (navrhované a tzv. regionální), což osvětluje důvody již dříve učiněného rozhodnutí sledovat variantu jižní jako nejvýhodnější (viz vypořádání 1. části připomínky). Geneze výběru variant je popsána v Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK, v kapitole 2.2.3 Další použité podklady.</p> <p>Podstatná je i vazba na ZÚR hl. m. Prahy. Dokumentace 1. Aktualizace ZÚR hl. m. Prahy posuzovala v rámci VVURÚ i regionální variantu s tím výsledkem, že: „... v rámci zpracování aktualizace byl prověřován námět na tzv. regionální variantu okruhu. Avšak návrh aktualizace byl po prověření předložen jako invariantní, protože nebyly shledány důvody, proč opustit koridor, do kterého jednak bylo investováno mnoho prostředků veřejnou správou (na projekční přípravu) a jednak by se pro Prahu jednalo o funkčně horší řešení. Silniční okruh kolem Prahy je dopravní stavbou, která je již v některých úsecích realizována, vůči městu plní více funkcí, z nichž odvedení tranzitní dopravy představuje pouze dílčí část. Okruh bude rozvádět též vnější zdrojovou a cílovou dopravu hlavního města a měl by umožnit též realizaci některých vnitroměstských dopravních vztahů mezi okrajovými částmi Prahy. Jeho oddálení do Středočeského kraje by znamenalo ztrátu významné části těchto funkcí a vedlo by k většímu přetížení komunikací v silně urbanizovaném území, kde navíc kvalita ovzduší i hluková situace je nepříznivá.“</p> <p>Návrh 2. Akt ZÚR SK je v případě SOKP v souladu s požadavky stanoveného obsahu 2. Akt ZÚR SK řešen jako invariantní. Legitimnost invariantního posouzení v rámci VVURÚ potvrdil i Městský soud v Praze svým rozsudkem č. 10A 159/2015 - 222 ze dne 26. 2. 2016: „...Pokud bylo konstatováno, že návrh A-ZÚR mohl být legitimně postaven jako invariantní, z hlediska zákonnosti procesu pořizování A-ZÚR bylo nutně postačující, aby VVURÚ, právě s ohledem na vztah k ZÚR vyplývající z ust. § 37 odst. 1 stavebního zákona, posoudilo právě a pouze variantu, jež byla předmětem návrhu A-ZÚR“.</p> <p>VVURÚ 2. Akt ZÚR SK nad rámec tohoto judikátu aplikuje ust. § 10b odst. 3 zákona o posuzování vlivů na ŽP ve smyslu využití</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>údajů z jiného posuzování, pokud odpovídají údajům podle tohoto zákona. Kap. 7 textové části vyhodnocení SEA přebírá z již zpracovaného vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy (EKOLA Group, s.r.o. 10/2013) jednak zakres varianty RSOKP a jednak podrobný popis postupu prověřování a posuzování variant vedení SOKP včetně výčtu konkrétních dokumentů, které se výběrem variant SOKP zabývali. Zároveň je zcela korektně citováno Stanovisko MŽP z procesu EIA, které za stanovených podmínek připouští též realizaci varianty SOKP obsažené v návrhu 2. Akt ZÚR SK.</p> <p>Tvrzení podatele, že „...v rámci vyhodnocení vlivů na ŽP a na veřejné zdraví mělo být především zváženo to, zda a případně v jak dlouhém úseku bude koridor veden v nadlimitně zatíženém území, a kolik obyvatel tak bude nadměrným hlukem a imisemi dotčeno. Vyhodnocení se však touto otázkou vůbec nezabývá...“, je třeba odmítnout jako nepravdivé. Naopak, vyhodnocení SEA se v rámci vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů zabývá vlivy vymezení jednotlivých ploch a koridorů pro umístění uvedených záměrů ve spojení s nadlimitní zátěží dotčeného území podrobně, včetně mapového zakresu těchto průmětů a individuálního posouzení jednotlivých lokalit.</p> <p>K tvrzením podatele z hlediska porušení principu proporcionality lze uvést následující:</p> <p>Ad a): Z hlediska „...provedení v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli“, je třeba uvést, že ve vztahu k ZÚR je tento cíl jednoznačně definován čl. (99) platné ve znění Akt č. 1 PÚR, tj. „Převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města, účelná distribuce zdrojové a cílové dopravy v metropolitní oblasti<sup>1</sup>“. Tento cíl naplňuje SOKP ve vymezení dle platných ZÚR hl. m. Prahy a návrhu 2. Akt ZÚR SK mnohem šetrněji než podatelem preferovaná tzv. regionální varianta SOKP. Citace z dokumentu zpracovaného Ing. Strnadem (2012) nelze považovat za relevantní, neboť vycházejí z výrazně méně podrobné technické dokumentace RSOKP.</p> <p>Ad b): Irelevantnost vztahování závěrů strategického posouzení vlivů ZÚR na ŽP vyplývá z výše citovaných rozsudků NSS a Městského soudu v Praze č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. 2. 2016 (str. 114 rozsudku). „Pokud jde o námitku, že navrhovaná opatření nejsou testována z toho pohledu, zda budou dostatečná k dodržení závazných limitů (hlukové limity, imisní limity atd.), není zřejmé, proč by z tohoto pohledu daná opatření testována být měla. Tuto zcela nekonkrétní námitku nelze relevantně posoudit. Pouze nad rámec věci lze poukázat na to, že z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, čj. 1 Ao 7/2011-526, vyplývá, že vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší (§ 6 odst. 1 zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší) či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (§ 30 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví). Území, na němž jsou tyto limity a hodnoty překračovány, není a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad územního rozvoje.“</p>	
	Odůvodnění námitky:	

<sup>1</sup> Metropolitní rozvojová oblast OB1 Praha.

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námítka / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p><u>7. Rozpor s cíli a úkoly územního plánování</u></p> <p>Podle § 40 odst. 1 písm. b) stavebního zákona musí být návrh zásad územního rozvoje také v souladu s cíli a úkoly územního plánování. Podle § 18 odst. 1 stavebního zákona je cílem územního plánování vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.</p> <p>Podle tohoto ustanovení je tedy nutno vymezovat při územním plánování plochy tak, aby nedocházelo ke konfliktům ve využívání území, zejména tak, aby stavby, které mají negativní účinky na své okolí (hluk, znečišťující látky, prach apod.) nebyly situovány do blízkosti ploch vyžadujících čisté životní prostředí (plochy pro bydlení, plochy zdravotnických zařízení apod.); stejně tak stavby, vyžadující větší zásahy do území (náspy, zářezy, mosty, protihlukové stěny apod.), by neměly být situovány tam, kde je to z hledisek urbanisticko-architektonických nežádoucích, tj. zejména do zastavěného (zastavitelného) území obce nebo v jeho blízkosti. Vzhledem k tomu, že realizací zamýšlené varianty SOKP dojde k výraznému zhoršení hluku a tím pádem i životních podmínek obyvatel obce Jenštejn, není podle podatele návrh 2. AZÚR SK v části upravující D011 v souladu s cílem územního plánování. V této souvislosti lze pro úplnost poukázat také na rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 26. 2. 2013, č. j. 50 A 24/2012 - 64, v němž soud Středočeskému kraji ve vztahu k záměru tzv. Vestecké spojky vytkl, že „V důsledku takto neúplně zjištěného skutkového stavu nemůže soud ani posoudit otázku, zda při rozhodování o zakotvení záměru Vestecké spojky do Zásad územního rozvoje SK, neupřednostnil odpůrce neodůvodněně a svévolně pouze jeden z pilířů územního plánování vymezených v § 18 odst. 1 stavebního zákona, tj. např. hospodářský rozvoj na úkor příznivého životního prostředí a soudržnosti obyvatel daného území...“</p> <p>Podatel je dále toho názoru, že je předložený návrh 2. AZÚR SK také v rozporu s úkoly územního plánování stanovenými v § 19 stavebního zákona. Návrh nestanoví koncepci rozvoje území s ohledem na podmínky území dle § 19 písm. b) stavebního zákona, protože trasa SOKP je vedena územím, které je již nyní nadlimitně zatíženo. 2. AZÚR SK v části upravující záměr D011 je proto v rozporu s povinností stanovit koncepci s ohledem na hodnoty a podmínky území. Návrh rovněž neprověřil potřebu změny v území a její přínos pro veřejné zdraví, tak jak je tento úkol stanoven v § 19 písm. c) stavebního zákona. Schválení 2. AZÚR SK s navrhovaným vedením trasy D011 je rovněž v rozporu s úkolem územního plánování v § 19 písm. e) stavebního zákona – stanovit podmínky pro umístění staveb s ohledem na stávající charakter a hodnoty území, jakož i s úkolem uvedeným pod písmenem i) stejného ustanovení – stanovovat podmínky pro obnovu a rozvoj sídelní struktury a pro kvalitní bydlení, protože výstavba SOKP v navrhované variantě nebere v potaz charakter území, tedy zejména blízkost obce Jenštejn a zhoršení hlukové a imisní situace následkem realizace záměru.</p> <p>Návrh 2. AZÚR SK v části týkající koridoru D011 není v souladu s cíli a úkoly územního plánování obsaženými v ustanovení § 18 odst. 1 a § 19 odst. 1 písm. b), c), e), a i) stavebního zákona, proto by bylo jeho schválení v rozporu s požadavky § 40 odst. 1 písm. b) stavebního zákona.</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námítky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p><b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b></p> <p>VVURÚ potvrdilo, že návrhy promítnuté do 2. Akt ZÚR SK byly řešeny s ohledem na všechny tři pilíře udržitelného rozvoje území (viz § 18 odst. 1 SZ). Byly zjištěny pozitivní vlivy zejména na sociálně ekonomické podmínky a navržena opatření na zmírnění negativních vlivů na ŽP.</p> <p>I přes identifikované potenciálně negativní vlivy SOKP (D001, D011), pomohou tyto záměry snížit dopravní intenzity v silně urbanizovaném území hl. m. Prahy a některých obcích Středočeského kraje a celkově zlepšit dopravní vazby v území. Dojde k převedení dopravy na nadřazenou kapacitnější dopravní síť. Záměr D001 bude sloužit k propojení rychlostních silnic D7 a D8 a spolu s plánovaným záměrem D011 (napojení na D10) uzavře SOKP v celém severním segmentu. Lze konstatovat, že v případě ploch a koridorů D001 a D011 budou převažovat pozitivní vlivy ve vztahu k ochraně ovzduší či ochraně před hlukem, neboť vzhledem k rozdílné hustotě osídlení hl. m. Prahy a příměstských území bude celkově počet negativně ovlivněných obyvatel nižší.</p> <p>2. Akt ZÚR SK navrhuje opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci zjištěných nebo předpokládaných záporných vlivů na ŽP a jejich uplatnění v navazujících procesech zpracování ÚPD a při rozhodování v území o konkrétních záměrech a při sledování implementace ZÚR - viz body 6., 7., 8. a 21. výroku, které upravují či doplňují čl. (120) a (191). Současně platí i čl. (190) původních ZÚR SK, v němž jsou navrhovány na základě doporučení SEA následující společná prostorová opatření pro plochy a koridory dopravy a technické infrastruktury.</p> <p><i>Dle nálezu NSS č. j. 1Ao7/2011-526 ze dne 21. 6. 2012 odst. (421) samo vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší v určité oblasti; posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení, nikoli tedy v úrovni ZÚR. Na úrovni ZÚR není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřipustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hladinami hluku.</i></p> <p>Podatelkou citovaný rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 26. 2. 2013, č. j. 50 A 24/2012 - 64 se vztahoval k jinému záměru a pořizovateli bylo polemicky vyčteno „neúplné zjištění skutkového stavu“, což bylo odstraněno a pro potřeby VVURÚ se zjišťovaly veškeré dostupné skutečnosti (viz preambule 1 a 2 na str. 2 - 4).</p> <p>Pořizovatel si dovoluje rovněž odcitovat rozsudek Městského soudu č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. 2. 2016, který je k problematice SOKP jistě relevantnější, neboť řešil žalobní návrh proti předmětnému vymezení SOKP v ZÚR hl. m. Prahy mj. s námitkami o „Nadměrné hlukové zátěži a její nesprávné vyhodnocování a Překračování imisních limitů znečištění ovzduší“. Městský soud v Praze se vyjádřil takto: „Jako úvodní bod k oběma návrhovým bodům předně soud musí zdůraznit, že relevantnost argumentace navrhovatelů překračováním hlukových a imisních limitů v území, v němž je koridor SOKP vymezován, je výrazně limitována. Jak Nejvyšší správní soud konstatoval v již zmíněném rozsudku ze dne 21. 6. 2012, čj. 1 Ao 7/2011-526, „posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku stanovených příslušnými prováděcími předpisy má své místo</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námítky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p><i>především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru .... Právě v této fázi je příslušný stavební úřad ve spolupráci s dotčenými orgány povinen vzít v potaz limity využití území, mezi něž patří i imisní limity znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, a nepřipustit umístění takové stavby, která by způsobila překročení těchto limitů v daném území [§ 90 písm. e) stavebního zákona z roku 2006, podle nějž musí být záměr žadatele o územní rozhodnutí v souladu „s požadavky zvláštních právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů“]. Územní řízení lze tedy označit za jeden z nejdůležitějších momentů, v němž se velmi rigorózně (prostřednictvím závazných veřejnoprávních limitů) projevuje princip přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle nějž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení. Naproti tomu na úrovni zásad územního rozvoje je třeba k tomuto principu, jakož i k citovaným ustanovením zákona o ochraně ovzduší a zákona o ochraně veřejného zdraví, přistupovat odlišně. Z povahy věci (jsou-li zásady územního rozvoje brány jako koncepční plánovací nástroj) není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřipustné. To by ve svém důsledku muselo vést k nulovému rozvoji v některých oblastech, přičemž nelze vyloučit ani zhoršování situace v důsledku absence koncepčního řešení zatíženého území. To je v rozporu se samotným smyslem ZÚR, které musí vymezit plochy a koridory nadmístního významu (§ 36 odst. 1 stavebního zákona z roku 2006) a nemohou se při úvahách o jejich vymezení vyhnout územím nadlimitně zatíženým. Kromě toho vymezení plochy či koridoru ... nelze ztotožňovat s umístěním stavby. Pod „vymezením“ si lze představit závazné zanesení (zakreslení, popsání) plochy či koridoru v územně plánovací dokumentaci. Samo toto vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA.</i></p> <p><b><i>Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. “</i></b></p> <p><i>„Pokud jde tedy o zatížení území hlukem a imisemi v důsledku vymezovaných ploch a koridorů nadmístního významu, je třeba zásadně rozlišovat mezi zásadami územního rozvoje jako koncepcí a územním řízením jako realizací konkrétního projektu, neboť každá z těchto fází má odlišné nástroje regulace a jinou míru podrobnosti. Míra podrobnosti VVURÚ zásad územního rozvoje jako koncepčního nástroje tedy musí podle názoru soudu zajistit popis současného stavu a predikci stavu reálně předpokládatelného v případě naplnění záměrů koncepce takové míry podrobnosti, aby byla v zásadě vyloučena možnost na základě zásad územního rozvoje bez dalšího umísťovat do nadlimitně zatíženého území další stavby bez uvážení až do naplnění maximálního stanoveného limitu nebo hodnoty s tím, že ostatní stavby budou nerealizovatelné. V tomto smyslu je tedy třeba vnímat požadavek holistického přístupu, který v citovaném rozsudku Nejvyšší správní soud zdůraznil, tedy že v průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno (nikoliv postaveno na jisto), zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území). Úkolem VVURÚ je tedy z hlediska hlukové a imisní zátěže v rámci pořizování zásad územního rozvoje ve vztahu k určitému záměru identifikovat současnou zátěž území a ostatní plánované záměry, kumulace jejichž vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší a hlukovou situaci v dané oblasti.“</i></p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>Návrh 2. Akt ZÚR SK v části týkající koridoru D011 je tedy v souladu s cíli a úkoly územního plánování obsaženými v ustanovení § 18 odst. 1 a § 19 odst. 1 písm. b), c), e), a i) stavebního zákona, proto bude jeho schválení v souladu s požadavky § 40 odst. 1 písm. b) stavebního zákona.</p>	
	<p><u>8. Nezohlednění PZKO - zóna Střední Čechy - CZ02 a aglomerace Praha - CZ01</u></p> <p>Ministerstvo životního prostředí vydalo dne 8. 1. 2016 vyjádření č. j. 79452/ENV/15 k vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území k návrhu 2. AZÚR SK spolu se svými připomínkami k návrhu. Ministerstvo ve svém vyjádření uvádí, že při realizaci 2. AZÚR SK je nutné respektovat požadavky ochrany ovzduší, které jsou stanoveny zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. Ministerstvo zdůraznilo, že imisní limity pro ochranu zdraví lidí stanovené v příloze č. 1 zákona o ochraně ovzduší jsou rovněž závaznými limity využití území ve smyslu ustanovení § 26 odst. 1 stavebního zákona, přičemž v územích dotčených návrhem jsou překračovány imisní limity pro denní koncentrace částic PM10 a pro roční koncentrace benzo(a)pyrenu.</p> <p>Dále ministerstvo doporučilo vycházet z aktuálně platných programů zlepšování kvality ovzduší (dále jen „PZKO“). V mezidobí od vydání uvedeného vyjádření ministerstva došlo k vydání nových PZKO pro aglomeraci CZ01 Praha a zónu CZ02 - Střední Čechy. Podatel je jednoznačně toho názoru, že byl pořizovatel povinen při pořizování 2. AZÚR SK zohlednit také aktuální PZKO, které jsou koncepčním nástrojem a které má ministerstvo povinnost zpracovat při překročení imisních limitů stanovených látek podle § 9 zákona o ochraně ovzduší, který implementuje směrnici Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES, o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu.</p> <p>PZKO pro zónu CZ02 - Střední Čechy a aglomeraci CZ01 Praha byly vydány jako opatření obecné povahy Ministerstvem životního prostředí dne 26. 5. 2016. Z PZKO Střední Čechy jednoznačně vyplývá, že na území obce Jenštejn dochází k překročení roční koncentrace benzo(a)pyrenu. PZKO Střední Čechy dále uvádí, že doprava je majoritním zdrojem emisí na území zóny CZ02 Střední Čechy a že se mobilní zdroje také významně podílejí na celkovém imisním zatížení benzo(a)pyrenem v oblastech s vysokou hustotou dopravy.</p> <p>Pro oblast Středočeského kraje je však relevantní i PZKO pro aglomeraci CZ01 Praha, který má primárně řešit znečištění ovzduší na území hlavního města Prahy, nicméně svými opatřeními má vliv i na území Středočeského kraje. Jako stěžejní opatření uvádí PZKO Praha opatření AB1, jímž je „Realizace páteří sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu.“ Jako tuto páteří síť označuje také Silniční okruh kolem Prahy, jehož součástí má záměr D011 být. V rámci popisu realizace tohoto opatření PZKO Praha uvádí: „Při výstavbě nových komunikací navíc platí přísnější podmínky pro ochranu životního prostředí a zdraví obyvatel (vedení trasy v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby a cenných ekosystémů, splnění hlukových limitů, zmírňující opatření např. ve formě výsadby izolačních pásů zeleně, pravidelného čištění vozovky apod.) než v případě stávajících silničních staveb. Je tedy žádoucí vhodným způsobem realizovat nové kapacitní komunikace splňující náročnější parametry, které převezmou část dopravní</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námítky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	zátěže ze stávajících komunikací, jež mají větší negativní dopad na životní prostředí.“	
	<p><b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b></p> <p>Návrh 2. Akt ZÚR je v souladu s uvedeným PZKO pro zónu CZ02 - Střední Čechy a aglomeraci CZ01 Praha v souladu. Kromě obecných citací z PZKO podatel neuvádí žádný relevantní argument proti umístění SOKP kromě toho, že na území obce Jenštejn dochází k překročení roční koncentrace benzo(a)pyrenu, na něž se ovšem beze zbytku vztahuje preambule 1 a 2. VVURÚ se na str. 60 – 77 podrobně zabývá stavem ovzduší v zájmovém území 2. Akt ZÚR SK vč. kartogramů i pro obec Jenštejn.</p> <p>Rovněž ve zmiňovaném stanovisku MŽP ke společnému jednání jsou obecná upozornění a dále se uvádí: „ ... <b>při realizaci</b> 2. AZÚR SK je nutné respektovat požadavky ochrany ovzduší, které jsou stanoveny zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší“. Takže i MŽP respektuje teze z preambule 1 a 2 (str. 2 – 4).</p> <p>Emisní stropy jsou v PZKO stanoveny jako nástroj k dosažení splnění stanovených imisních limitů. Stanovení kritérií pro splnění imisních limitů v oblasti ovzduší se zásadně liší např. od hlukových limitů. Zatímco u hluku existuje obvykle bezprostřední vazba mezi zdrojem hluku a případným překročením limitu (překročen je limit pro hluk ze zdroje X), u znečištění ovzduší je výsledná koncentrace dána sčítáním dílčích (a často velmi nízkých) imisních příspěvků, pocházejících z mnoha zdrojů. Jednotlivé zdroje se na případné nadlimitní koncentraci podílejí velmi malou částí (obvykle desetiny až jednotky procent), a proto nelze posuzovat, zda daná konkrétní stavba splňuje limit či nikoliv. Platná legislativa na tuto skutečnost pamatuje ustanovením § 11 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, v němž stanoví, že:</p> <p><i>(5) Pokud by ... vlivem umístění pozemní komunikace podle odstavce 1 písm. b) došlo v oblasti jejich vlivu na úroveň znečištění k překročení některého z imisních limitů s dobou průměrování 1 kalendářní rok uvedeného v bodech 1 a 3 přílohy č. 1 k tomuto zákonu nebo je jeho hodnota v této oblasti již překročena, lze vydat souhlasné závazné stanovisko podle odstavce 1 písm. b) nebo odstavce 2 písm. b) pouze při současném uložení opatření zajišťujících alespoň zachování dosavadní úrovně znečištění pro danou znečišťující látku (dále jen „kompenzační opatření“). ... Kompenzační opatření se dále neukládají u stacionárního zdroje nebo pozemní komunikace, jejichž příspěvek vybrané znečišťující látky k úrovni znečištění nedosahuje hodnoty stanovené prováděcím právním předpisem.</i></p> <p>Prováděcím předpisem je vyhláška č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, která tuto hodnotu stanoví v § 27 na 1 % imisního limitu.</p>	
3	<b>Město Jesenice, Budějovická 303, 252 42 Jesenice, č. j. 179990/2016/KUSK doručeno dne 6. 12. 2016</b>	
	<p><b>1. námitka:</b></p> <p>Město Jesenice požaduje do výroku - textové části návrhu 2. A ZUR SK na str. 8 v bodu 20 v části „- ZÚR stanovují tyto požadavky</p>	<b>Námitka se zamítá</b>

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	na využití koridoru:" v prvním odrazu za slovní spojení „zajistit splnění hlukových“ doplnit slovní spojení „a imisních“.	
	<p>Odůvodnění námitky:</p> <p>Překračování imisních limitů v současnosti v dané oblasti prokazují nejen zpracované existující EIA k různým záměrům v této oblasti (např. výstavba kapacitní křižovatky na dálnici D1 - tzv. Exit 4 D1, Program rozvoje územního obvodu Středočeského kraje 2014 - 2020), ale i stanoviska dotčených orgánů k těmto EIA. Zatížení — překročení některých z imisních limitů pro ochranu zdraví lidí (2013) komunikace II/603 je patrné i z Vyhodnocení vlivu 2. Aktualizace ZUR SK (dále jen „VVURÚ“) - výkresu A.1.A.1. Překročení imisních limitů úzce souvisí s hlukovými limity, které jsou jasně zřetelné v dalším výkresu A.1.A.2 nazvaném Hluková zátěž a další překročení limitů imisí je zřetelné v dalších přílohách k oddílu A textové části VVURU označených počátečními znaky: A.2.. Pokud jsou výrokem zajištěna splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby, tak z důvodu ochrany zdraví obyvatel je nezbytné u této chráněné zástavby zajistit splnění i imisních limitů. Znovu již opakujeme naše připomínky v této věci vznesené formou uplatnění připomínek ke 2. Aktualizaci Zásad územního rozvoje Středočeského kraje, zejména části bodu 9. až 10., podané dne 23. 12. 2015.</p>	
	<p><b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b></p> <p>do textové části výroku návrhu 2. Akt ZÚR SK bodu 20., který se týká stanovení požadavků na využití koridoru Vestecké spojky v článku (143), v prvním odrazu za slovní spojení „zajistit splnění hlukových" <u>nebude doplněno</u> slovní spojení „a imisních“ (viz str. 8 výroku 2. Akt ZÚR SK) z níže uváděných důvodů.</p> <p>V bodu 21. výrokové části 2. Akt ZÚR SK byl za článek (191a) doplněn článek (191c), v němž se stanovují úkoly pro územní plánování:</p> <p><i>v ÚP dotčených obcí upřesnit vymezení ploch dopravy (u silničních staveb včetně polohy mimoúrovňových křižovatek) s ohledem na:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <i>přednostní zajištění minimalizace vlivů emisí a hlukové zátěže na kvalitu obytného prostředí; za tímto účelem v úsecích s prokázanými vlivy zajistit územní podmínky pro realizaci nezbytných ochranných opatření ...</i></li> </ul> <p>Takže projektant i pořizovatel považují tento závazný úkol pro územní plánování za dostatečný a mnohem přesnější než městem požadované doplnění.</p> <p>Stanovení kritérií pro splnění hlukových a imisních limitů se zásadně liší tím, že zatímco u hluku existuje obvykle bezprostřední vazba mezi zdrojem hluku a případným překročením limitu (překročen je limit pro hluk ze zdroje X), u znečištění ovzduší je výsledná koncentrace dána sčítáním dílčích (a často velmi nízkých) imisních příspěvků, pocházejících z mnoha zdrojů. Jednotlivé zdroje se na případné nadlimitní koncentraci podílejí velmi malou částí (obvykle desetiny až jednotky procent), a proto nelze posuzovat, zda daná konkrétní stavba splňuje limit či nikoliv. Platná legislativa na tuto skutečnost pamatuje ustanovením § 11 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, v němž stanoví, že:</p>	



č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>„(5) Pokud by ... vlivem umístění pozemní komunikace podle odstavce 1 písm. b) došlo v oblasti jejich vlivu na úroveň znečištění k překročení některého z imisních limitů s dobou průměrování 1 kalendářní rok uvedeného v bodech 1 a 3 přílohy č. 1 k tomuto zákonu nebo je jeho hodnota v této oblasti již překročena, lze vydat souhlasné závazné stanovisko podle odstavce 1 písm. b) nebo odstavce 2 písm. b) pouze při současném uložení opatření zajišťujících alespoň zachování dosavadní úrovně znečištění pro danou znečišťující látku (dále jen „kompenzační opatření“). ... Kompenzační opatření se dále neukládají u stacionárního zdroje nebo pozemní komunikace, jejichž příspěvek vybrané znečišťující látky k úrovni znečištění nedosahuje hodnoty stanovené prováděcím právním předpisem.“</p> <p>Prováděcím předpisem je vyhláška č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, která tuto hodnotu stanoví v § 27 na 1 % imisního limitu.</p> <p>Z výsledků hodnocení, provedeného v rámci SEA, vyplynulo, že záměr D054 může mít negativní vlivy na kvalitu ovzduší v místech, kde je veden v blízkém kontaktu s obytnou zástavbou, <u>nepředpokládá se však překročení imisních limitů vlivem realizace komunikace</u>. Z tohoto důvodu se nepředpokládá uplatnění výše uvedeného ustanovení zákona. Proto bylo opatření ke zmírnění vlivů na kvalitu ovzduší formulováno takto: „V místech největšího přiblížení komunikace k obytné zástavbě realizovat v dostatečném rozsahu vegetační bariéru s protiprašnou funkcí.“</p> <p>Tato formulace je podle názoru projektanta vzhledem k výsledkům hodnocení dostačující. I v případě, že by ze zatím neznámých důvodů bylo v rámci podrobnější dokumentace zjištěno riziko překročení limitu vlivem záměru (např. z důvodu zhoršení imisní situace v lokalitě oproti současnosti), platí pro záměr výše citované ustanovení legislativy, a výraz „v dostatečném rozsahu“ na tuto situaci odpovídajícím způsobem pamatuje.</p> <p>Všechny připomínky města Jesenice (tedy i 9. a 10.), které byly uplatněny v rámci společného jednání, byly vyhodnoceny a toto vyhodnocení se v rámci veřejného projednání nemění (obecně platí preambule 1 a 2 na str. 2 – 4).</p>	
	<p><b>2. námitka:</b></p> <p>Město Jesenice požaduje upřesnění popisu u chráněné zástavby v bodu č. 20 v prvním odrazu dole na straně 8 výroku textové části 2. A ZÚR SK následovně: za slovní spojení „ - zajistit splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby na území obcí Vestec, Jesenice“ doplnit slovní spojení „(část Zdiměřice - Rozkoš a část Zdiměřice - Drazdy)“. Totéž požadujeme upřesnit u obdobného popisu následujícího v tomto bodu 20. V části za odrazem „ZÚR stanovují tyto úkoly pro územní plánování:“ - ve druhém odrazu.</p>	<p><b>Námitce se vyhovuje</b></p>
	<p>Odůvodnění námitky:</p> <p>Je nezbytné přesně specifikovat dotčenou chráněnou zástavbu na území Jesenice stejným způsobem, jak je tomu u Průhonic a Prahy - Šeberova.</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námítky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p><b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b></p> <p><i>Drazdy (k. ú. Zdiměřice u Prahy), ale i část sídla Rozkoš spadá pod obec Jesenice - část Zdiměřice. Stejný případ je i pro část sídla Drazdy, která spadá pod Prahu/Šeberov/Hrnčiče a zčásti pod obec Jesenice/část Zdiměřice – Drazdy. Lokality Zdiměřice - Rozkoš a Zdiměřice – Drazdy představují v podstatě tu nejblíží zástavbu k Vestecké spojkce. Upravené znění dané odrážky v bodu 20., které pro ZÚR stanovují požadavky na využití koridoru, bude znít:</i></p> <p><b><i>„zajistit splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby na území obcí Vestec, Jesenice a Průhonice, zejména v případě lokalit Rozkoš a Drazdy a dále na jižním a východním okraji městské části Praha - Šeberov (Hrnčiče),“</i></b></p> <p>Obdobná úprava bude provedena v relevantní odrážce pro stanovení úkolů pro územní plánování.</p>	
	<p><b>3. námitka:</b></p> <p>Město Jesenice požaduje v textové části návrhu 2. A ZÚR SK uvést konkrétní podmínky, které zajistí splnění konstatování v odůvodnění textové části na str. 18 2. A ZÚR SK v bodu č. 2.3.3. nazvaném VPS 0054: propojení Vestec: II/603 — Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka - v odstavci druhém, kde se konstatuje, že Vestecká spojka <b>nebude sloužit tranzitní a nákladní dopravě</b>. Ve výroku textové části návrhu 2. A ZÚR SK není toto konstatování formou výroku obsaženo a také zde chybí konkrétní opatření, která by zamezila průjezdnosti tranzitní a nákladní dopravy po této budoucí komunikaci. Požadujeme, aby toto konstatování bylo uvedeno ve výrokové části včetně podmínek zajišťujících toto konstatování. Odůvodnění by <b>mělo uvádět</b> pouze odůvodnění tohoto výroku. Pokud nebude tato podmínka naplněna, tak dojde k zatížení dotčené zástavby právě tranzitem a nákladní dopravou, jak jsme již uváděli v našem nesouhlasu, který jsme podali formou připomínek k 2. Aktualizaci ZUR SK dne 23. 12. 2015. Tento stav by byl pro město Jesenice nepřijatelný z důvodu ochrany zdraví obyvatel a z důvodu negativního dopadu na složky životního prostředí. Pokud nebude výroková část obsahovat výše uvedené konstatování spolu s podmínkami pro jeho realizaci, tak s umístěním této veřejně prospěšné stavby D054 Město Jesenice na svém území nesouhlasí.</p>	<p><b>Námitka se zamítá</b></p>
	<p>Odůvodnění námítky:</p> <p>viz předchozí již citované připomínky podané 23. 12. 2015 a výše uvedené důvody. VVURÚ posuzuje tuto stavbu D054 pouze ve výše uvedeném smyslu odůvodnění, tj. zamezení tranzitní a nákladní dopravy, takže v souvislosti s tímto nenavrhuje ani opatření, která by vzešla z posouzení dopadu nákladní a tranzitní dopravy na tuto oblast.</p>	
	<p><b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b></p> <p>Ve vztahu k navrženým opatřením v souvislosti se záměrem Vestecké spojky je nutné upozornit, že kromě míry podrobnosti (obecnosti) odpovídající měřítku ZÚR (viz ust. § 36 odst. 3 SZ) musí být tato opatření (s ohledem na vydání ZÚR ve formě opatření obecné povahy dle § 71 – 74 SŘ) aplikovatelná nástroji územního plánování. Prostřednictvím ÚPD tedy nelze uplatňovat ani vymáhat</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>úkony vyplývající ze zvláštních předpisů, ani opatření, které nemohou být předmětem ÚPD – což jsou právě různé zákazy (či jiné <u>provozní</u> záležitosti). Z uvedených důvodů nebude do výrokové části doplněn zákaz provozu pro tranzitní a nákladní dopravu.</p> <p>Vyhodnocení SEA vycházelo z citovaného odůvodnění návrhu 2. Akt ZÚR SK, kde je uvedeno: „<i>Vedení tranzitní dopravy se „Vestecské spojky“ nedotýká. Vestecská spojka by po dokončení SOKP neměla přenášet nadregionální dopravu včetně těžké nákladní dopravy. Těžká nákladní doprava je v koncepci vedena po SOKP. Zcela převažuje doprava osobní (hromadná i individuální), která má radiální charakter – dojíždka z příměstského území za zaměstnáním a dalšími aktivitami v Praze.</i>“.</p> <p>V této věci je zásadní stanovisko MŽP k procesu EIA ze dne 28. 1. 2013 (č. j.: 107632/ENV/12), ve kterém se v bodech 6 a 109 stanovují podmínky, jejichž důsledným uplatňováním v navazujících procesech lze dosáhnout požadovaného:</p> <p>„6) V dalším stupni projektové dokumentace (dále jen „PD“) navrhnout konkrétní pravidla a technický způsob zákazu vjezdu těžkých nákladních automobilů (dále jen „TNA“) nad 12 t na Vestecskou spojku, včetně kontrolních mechanismů.</p> <p>109) Zakázat vjezd TNA nad 12 t na Vestecskou spojku v úseku od křižovatky se Západní komerční zónou Průhonice po křižovatku se silnicí II/603 včetně provozování kontrolních mechanismů.“</p>	
	<p><b>Upozornění:</b></p> <p>v současné době souběžně s komunikací Hrnčířská probíhá výstavba cyklostezky nazvaná III. etapa cyklostezek v Jesenici - 2. část Zdiměřice - Drazdy.</p>	
	<p><b>Vyhodnocení upozornění:</b></p> <p>výstavba cyklostezky nemá a nemůže mít vliv na stanovení jakéhokoliv záměru v ZÚR s ohledem na podrobnost zpracování (1 : 100 000). Při zpracování podrobnější dokumentace se výstavba (či již existence) cyklostezky musí brát v úvahu a musí se navrhovat takové řešení, aby nedocházelo ke kolizi.</p>	
	<p><b>Upozornění:</b></p> <p>na ploše koridoru D054 se nachází v Územně analytických podkladech ORP Černošice pravděpodobně vodní zdroj s ochranným pásmem, který dle našeho názoru není ve VVURÚ vyhodnocen.</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p><b>Vyhodnocení upozornění:</b></p> <p>Dostupné podklady využitě pro zpracování vyhodnocení SEA 2. Akt ZÚR SK (ÚAP hl. m. Prahy, Hydroekologický informační systém<sup>2</sup>, aktuální vodohospodářské mapy) nenevidují v uvedeném území (MČ Praha – Šeberov na jihovýchodním okraji Hrnčír) chráněné vodní zdroje k odběru pitné vody. V případě zmiňovaného vodního zdroje se jedná o vodní zdroj zemědělské farmy Drazdy, nikoliv o zdroj využívaný pro veřejný vodovod. Nelze jej tedy považovat za jev nadmístního významu, který by měl být reflektován v měřítku ZÚR. Koridor pro Vesteckou spojku je v návrhu 2. Akt ZÚR SK vymezen po rozvodnici mezi povodím Kunratického potoka (kam náleží i uvedené prameniště) a povodím Botiče, což vytváří vhodné podmínky pro minimalizaci až vyloučení vlivů na hydrogeologické a odtokové poměry dotčeného území, zejména pramenné oblasti přírodní památky Hrnčířské louky.</p> <p>Souhlasné stanovisko MŽP k záměru „Vestecká spojka v úseku Západní komerční zóna Průhonice - silnice II/603“ ze dne 28. 1. 2013 (č. j.: 107632/ENV/12) konstatuje: „Na základě hydrogeologického posouzení záměru vyplynulo, že stavba může za určitých okolností dílčím způsobem ovlivnit prameniště na východním okraji Hrnčír dotující rybniční soustavu přírodní památky Hrnčířské louky a může ovlivnit chráněný vodní zdroj na jihovýchodním okraji Hrnčír využívaný pro zásobování pitnou vodou. Z tohoto důvodu je nutné v dalších stupních projektové dokumentace provést podrobný hydrogeologický průzkum, na jehož základě budou specifikována detailní ochranná opatření. Daný požadavek je uveden v podmínkách tohoto stanoviska.“ V podmínce č. 31 citovaného stanoviska se uvádí: „V DÚR provést podrobný hydrogeologický průzkum zaměřený především na ovlivnění vodního zdroje farmy Drazdy a prameniště bezejmenného toku na východním okraji Hrnčír. V případě, že hydrogeologický průzkum prokáže, že dojde k negativnímu ovlivnění vodního zdroje či prameniště, investor zajistí adekvátní náhradu tohoto stávajícího vodního zdroje dle ustanovení § 29 odst. 2 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, resp. navrhnout konkrétní ochranná opatření tak, aby ke znehodnocení vodního zdroje či prameniště nedošlo.“</p> <p>Se zřetelem k již výše opakovaně zmíněnému principu, který aplikoval Městský soud v Praze ve svém rozsudku č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. 2. 2016, že „... je třeba zásadně rozlišovat mezi zásadami územního rozvoje jako koncepcí a územním řízením jako realizací konkrétního projektu, neboť každá z těchto fází má odlišné nástroje regulace a jinou míru podrobnosti.“ lze konstatovat, že závěry posouzení vlivů koridoru D054 na povrchové a podzemní vody v rámci procesu vyhodnocení SEA 2. Akt ZÚR SK a v rámci procesu EIA záměru, pro který je zmíněný koridor vymezen, nejsou vzájemně v rozporu.</p>	
4	<p><b>Obec Petřikov, Petřikov 61, 251 69 Velké Popovice, č. j. 179845/2016/KUSK, doručeno dne 6. 12. 2016</b></p>	
	<p><b>Námitka:</b></p> <p>zásadně nesouhlasíme s přeložkou komunikace 2/107 na katastrálním území Petřikova a žádáme o vypuštění této stavby ze ZÚR Středočeského kraje. V případě neřešení celé záležitosti dle našeho názoru s nezákonným umístěním obchvatu na katastr obce Petřikov</p>	<p><b>Námitka se zamítá</b></p>

<sup>2</sup> [www.heis.vuv.cz](http://www.heis.vuv.cz)

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námítky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	a proti vůli občanům Petříkova a Velkých Popovic, jsme připraveni řešit odstranění obchvatu soudní cestou.	
	<p>Odůvodnění námítky:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Koridor byl prosazen proti vůli Obce Petříkov a v současné době s budoucí realizací nesouhlasí ani Obec Velké Popovice, ani Plzeňský Prazdroj (pivovar Velké Popovice), tedy subjekty, které se podílely na prosazení uvedeného obchvatu. Tato skutečnost ještě více podtrhuje nesmyslnost celého projektu, tedy silničního obchvatu, který nikdo nechce. Navíc koridor je navržen v území, kde by při jeho realizaci došlo k mnoha nevhodným střetům</li> <li>2. Ochrana přírody a krajiny: <ul style="list-style-type: none"> <li>• narušení krajinného rázu údolí Mokřanského potoka</li> <li>• poškození VKP 103, 110, 224</li> <li>• lokální ÚSES - biokoridor LBK 32 a údolní niva Mokřanského potoka</li> <li>• narušení ochranného pásma 50 m od lesa</li> <li>• případně střety s plochami PUPFL (L 24)</li> </ul> </li> <li>3. Střety s technickým vybavením území a zastavěnými plochami: <ul style="list-style-type: none"> <li>• železniční vlečka Strančice - Velké Popovice a její ochranné pásmo</li> <li>• vedení venkovní 22 kV (2 trasy) a jeho ochranná pásma</li> <li>• kanalizační přívaděč z Petříkova na ČOV Velké Popovice</li> <li>• skladové plochy a stavby pivovaru Velké Popovice</li> <li>• ochranné pásmo vodních zdrojů (pivovar Velké Popovice)</li> <li>• ochranné pásmo I. a II. stupně přívaděče pitné vody Želivka území využitelných útvarů podzemních vod</li> </ul> </li> <li>4. Střety s ochranou životního prostředí Petříkova: <ul style="list-style-type: none"> <li>• zvýšení hluku v území u obytné zástavby</li> <li>• zvýšení imisí ze silniční dopravy v obci Petříkov a okolí</li> <li>• narušení turistické trasy (žlutá)</li> <li>• zástavba přírodních ploch komunikací zhoršuje už tak nízký stupeň ekologické stability území.</li> </ul> </li> </ol> <p>Kromě rozsáhlé devastace krajiny, zhoršení životního prostředí obyvatel Petříkova a Velkých Popovic a zbytečně zmařených značných finančních prostředků nepřinese tento obchvat našemu regionu nic pozitivního. Naopak by byly znehodnoceny investice vlastníků rodinných domů, kteří postavili své nemovitosti podle stávajícího územního plánu v malebné části obce, kde o vedení obchvatu nikdo neuvažoval.</p>	
	<b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námítky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	Uvedená problematika není předmětem řešení 2. Akt ZÚR SK, do které nelze tuto problematiku zařadit vzhledem k jejímu přesnému a schválenému obsahu. Požadavek je obsahem Přílohy č. 2 <i>Vyhodnocení návrhů obcí na aktualizaci ZÚR SK</i> ke Zprávě o uplatňování ZÚR SK, která je zadáním další aktualizace ZÚR SK. Je třeba uplatnit požadavek v připomínce v rámci budoucího společného jednání úplné aktualizace ZÚR SK.	
5	<b>Obec Podolanka, Hlavní 15, 250 73 Podolanka, č. j. 179335/2016/KUSK, doručeno dne 6. 12. 2016</b> nedoručeno projednání námitek v radě (resp. v zastupitelstvu) – rozpor s § 6, odst. 6 písm. d SZ	
	Odůvodnění námítky použito ze vzorových podkladů, které byly vyhotoveny pro potřeby zasílání nesouhlasů v rámci veřejného projednání 2. Akt ZÚR SK firmou Frank Bold advokáti, s r. o.	
	<b>Námitka:</b> Obec Podolanka tímto v souladu s ustanovením § 6 odst. 6 písm. d) zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen “stavební zákon”) uplatňuje v zákonem stanovené lhůtě 7 dnů ode dne veřejného projednání v souladu s § 39 odst. 2 stavebního zákona následující námítky k vymezení záměru “D011 - Koridor Silničního okruhu kolem Prahy: úsek Březiněves (D8) - D10 (+1 x MÚK)” včetně všech vyvolaných přeložek a souvisejících staveb.	<b>Námitka se zamítá</b>
	Odůvodnění námítky: <u>1. Naprostá absence jakéhokoli projednání AZÚR SK s dotčenými obcemi</u> Obec Podolanka je velmi znepokojena přístupem příslušných pracovníků krajského úřadu, kteří připravovali AZÚR SK. Předmětní pracovníci žádným způsobem nekontaktovali obec Podolanka ve snaze konzultovat názor a postoj krajského úřadu k předmětné stavbě s obcí, která bude předmětným záměrem nejvíce negativně dotčena. Uvedený postup je o to méně pochopitelný v situaci, kdy krajský úřad se svou snahou "silově protlačit" uvedenou trasu koridoru Silničního okruhu kolem Prahy: úsek Březiněves (D8) - D 10 (1 x MÚK) (dále jen "SOKP") v minulosti již narazil. Zvolený postup krajského úřadu je tak v rozporu se základními zásadami správního řízení, zejména pak těmi vyjádřenými v ustanoveních §§ 4 odst. 1, 4 odst. 4 a 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění (dále jen „správní řád“).	
	<b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b> Zvolený postup krajského úřadu jako pořizovatele 2. Akt ZÚR SK se plně řídí ustanoveními SZ, který je speciálním právním předpisem vůči SR. Navíc citovaná ustanovení SR jsou vybrána pouze účelově a na pořizování jakékoliv ÚPD se nevztahují. <u>Poznámka</u>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	Postup pořizovatele je o to víc pochopitelný v situaci, kdy obec Podolanka se angažuje ve sdružení „Starostové pro okruh“ a její (i dalších 3 obcí) odpor k předloženému záměru je všeobecně známý.	
	<p>Odůvodnění námitky:</p> <p><u>2. AZÚR SK stojí na zcela chybných, zastaralých a překonaných studiích a údajích</u></p> <p>Odůvodnění AZÚR SK na straně 10 obsahuje výčet studií, které mají odůvodnit správnost vedení SOKP tzv. jižní trasou. Konkrétně pak odůvodnění AZÚR SK uvádí, že ověřovací studie, mj., uvádí: „1) „Největší část dopravy v Praze je tvořena bud' dopravou vnitroměstskou nebo dopravou, která má ve městě počátek nebo konec. Tranzitní doprava tvoří jen malou část. Severní část Silničního okruhu kolem Prahy by měla proto řešit zejména dopravu v Praze.“. Navíc, předmětná studie, která byla zpracována v roce 2008 (tedy před osmi lety!), je v odůvodnění AZÚR SK (na straně 11) označena za: „Z hlediska rozsahu zpracování je tato studie stěžejním, vyčerpávajícím a objektivně zpracovaným materiálem hodnotícím obě principiální varianty. Lze tedy považovat její závěry i nadále za aktuální a relevantní i jako významný podklad pro zpracování UPD (včetně 2. aktualizace ZÚR SK) a potvrzení správnosti předešlého výběru variant“. Již na straně 12 odůvodnění AZÚR SK se však uvádí, že: „Dopravní zatížení na vnějších vstupech představuje zatížení především mezinárodním tranzitem a meziregionálním tranzitem.“. Jedná se tedy o zřejmý rozpor v chápání SOKP zpracovanými studiemi na straně jedné a skutečností na straně druhé. Již z tohoto důvodu lze mít za to, že AZÚR SK stojí na chybných studiích.</p> <p>Dále, odůvodnění AZÚR SK na mnohých místech pracuje s daty o intenzitě dopravy z let 2008 a 2010 (viz např. strana 12 odůvodnění AZÚR SK). Z uvedeného je zřejmé, že AZÚR SK vychází ze starých a neaktuálních dat, což vede k jeho zřejmé zastaralosti.</p> <p>A konečně, odůvodnění AZÚR SK zcela ignoruje veškeré novější studie, které k dané problematice byly zpracovány (viz např. Rozptylová studie - Vliv na obytnou zástavbu obcí Radonice, Vinoř, Jenštejn a Dehtáry, zpracované společností K+K environmentální průzkum s.r.o., se sídlem Vyšehradská 320/49, 128 00 Praha 2, Akustická studie — Vliv dopravy na obytnou zástavbu obce Radonice, z 10. 5. 2010, vypracované společností Delta final, s.r.o., se sídlem Hůrská 606/9, 198 00 Praha 9, které již byly v rámci námitek vůči AZÚR SK předloženy obcí Jenštejn) anebo argumenty, které k ní předložili např. starostové obcí zasažených SOKP sdružení ve sdružení „Starostové pro okruh“. Z tohoto důvodu má obec Podolanka za to, že <b>AZÚR SK vychází z překonaných studií.</b></p>	
	<p><b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b></p> <p>viz preambule 1 a 2 na str. 2 – 4.</p> <p>Použité podklady jsou uváděny v rámci příslušných kapitol vyhodnocení SEA, ke kterým se vztahují.</p> <p>Vyhodnocení SEA 2. Akt ZÚR SK vychází z aktuálních podkladů oficiálních poskytovatelů (ČHMÚ, ŘSD ČR), které jsou v době zpracování k dispozici a na jejichž validitě zpracovatel trvá.</p> <p>Kvantitativní studie (především hluková a rozptylová) se na úrovni hodnocení ZÚR nezpracovávají. Hodnocení se provádí bez těchto</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námítka / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>studií. Jejich využití není obvyklé ani u územních plánů, i když někdy ve zjednodušené podobě takové studie již použity byly. Standardní využití kvantitativních studií je až v procesu EIA, v územním a ve stavebním řízení.</p> <p>S ohledem na ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona je Vyhodnocení SEA zpracováno v identickém měřítku podrobnosti jako vlastní návrh 2. Akt ZÚR SK. Z tohoto důvodu je použití studií zaměřených na analýzu vlivů <b>stavby</b> na životní prostředí v jednotlivých dílčích částech dotčeného území problematické, resp. nepřipustné. Vedle rozdílného měřítka podrobnosti je zejména v případě posuzování vlivů na ovzduší a akustickou situaci též podstatný fakt, že jednotlivé studie používají rozdílné metody výpočtů, takže není možné garantovat kompatibilitu výsledků v rozsahu celého území, ve kterém je předmětný koridor vymezen.</p> <p>Z těchto důvodu proto vyhodnocení SEA vychází z principu, kdy vstupem do hodnocení nejsou kvantifikované dopady SOKP, nýbrž dopady požadované, tzn. hodnocení je provedeno za předpokladu, že budou splněny tyto požadavky:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby, v případě míst bezprostředního kontaktu s obytnou zástavbou s rezervou 3 dB,</li> <li>- v úsecích bezprostředního kontaktu s obytnou zástavbou snížení imisního příspěvku PM10 v okrajové obytné zástavbě pod 1 % ročního imisního limitu.</li> </ul> <p>Námitka vztahující se k použití výsledků podkladových studií je tudíž irelevantní, jelikož kvantifikace dopadů pracovala s výše uvedenými hodnotami.</p> <p>Z výsledků hodnocení ovšem současně vyplynulo, že splnění uvedených požadavků bude v řešeném území poměrně obtížné (ovšem nikoli technicky nesplnitelné), neboť trasa záměru je vedena v území s poměrně hustým výskytem sídel. Z tohoto důvodu je mimo jiné požadována optimalizace trasy v rámci koridoru, prověření umístění MÚK Podolanka, minimalizace zásahu do zástavby této obce, a pro další etapy projektových prací je uloženo navrhnout další opatření ke snížení vlivů provozu komunikace na kvalitu obytného prostředí. Vyhodnocení SEA zároveň doporučilo, aby v návrhu 2. Akt ZÚR SK byl uplatněn požadavek (úkol pro územní plánování) na vytvoření územních pro realizaci těchto opatření.</p> <p>K tomuto použitému identickému bodu (použité podklady) NSS uvádí v rozsudku č. j. 5 As 49/2016 – 198 ze dne 25. května 2017, který se týkal zamítnutí této kasační stížnosti: „<i>Požadavek, aby obsahem odůvodnění ZÚR byly zcela konkrétní výpočty, schémata, kartogramy a seznamy vstupních dat, jak požadují stěžovatelé, shledává zdejší soud neopodstatněným.</i>“ a dále: „<i>Pouze z důvodu, že je výhledový stav hypotetický (jaký jiný by ostatně měl být, jedná-li se o model ve smyslu předpokladu, u kterého je z jeho povahy vyloučeno, aby byl zcela přesně předpovězen), nelze dovodit, že vyhodnocení, ve kterém byl tento stav použit, je neodpovídající a nerealistické. Stěžovatelům se přitom nepodařilo prokázat existenci konkrétních a natolik závažných skutečností, které by v tomto ohledu vedly soud ke konstatování nezákonnosti napadené části AZÚR nebo související dokumentace.</i>“</p> <p><u>Poznámka</u></p> <p>Signifikantní je pro podatelku, resp. firmu Frank Bold advokáti, s. r. o. utilitární tvrzení, že se pracuje se zastaralými daty (viz „...na mnohých místech pracuje s daty o intenzitě dopravy z let 2008 a <b>2010</b>“), ale v další větě se tvrdí a požaduje: „...odůvodnění AZÚR SK zcela</p>	



č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>ignoruje veškeré <b>novější studie</b> (!?), které k dané problematice byly zpracovány (viz např. Rozptylová studie - Vliv na obytnou zástavbu obcí Radonice, Vínů, Jenštejn a Dehtáry, zpracované společností K+K environmentální průzkum s.r.o., se sídlem Vyšehradská 320/49, 128 00 Praha 2, Akustická studie — Vliv dopravy na obytnou zástavbu obce Radonice, z 10. 5. 2010“.</p>	
	<p>Odůvodnění námitky:</p> <p><u>3. Neúnosné zatížení dotčené lokality</u></p> <p>Při prezentaci SEA v rámci veřejného projednání AZÚR SK bylo výslovně a jasně řečeno, že (jedině) v obci Podolanka (a částečně v blízké Vínů) dojde schválením AZÚR SK k významným negativním vlivům na životní prostředí, a to z hlediska hlukové zátěže a imisí. Důvodem je zcela zjevná a naprosto nepřijatelná kumulace už nyní značných negativních vlivů od silnice 1/610 (odhadovaný provoz až 15.000 vozidel denně po zcela nevyhovující komunikaci v katastrofálním stavu za horizontem své životnosti), a nového SOKP znásobených uvažovanou mimoúrovňovou křižovatkou.</p> <p>Navrhovaný záměr povede k významnému znečištění ovzduší a hlukovému zatížení lokality, která je již nyní nadlimitně zatížena. Již z akustické studie zpracované v roce 2010, na kterou je opakovaně odkazováno zasaženými obcemi, vyplývá, že výstavbou navrženého SOKP dojde k dalšímu výraznému navýšení hodnot hladiny hluku, kdy plánovaný SOKP navýší svým provozem hladinu akustického tlaku v nejbližší obytné zástavbě obce Radonice o 17,6 dB ve dne a o 23,3 dB noci. Stejně tak ze zpracované rozptylové studie "Vliv na obytnou zástavbu obcí Radonice, Vínů, Jenštejn a Dehtáry" vyplývá, že tento bude novým významným liniovým zdrojem znečišťování ovzduší, jehož imisní příspěvky zvýší v dotčených obcích celkový imisní příspěvek dopravy. Nejedná se tedy jenom o "určité zhoršení kvality ovzduší a hlukové zátěže" (str. 187 vyhodnocení SEA), jak se snaží marginalizovat zpracovatel, ale o zásadní zvýšení hlukové a imisní zátěže v dotčeném území.</p> <p>Skutečnost, že se jedná o území nadlimitně zatížené, ostatně zmiňuje i krajský úřad na str. 9 přílohy č. 1 k vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území: „Část záměru zasahuje do území s překročením imisního limitu pro benzo[a]pyren... Záměr prochází ve dvou místech územím s překročením hlukových limitů v místech křížení s jinými komunikacemi (silnice II/610 a III/2444). V prostoru napojení silnice II/610 dochází k překročení hlukových limitů i v okrajové části zástavby.“</p> <p>Z ustanovení § 12 zákona č. 17/1992 Sb. o životním prostředí přitom vyplývá zákaz zatěžovat území nad míru jeho únosného zatížení ve smyslu, tedy i povinností všech příslušných orgánů veřejné moci zajistit dodržování nejvyšších přípustných limitů zatížení území jednotlivými znečišťujícími látkami a dalšími externalitami a v případě, že k překračování těchto limitů již dochází, neumožnit zhoršování dosavadního stavu a přijmout opatření k nápravě.</p> <p>Rovněž lze odkázat na čl. 35 odst. 1 Listiny základních práv a svobod, který přiznává každému právo na příznivé životní prostředí. Toto právo rozvíjí dále zákon o životním prostředí (č. 17/1992 Sb.), který v § 11 stanoví, že: „Území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení.“ Únosné zatížení území je definováno (§ 5) jako takové zatížení území lidskou činností, při kterém nedochází k poškozování životního prostředí, zejména jeho složek, funkcí ekosystémů nebo ekologické stability, přičemž (§ 8 odst. 2) poškozováním</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>životního prostředí je zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy; poškozování prostředí je již jednoznačně pouze nadlimitní a tedy protiprávní. V § 13 tohoto zákona je definována zásada předběžné opatrnosti: „Lze-li se zřetelem ke všem okolnostem předpokládat, že hrozí nebezpečí nevratného nebo závažného poškození životního prostředí, nesmí být pochybnost o tom, že k takovému poškození skutečně dojde, důvodem pro odklad opatření, jež mají poškození zabránit.“</p> <p><b>Z uvedených ustanovení tedy vyplývá zákonný zákaz zatěžování kteréhokoli území nad přípustnou míru.</b> Uvedený zákaz je podpořen judikaturou soudů. Zásady územního rozvoje právě musejí prověřit, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolitelné, nebo na projekty směřující k použití nezákonných praktik typu salámová metoda - což je přesně posuzovaný případ.</p> <p>Pokud je s přihlédnutím ke konkrétnímu případu zřejmé, že nebude možné dosáhnout eliminace negativních vlivů na přípustnou úroveň - což zcela evidentně není možné v situaci, kdy již aktuální emisní a hlukové limity jsou v obci Podolanka překračovány - pak přeci nemůže být takový záměr dále prosazován (leda, že by krajský úřad zamýšlel prosazovat cestu vedení SOKP v kritické oblasti tunelem).</p> <p>Dále, odůvodnění AZÚR SK si dále protiřečí v hodnocení vlivu SOKP na obyvatelstvo a další složky životního prostředí. Na jedné straně uvádí, že vliv na obyvatelstvo a hygienu prostředí z hlediska hlukové zátěže a ovzduší lze hodnotit známkou "+2/-1" (což znamená významný pozitivní vliv), následně však uvádí, že: „Záměr vytvoří nový významný liniový zdroj hluku v území. Jako nejvíce problematické se jeví především přiblížení k obytné zástavbě obcí Vinoř a Podolanka, resp. přemostění zástavby s následnou výstavbou MÚK v její těsné blízkosti a přiblížení k obci Veleň (část Mirovice).“</p> <p>Takovéto hodnocení vlivu SOKP je zcela nedostatečné, zavádějící a chybné.</p> <p>Nelze přeci zlepšovat situaci u jedné části zástavby za cenu vyvolání jasně zhoršení situace u jiných obyvatel, kteří již nyní trpí nadlimitně zatíženým prostředím. Nebudou-li v AZÚR SK, aby podmiňující stavby požadovány vymístění silnice 11/610, či její zásadní odhlučnění (což je s ohledem na její průchod hustou zástavbou více než obtížné), nelze dále vůbec uvažovat o vedení SOKP v trase navrhovaného koridoru D011.</p> <p>Vzhledem k překročení hlukových a imisních limitů stanovených právními předpisy v případě realizace záměru D011, obec Podolanka považuje záměr D011 - Koridor Silničního okruhu kolem Prahy: úsek Breziněves (D8) - D10 (+1 x MÚK) včetně všech vyvolaných přeložek a souvisejících staveb za protiprávní a požaduje jej vypustit z AZÚR SK.</p>	
	<p><b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b></p> <p>totožné jako u výše uvedené obce Jenštejn (1. Neúnosné zatížení dotčené lokality)</p>	

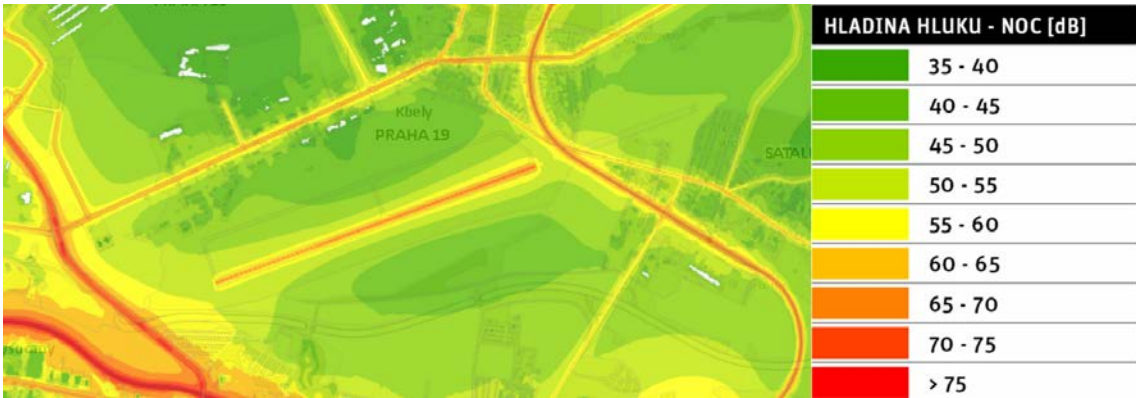
č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>Odůvodnění námitky:</p> <p><u>4. Nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů</u></p> <p>Plné znění odůvodnění námitky viz výše uvedené podání obce Jenštejn</p> <p>+ 1 odstavec navíc:</p> <p>Za zcela zásadní vadu vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů záměru D011 obec Podolanka považuje skutečnost, že zpracovatel nevzal při v hodnocení v úvahu již existující záměry. Jestliže zpracovatel při hodnocení nezohlednil všechny záměry, které by mohly mít relevantní vliv na ovzduší či veřejné zdraví, nemohlo být provedené vyhodnocení synergických vlivů úplné a dostatečné. V této souvislosti odkazujeme na rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 13. 8. 2013, 50 A 12/2013 - 87, v němž soud uvedl: <i>"Posouzení kumulativních a synergických vlivů záměru musí být přezkoumatelné, aby bylo možné určit nejen jaké složky životního prostředí mohou být dotčeny, ale také kumulace jakých plánovaných a také již realizovaných záměrů, byla v určitém místě hodnocena... Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů záměru D011 s jinými záměry, ať plánovanými nebo stávajícími, v oblasti, kde by tyto vlivy přicházely v úvahu, neobsahuje Příloha č. 4 ani v příloze 1.1."</i></p>	
	<p><b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b></p> <p>totožné jako u výše uvedené obce Jenštejn (<u>3. Nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů</u>)</p> <p>+</p> <p>Závěry posouzení kumulativních a synergických vlivů spojených s umístěním SOKP do koridoru D011 jsou prezentovány v kap. 6.2.2. (str. 197 - 199). Zde jsou zároveň tabelárně i graficky vymezeny všechny plochy a koridory dle platných ZÚR SK, jejichž případné kumulativní a synergické vlivy je možné ve spojení s využitím koridoru D011 reálně předpokládat. Vyhodnocení SEA zohledňuje jak stávající zátěž území (formou vymezení území s překročením některého z platných imisních nebo hlukových limitů), tak rizika případné budoucí zátěže spojená s realizací ostatních staveb, pro jejichž umístění ZÚR SK ve znění aktualizací č. 1 a 2 vymezují plochy nebo koridory. Zároveň jsou zde prezentovány návrhy opatření, zajišťující dostatečnou ochranu i při kumulativním nebo synergickém působení těchto vlivů, které jsou pak dále precizovány v kap. 8. a 11. textové části vyhodnocení SEA.</p>	
	<p>Odůvodnění námitky:</p> <p><u>5. Nedostatečné posouzení jiných variant záměru a neproporcionalita navrženého záměru</u></p> <p>Vyhodnocení SEA se na str. 227 - 237 zabývá posouzením alternativní varianty vedení okruhu, a to tzv. Regionální varianty SOKP (dále jen "RSOKP"). Vyhodnocení dospívá k závěru, že je varianta SOKP výhodnější než varianta RSOKP, a to z důvodu nižšího zasažení obytné zástavby, větší přijatelnosti z hlediska kvality ovzduší v sídlech, a z důvodu větší dopravní účinnosti.</p> <p>Obec Podolanka s provedeným srovnáním a jeho výsledky zásadně nesouhlasí a považuje ho za nesprávné. Především je nutné</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>zdůraznit, že trasa RSOKP je na rozdíl od SOKP umístěna převážně mimo zastavěné území hl. m. Prahy a okolních měst a obcí. Jak vyplývá z dokumentu "Komentář k trasování silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) v jeho severozápadní a východní části", který byl k vedení RSOKP vypracován Ing. Milanem Strnadem, autorizovaným inženýrem pro dopravní stavby — ČKAIT 0000264, v dubnu 2011, vedení RSOKP vytváří rezervní plochy pro rozvoj metropole uvnitř okruhu, zlepšuje hygienické podmínky, snižuje negativní vliv na složky životního prostředí, zvyšuje bezpečnost provozu a uživatelský komfort a k tomu je i ekonomicky výhodnější (stavební náklady se sníží o cca 34 miliard Kč, tedy zhruba o jednu polovinu). Výše uvedené vlastnosti výrazně převažují nad skutečností, že tato varianta znamená prodloužení okruhu o cca 15 km. Závěr zpracovatele o tom, že varianta SOKP je více výhodná z hlediska kvality ovzduší, je tedy nelogický a nepřezkoumatelný.</p> <p>V rámci vyhodnocení vlivů na životní prostředí a na veřejné zdraví mělo být především zvaženo to, zda a případně v jak dlouhém úseku bude koridor veden v nadlimitně zatíženém území, a kolik obyvatel tak bude nadměrným hlukem a imisemi dotčeno. Vyhodnocení v této souvislosti na str. 235 uvádí, že rozsah zasažení obytné zástavby je nižší v případě SOKP. V této souvislosti uvádí výčet obcí dotčených SOKP a RSOKP. Podle obce Podolanka je však tento výčet zavádějící, neboť zatímco u SOKP je výčet obcí, u nichž bude trasa koridoru "v kontaktu se zástavbou", v případě RSOKP zpracovatel účelově používá širší pojem "ovlivnění zastavěného území obcí." Ve výčtu obcí ovlivněných vymezením SOKP tak zcela neodůvodněně chybí obce Radonice či Jenštejn, ačkoli k ovlivnění jejich území vedením tohoto koridoru zcela nepochybně dojde.</p> <p>Z dopravního hlediska by RSOKP mimo jiné zajistila odklon tranzitní a vnější dopravy mimo zastavěné území (sídelní útvary) severního a východního sektoru hl. m. Prahy včetně související aglomerace a rozdělila dopravní zátěže na stávajících a navržených komunikacích. Z hlediska ekologického by byla trasa RSOKP, na rozdíl od navrhovaného SOKP, prakticky bezkonfliktní a tudíž realizovatelná. Provedené vyhodnocení jiných variant vedení silničního okruhu je tedy podle obce Podolanka nesprávné, naproti tomu z jiných odborných podkladů vyplývá, že by byl RSOKP méně invazivní variantou, než je tomu u SOKP.</p> <p>AZÚR SK tak není proveden v nezbytně nutné míře a nejšetnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli (tj. neomezuje své adresáty co nejméně - není dodržena zásada minimalizace zásahu — sledovaného cíle by totiž bylo možné dosáhnout i prostřednictvím alternativní varianty RSOKP, která je situována dále od obytné zástavby).</p> <p>AZÚR SK tak nemůže být ústavně legitimní a o zákonné cíle opřený akt, neboť směřuje ke stavu, který by byl v rozporu s obecně závaznými právními předpisy, není činěn jen v nezbytně nutné míře (takovouto mírou je pouze stav který požadavkům právních předpisů vyhovuje nebo to alespoň lze důvodně očekávat) ani nevede rozumně k zamýšlenému cíli (nelze považovat za "rozumné", pokud AZÚR SK vytváří předpoklady pro záměry zhoršující stav v území, čemuž by naopak územní plánování mělo předcházet), a je založen na libovůli (postrádá přezkoumatelné odůvodnění výběru variant SOKP).</p> <p>Co se týče odkazu na Územní plán obce, k tomu lze uvést, že obec hodlá v rámci procesu pořizování změny územního plánu vypustit předmětnou trasu SOKP ze svého územního plánu.</p>	
	<b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námítky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>totožné jako u výše uvedené obce Jenštejn (<u>6. Nedostatečné posouzení jiných variant záměru a neproporcionalita navrženého záměru</u>)</p> <p>Obec jako orgán veřejné správy by měla důsledně dbát na dodržování zákonných předpisů, takže pokud navrhovatelka klasifikuje toto dodržování zákonných předpisů jako absurdní, je to přinejmenším na pováženou. Ne každé obci (resp. jejím představitelům) mohou řešení, které obsahují ZÚR SK, vyhovovat. To ale neznamená, že obec bude čekat na to, až jí bude řešení „uspokojivě“ vyhovovat a minimálně tak uvádět své občany v omyl se všemi právními důsledky z takového jednání plynoucími.</p> <p>K problematice vypouštění záměru z ÚP (pokud byl tento záměr soudem zrušen v ZÚR) formou změny se metodicky vyjádřilo MMR (č. j. MMR 31 658/2014-81, ze dne 2. 10. 2014), kdy se město Odolena Voda dožadovalo vypuštění MÚK Odolena Voda, se kterou nesouhlasí. Ve vyjádření MMR se mj. uvádí: „<i>Ministerstvo konstatuje, že co se týká účinku soudního rozhodnutí o zrušení části zásad územního rozvoje na platný územní plán, (zde částí Zásad územního rozvoje Středočeského kraje regulující záměr MÚK D006), nelze na základě účinného soudního rozhodnutí automaticky aplikovat § 54 odst. 5 stavebního zákona.</i>“ a dále „<i>Zrušení záměru v zásadách územního rozvoje neznamená automaticky jeho vypuštění z územního plánu. Postupem podle § 5 odst. 6 stavebního zákona (tj. ve smyslu povinnosti soustavně sledovat uplatňování územně plánovací dokumentace) obec s využitím odborné a metodické pomoci krajského úřadu (§ 67 odst. 1 písm. b) zákona o krajích], vyhodnotí, zda se změnily podmínky v míře vyžadující změnu územního plánu. V konkrétním případě se vyhodnocení podle § 5 odst. 6 stavebního zákona bude zejména týkat posouzení vlivu na veřejné zdraví záměru MÚK D006, protože právě absence posouzení tohoto vlivu byla jediným důvodem zrušení předmětné části Zásad územního rozvoje Středočeského kraje. Pokud tímto vyhodnocením Krajský úřad Středočeského kraje již disponuje, lze z něho vycházet. Shora zmíněné vyhodnocení, zda se změnily podmínky v míře vyžadující změnu územního plánu, je neopomenutelným podkladem při rozhodování zastupitelstva podle § 44 stavebního zákona o pořízení změny územního plánu. Pokud v období před shora popsáním vyhodnocením ve smyslu § 5 odst. 6 stavebního zákona bude podána žádost o správní rozhodnutí ve věci záměru MÚK D006, musí být vliv na veřejné zdraví tohoto záměru posouzen v rámci řízení.</i>“</p> <p>Zastupitelstvo obce Podolanka mělo předně na některém zasedání schválit uplatnění námitek k 2. Akt ZÚR SK, aby se nedostalo do rozporu s § 6 odst. 6 písm. d) SZ.</p>	
	<p>Odůvodnění námítky:</p> <p><u>6. Rozpor s cíli a úkoly územního plánování</u></p> <p>AZÚR SK je dále v rozporu s úkoly územního plánování stanovenými v § 19 stavebního zákona. Návrh nestanoví koncepci rozvoje území s ohledem na podmínky území dle § 19 písm. b) stavebního zákona, protože trasa SOKP je vedena územím, které je již nyní nadlimitně zatíženo. AZÚR SK v části upravující záměr D011 je proto v rozporu s povinností stanovit koncepci s ohledem na hodnoty a podmínky území. Návrh rovněž neprovedl potřebu změny v území a její přínos pro veřejné zdraví.</p> <p>Schválení AZÚR SK s navrhovaným vedením trasy D011 je rovněž v rozporu s úkolem územního plánování v §, 19 písm. e) stavebního zákona - stanovit podmínky pro umístění staveb s ohledem na stávající charakter a hodnoty území, jakož i s úkolem</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>uvedeným pod písmenem i) stejného ustanovení — stanovovat podmínky pro obnovu a rozvoj sídelní struktury a pro kvalitní bydlení, protože výstavba SOKP v navrhované variantě nebere v potaz charakter území, tedy zejména blízkost obce Jenštejn a zhoršení hlukové a imisní situace následkem realizace záměru.</p> <p>Návrh AZÚR SK v části týkající koridoru D011 není v souladu s cíli a úkoly územního plánování obsaženými v ustanovení § 18 odst. 1 a § 19 odst. 1 písm. b), c), e), a i) stavebního zákona, proto by bylo jeho schválení v rozporu s požadavky §, 40 odst. 1 písm. b) stavebního zákona.</p> <p>Obec Podolanka tímto s ohledem na výše uvedené navrhuje, aby záměr "D011 - Koridor Silničního okruhu kolem Prahy: úsek Březiněves (D8) - D10 (+1 x MÚK) včetně všech vyvolaných přeložek a souvisejících staveb" byl vypuštěn z textové i grafické části návrhu AZÚR SK a AZÚR SK v tomto smyslu patřičně upraven.</p> <p>Subsidiárně obec Podolanka požaduje, aby pro případ, že se uvedený Koridor Silničního okruhu kolem Prahy: úsek Březiněves (D8) - D10 (+1 x MUK), D011, ukáže být opravdu jedinou a nejvýhodnější variantou vedení SOKP (po provedení všech posouzení a skutečného a porovnatelného porovnání možných variant), byla jeho realizace podmíněna (i) vymístěním silnice II/610 ze zastavěného území obce Podolanka, (ii) vedením SOKP v tunelové rouře po celém území katastrálního území obce Podolanka a (iii) vypuštěním MÚK v obci Podolanka.</p>	
	<p><b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b></p> <p>totožné jako u výše uvedené obce Jenštejn (7. Rozpor s cíli a úkoly územního plánování)</p> <p>Podmínky realizace (poslední odstavec) nejsou relevantní k záměru navrženého SOKP z důvodů uvedených výše (nemožnost řešení v ZÚR, nefunkčnost záměru apod.).</p>	
6	<p><b>Obec Radonice, Na Skále 185, 250 73 Radonice, č. j. 178409/2016/KUSK, doručeno dne 5. 12. 2016</b></p> <p><i>(zastoupena Mgr. Jiřím Nezhybou, Frank Bold advokáti, s. r. o.)</i></p>	
	<p><b><i>Unifikovaný dopis obdobného obsahu – odůvodnění rozhodnutí o námitce obdobné jako u výše uvedené obce Jenštejn (č. j. 178408/2016/KÚSK) s rozdílem, který je vyhodnocen níže.</i></b></p> <p>Použito znění ze vzorového podkladu, který byl pro potřeby zasílání nesouhlasů v rámci veřejného projednání 2. Akt ZÚR SK vyhotoven firmou Frank Bold advokáti, s. r. o.</p>	
	<p><b>Námitka:</b></p> <p>Nesouhlas s vymezením záměru D011 – Silniční okruh kolem Prahy úsek: Březiněves – R10 (+1x MÚK). Nesouhlas s vymezením veřejně prospěšné stavby pro záměr D011. Požadavek na vypuštění z textové i grafické části návrhu 2. Akt ZÚR SK.</p>	<p><b>Námitka se zamítá</b></p>

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námítky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>Odůvodnění námítky:</p> <p>Plná znění Odůvodnění námitek viz výše uvedené podání obce Jenštejn.</p> <p><u>1. Neúnosné zatížení dotčené lokality</u></p> <p><u>2. Nesprávné vyhodnocení dlouhodobých a trvalých vlivů na životní prostředí</u></p> <p><u>3. Nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů</u></p> <p>+ 2 odstavce navíc:</p> <p>Rovněž příloha k posouzení SEA pouze identifikuje možná problémová místa a uvádí, která ze složek životního prostředí může být dotčena, opět zde ale zcela chybí vyjádření míry negativních kumulativních a synergických vlivů v dotčeném území vzhledem k jednotlivým složkám životního prostředí a není zde ani uvedeno, zda je tato kumulace negativních vlivů ještě přípustná z hlediska limitů využití území.</p> <p>V obci Radonice by přitom po realizaci koridoru D011 docházelo ke kumulaci a spolupůsobení vlivů, které mají negativní vliv na čistotu ovzduší a hlukovou situaci v území. Zdrojem těchto negativních vlivů jsou jak záměry již existující, tak záměr koridoru D011 zamýšlený do budoucna. Výčet záměrů nacházejících se v dotčeném území uvedený v tabulce na str. 183 přitom uvádí pouze záměry navrhované v 2. A ZÚR SK, přičemž neuvádí již existující záměry (silnice pro motorová vozidla Praha – Mladá Boleslav, silnice třetí třídy Horní Počernice – Radonice a silnice Vinoř – Radonice, letecký provoz na letišti Kbely a v menší míře i na letišti Ruzyně, u hluku jsou to rovněž průmyslové zdroje v Praze a okolí). Pokud zpracovatel neuvedl všechny záměry, které by mohly mít relevantní vliv na ovzduší či veřejné zdraví, nemohlo být provedené vyhodnocení synergických vlivů úplné a dostatečné. Pořizovatel si je zcela nepochybně vědom toho, že celková zátěž dotčeného území po realizaci zamýšleného záměru SOKP vzroste, avšak nikde nevyhodnocuje, jakou celkovou zátěž území očekává, a zdali ještě vyhovuje právním předpisům ČR z hlediska limitů únosného zatížení území.</p>	
	<p><b>Odůvodnění rozhodnutí jednotlivých bodů odůvodnění námítky:</b></p> <p>je shodné jako u výše uvedené obce Jenštejn (č. j. 178408/2016/KUSK).</p> <p>+</p> <p>Nejen podle odkazu na číslo stránky tohoto Odůvodnění námítky použila podatelka unifikovaný podklad, který byl pro potřeby zasílání nesouhlasů vyhotoven firmou Frank Bold advokáti, s. r. o. ale pro <u>společné jednání</u> 2. Akt ZÚR SK.</p> <p>S Odůvodněním námítky nelze souhlasit. Podatelka cituje předchozí verzi Vyhodnocení SEA 2. Akt ZÚR SK z r. 2015 (ke společnému projednání dle § 37 SZ). Ve verzi k veřejnému projednání jsou závěry posouzení kumulativních a synergických vlivů spojených s umístěním SOKP do koridoru D011 prezentovány v kap. 6.2.2. (str. 197 - 199). Zde jsou zároveň tabelárně i graficky vymezeny všechny plochy a koridory dle platných ZÚR SK, jejichž případné kumulativní a synergické vlivy je možné ve spojení</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí																				
	<p>s využitím koridoru D011 reálně předpokládat. Pod termínem „<i>záměry již existující</i>“ má podatel zřejmě na mysli současné průmyslové provozy a dopravní stavby v dotčeném území, které jsou zdrojem stávající zátěže v území. Jejich vliv na imisní a hlukovou situaci je zohledněn vymezením území s překročením některého z platných imisních nebo hlukových limitů, neboť v aktuálních hodnotách znečištění se sčítají příspěvky všech stávajících zdrojů.</p> <p>Vyhodnocení SEA tedy zohledňuje v rámci současného stavu všechny relevantní zdroje znečištění a dále rizika případné budoucí zátěže spojená s realizací ostatních staveb, pro jejichž umístění ZÚR SK ve znění aktualizací č. 1 a 2 vymezují plochy nebo koridory. Zároveň jsou zde prezentovány návrhy opatření, zajišťující dostatečnou ochranu i při kumulativním nebo synergickém působení těchto vlivů, které jsou pak dále precizovány v kap. 8. a 11. textové části vyhodnocení SEA. Zahrnutí „záměrů“ sledovaných v rámci platných ZÚR SK je, s ohledem na ust. 36 odst. 3 SZ ve vztahu k podrobnosti vyhodnocení, zcela důvodné, mj. též proto, že pouze u nich lze předpokládat relevantní (územním rozsahem nadmístní) vliv na ovzduší či veřejné zdraví.</p> <p>Kumulace vlivů hluku s leteckým provozem na letišti Ruzyně nenastává, neboť území dotčené hlukem z letiště do tohoto prostoru nezasahuje (viz mapová schémata na str. 209 a 211).</p> <p>Kumulace vlivů hluku s leteckým provozem na letišti Praha Kbely také nenastává (a nebyla ani zahrnuta do hodnocení) vzhledem k malému objemu jeho provozu, kdy významnější akustické dopady jsou lokalizovány jen do bezprostředního okolí letiště - viz hluková mapa v ÚAP hl. m. Prahy (limit je 50 dB):</p> <div><table><thead><tr><th colspan="2">HLADINA HLUKU - NOC [dB]</th></tr></thead><tbody><tr><td>35 - 40</td><td></td></tr><tr><td>40 - 45</td><td></td></tr><tr><td>45 - 50</td><td></td></tr><tr><td>50 - 55</td><td></td></tr><tr><td>55 - 60</td><td></td></tr><tr><td>60 - 65</td><td></td></tr><tr><td>65 - 70</td><td></td></tr><tr><td>70 - 75</td><td></td></tr><tr><td>&gt; 75</td><td></td></tr></tbody></table></div> <p>Kumulace s vlivy hluku ze vzdálenějších průmyslových zdrojů (na území Prahy a okolí) je z principu irelevantní – tyto zdroje musí splňovat výrazně přísnější hlukové limity než automobilová doprava, vzhledem ke sčítání hladin akustického tlaku (logaritmická stupnice) nelze předpokládat relevantní kumulaci vlivů dopravy v lokalitě se stacionárním zdrojem, který se nachází ve větší vzdálenosti a musí u své nejbližší zástavby splňovat limit o 10 dB přísnější. Takový zdroj bude v okolí SOKP prakticky neslyšitelný: i při plném vyčerpání limitu (tzn. kdyby se jednalo o zdroj v bezprostřední blízkosti) by hlučnost navýšil maximálně o 0,4 dB, jelikož</p>	HLADINA HLUKU - NOC [dB]		35 - 40		40 - 45		45 - 50		50 - 55		55 - 60		60 - 65		65 - 70		70 - 75		> 75		
HLADINA HLUKU - NOC [dB]																						
35 - 40																						
40 - 45																						
45 - 50																						
50 - 55																						
55 - 60																						
60 - 65																						
65 - 70																						
70 - 75																						
> 75																						



č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námítky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	jde však o zdroje vzdálenější, nelze předpokládat ovlivnění o více než 0,1 dB.	
	<p>Odůvodnění námítky:</p> <p>Plná znění Odůvodnění námitek viz výše uvedené podání obce Jenštejn.</p> <p><u>4. Nedostatečné posouzení kompenzačních opatření</u></p> <p><u>5. Neposouzení vlivů na veřejné zdraví</u></p> <p>+ 1 odstavec:</p> <p>V rámci návrhu 2. A ZÚR SK k vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví došlo ještě k dalšímu pochybení, a to sice v <b>absenci autorizované osoby, která by byla vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví oprávněna provádět</b>. Podle § 19 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, totiž musí být část dokumentace týkající se posuzování vlivů na veřejné zdraví zpracována <b>osobou, která je držitelem osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví</b>. Osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví přitom uděluje a odnímá Ministerstvo zdravotnictví. V úvodu předloženého vyhodnocení je předložen seznam osob, které se v rámci zpracovatelského týmu podílely na zpracování vyhodnocení vlivů na životní prostředí. Ze zde uvedených osob má potřebné osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví pouze Mgr. Jan Karel. Podle údajů dostupných ze stránek Ministerstva zdravotnictví však jeho osvědčení mělo platnost pouze do 19. 6. 2015. Datum vyhotovení posouzení vlivů na životní prostředí je přitom „srpen 2015.“ Podle podatele je tedy vysoce pravděpodobné, že vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví nemohlo být řádně provedeno s ohledem na absenci osoby disponující platným osvědčením odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví.</p>	
	<p><b>Odůvodnění rozhodnutí jednotlivých bodů odůvodnění námítky:</b></p> <p>je shodné jako u výše uvedené obce Jenštejn (č. j. 178408/2016/KUSK).</p> <p>+</p> <p>Podatelka opět použila unifikovaný podklad, který byl pro potřeby zasílání nesouhlasů vyhotoven firmou Frank Bold advokáti, s. r. o. ale pro <b>společné jednání</b> 2. Akt ZÚR SK.</p> <p>Odůvodnění námítky je zcela bezpředmětné. Mgr. Jan Karel je držitelem osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví č. j. MZDR 7636/2015-2/OVZ s platností do 19. 6. 2020. Údaje na stránkách Ministerstva zdravotnictví jsou již aktualizovány (stav k 30. 9. 2016). Vyhodnocení vlivů na ŽP datované „srpen 2015, které podatel cituje, bylo zpracováno pro návrh 2. Akt ZÚR SK ke společnému jednání dle § 37 SZ. Dokumentace určená k veřejnému projednání byla dokončena v září 2016.</p> <p>Tyto skutečnosti si mohla (a <b>měla</b>) podatelka a firma Frank Bold advokáti, s. r. o. <b>ověřit</b>.</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námítka / Odůvodnění rozhodnutí o námítce	Rozhodnutí
	<p>Plná znění Odůvodnění námítek viz výše uvedené podání obce Jenštejn.</p> <p><u>6. Nedostatečné posouzení jiných variant záměru a neproporcionality navrženého záměru</u></p> <p><u>8. Rozpor s cíli a úkoly územního plánování</u></p> <p>+ 1 odstavec:</p> <p>Zvýšení hluku a imisí nad zákonem stanovené limity pak nepochybně nevytváří podmínky pro kvalitní bydlení. V neposlední řadě je tento záměr v rozporu s úkolem územního plánování stanoveným v § 19 písm. j) stavebního zákona, neboť jak vyplývá z příloženého komentáře k trasování okruhu kolem Prahy, existuje zde levnější varianta vybudování okruhu, která je rovněž šetrnější k životním podmínkám obyvatel dotčených obcí a životnímu prostředí celkově. Přijetí návrhu 2. A ZÚR SK v části týkající se záměru D011 tudíž nevytváří podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů.</p>	
	<p><b>Odůvodnění rozhodnutí jednotlivých bodů odůvodnění námítka:</b></p> <p>je shodné jako u výše uvedené obce Jenštejn (č. j. 178408/2016/KUSK).</p> <p>+</p> <p>Zvýšení hluku a imisí nad zákonem stanovené limity vlivem realizace záměru platná legislativa vylučuje a z tohoto důvodu jej Vyhodnocení SEA nepředpokládá. V souladu s bodem č. 11 přílohy SZ uplatňuje Vyhodnocení SEA požadavky na vytvoření územních podmínek pro realizaci opatření k zajištění splnění těchto limitů:</p> <p>splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby, v případě míst bezprostředního kontaktu s obytnou zástavbou s rezervou 3 dB,</p> <p>- v úsecích bezprostředního kontaktu s obytnou zástavbou snížení imisního příspěvku PM10 v okrajové obytné zástavbě pod 1 % ročního imisního limitu.</p>	
	<p>Odůvodnění námítka:</p> <p><u>7. Rozpor s TEN-T a Politikou územního rozvoje</u></p> <p>V Politice územního rozvoje (dále jen „PÚR“), kapitole 5., článku 99 je uvedeno: „<i>Vymezení: Silniční okruh kolem Prahy (mezi jednotlivými mezinárodními trasami do Prahy). Důvody vymezení: Převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města. Součást TEN-T.</i></p> <p>Dále v článku 23 PÚR jsou vymezeny následující úkoly: „<i>Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně. (Viz také čl. 25 PÚR ČR 2006). Nepřípustné je vytváření nových úzkých hrdel na trasách dálnic, rychlostních silnic a kapacitních silnic; jejich trasy, jsou-li součástí transevropské silniční sítě, volit tak, aby byly v dostatečném odstupu od obytné</i></p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námítky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>zástavby hlavních center osídlení. “</p> <p>Směrnice 1692/96/ES, ze dne 23. 7. 1996, o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě, ve znění opravy publikované v Úředním věstníku Evropské Unie, č. 233, ze dne 26. 8. 2006, v článku 9. Obsahuje následující ustanovení: „<i>Transevropská silniční síť zahrnuje dálnice a silnice vysoké kvality, ať stávající, nové, nebo které se mají upravit, jež ... míjejí hlavní sídelní útvary na trasách stanovených na síti.</i>“ Trasa Silničního okruhu kolem Prahy, tak jak je obsažena v návrhu 2. A ZÚR SK, ovšem prochází v těsné blízkosti zastavěného území, není tedy zajištěn požadavek dostatečného odstupu od obytné zástavby hlavních center osídlení.</p> <p>Návrh 2. aktualizace ZÚR je v rozporu s Politikou územního rozvoje v části týkající se Transevropské silniční sítě. Z tohoto důvodu nejsou splněny požadavky § 40 odst. 1. písm. a) stavebního zákona.</p>	
	<p><b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b></p> <p>Ve smyslu § 37 odst. 8 SZ vysloveno MMR s 2. Akt ZÚR SK souhlas z hlediska souladu s Akt č. 1 PÚR stanoviskem ze dne 29. 8. 2016 (č. j. MMR 32 211/2016-81), z něhož pořizovatel cituje: „<i>Ministerstvo ve smyslu § 42 odst. 6 stavebního zákona na základě posouzení uvedených podkladů z hledisek uvedených v § 37 odst. 8 stavebního zákona, tj. z hledisek zajištění koordinace využívání území, zejména s ohledem na širší územní vztahy a mezinárodní závazky, a souladu s politikou územního rozvoje, vydává k návrhu 2. Aktualizace ZÚR následující stanovisko:</i></p> <p><i>Ministerstvo neshledalo v návrhu 2. Aktualizace ZÚR nedostatky z hledisek uvedených v § 37 odst. 8 stavebního zákona, které by bylo nutné z návrhu odstranit před zahájením řízení o návrhu 2. aktualizace ZÚR.</i>“</p> <p><i>Z hlediska širších územních vztahů, zejména územních vazeb mezi Středočeským krajem a kraji sousedícími (včetně hl. m. Prahy) je návrh 2. Aktualizace ZÚR v souladu se závaznou Politikou územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 1 (dále jen „PÚR ČR“).</i></p> <p><i>Sousední kraje a hl. m. Praha neuplatnily k návrhu 2. Aktualizace ZÚR z hlediska koordinace širších územních vztahů žádné připomínky.</i></p> <p><i>Z hlediska mezinárodních závazků jsou navrženy koridory a plochy pro záměry VPS D001, VPS D011, VPS D204 a VPS D300 součástí transevropské dopravní sítě TEN-T, tzn. v souladu s Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. 11. 2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU.</i></p> <p><i>Z hlediska PÚR ČR:</i></p> <p><i>navrženy koridory pro segmenty D001 (úsek Ruzyně – Březiněves) a D011 (úsek Březiněves (D8) – R10), silničního okruhu kolem Prahy (Pražský okruh), který je součástí TEN-T a podle čl. (99) PÚR ČR propojí na rozhraní Hlavního města Prahy a Středočeského kraje jednotlivé mezinárodní a republikové trasy do Prahy, aby byla převedena tranzitní silniční doprava mimo intenzivně zastavěné části města a z důvodu účelné distribuce zdrojové a cílové dopravy v metropolitní oblasti, jsou v souladu s PÚR ČR.</i>”</p> <p>V připomínce je záměrně uváděno v současnosti již neplatné znění čl. 99, které je citováno z PÚR ČR 2008. Avšak pro pořizovatele i zpracovatele 2. Akt ZÚR SK je závazná Akt č. 1 PÚR (schválena vládou ČR dne 15. 4. 2015 usn. č. 276), v níž čl. 99 zní:</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p><b>„SOKP</b>  Vymezení:  <i>Silniční okruh kolem Prahy (Pražský okruh) propojuje na rozhraní Hlavního města Prahy a Středočeského kraje jednotlivé mezinárodní a republikové trasy do Prahy.</i>  Důvody vymezení:  <i>Převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města, účelná distribuce zdrojové a cílové dopravy v metropolitní oblasti. Součást TEN-T.</i>  Úkoly pro územní plánování:  Vymezit koridor v ZÚR.  Zodpovídá: <i>Hlavní město Praha, Středočeský kraj“.</i></p> <p>Pro vypořádání připomínky pořizovatel také vychází z rozsudku Městského soudu v Praze č. j. 10A 159/2015 – 222, který se týká 1. Aktualizace ZÚR hl. m. Prahy a stejného údajného nesouladu vymezení SOKP v ZÚR a PÚR v souvislosti s problematikou TEN-T.</p> <p><i>„K obdobné námitce se vyslovil Nejvyšší správní soud rovněž ve svém rozsudku ze dne 21. 6. 2012, čj. 1 Ao 7/2011-526. V něm předně dospěl po zevrubném rozboru v bodech 583 –590 k závěru, že ustanovení rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě („rozhodnutí TEN-T“) nemají přímý účinek a nelze se jich dovolávat v řízeních před vnitrostátními soudy. Nadto je již na tomto místě třeba poznamenat, že toto rozhodnutí bylo jednak nahrazeno rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010/EU, a i toto rozhodnutí bylo posléze zrušeno nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě („nařízení „TEN-T“). Pokud jde o vztah rozhodnutí TEN-T a politiky územního rozvoje, Nejvyšší správní soud ve zmíněném rozsudku přisvědčil tomu, že požadavek obsažený v článku 9 odst. 1 rozhodnutí TEN-T převzala politika územního rozvoje z roku 2008 v článku 23, který stanoví jako republikovou prioritu: „Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny [...]. Nepřípustné je vytváření nových úzkých hrdel na trasách dálnic, rychlostních silnic a kapacitních silnic; jejich trasy, jsou-li součástí transevropské silniční sítě, volit tak, aby byly v dostatečném odstupu od obytné zástavby hlavních center osídlení.“ Na toto konstatování však v bodu 592 navázal úvahou: „V části PÚR 2008 obsahující tzv. republikové priority však, s ohledem na úroveň obecnosti a abstrakce, kterou se vyznačuje, nelze spatřovat víc než vymezení právně-politických východisek celé PÚR. Konkrétnější úkoly pro územní plánování stanoví až následující části PÚR, vymezující na základě těchto východisek jednotlivé rozvojové oblasti a osy, specifické oblasti, koridory a plochy dopravní infrastruktury, koridory a plochy technické infrastruktury a souvisejících rozvojových záměrů, případně další úkoly pro územní plánování. Rozdíl mezi ‚republikovými prioritami‘ a konkrétnějšími požadavky na územní plánování obsaženými v dalších částech PÚR 2008 je strukturálně obdobný rozdílu mezi právními normami a principy. Zatímco principy mají dimenzi vlastní váhy, a tak je v případě vzájemné kolize více principů možné přistoupit k jejich poměrování, respektive vyvažování, právní normy tuto dimenzi nemají.</i></p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p><i>Jestliže tak PÚR např. vymezí určitý dopravní koridor a navazující územně plánovací dokumentace se od trasy daného koridoru bezdůvodně odchýlí, pak bude tato územně plánovací dokumentace bezpochyby v rozporu s PÚR. Ovšem skutečnost, že navazující územně plánovací dokumentace v plné míře nerespektuje určitou republikovou prioritu, nemusí nutně vést ke stejnému závěru.“ Z toho vyplývá „že jednotlivé požadavky uvedené v prioritách PÚR nemají povahu kogentních a absolutně nepřekročitelných „technických“ norem - mají povahu spíše politických vizí a základních cílů, které je třeba šetřit. Pokud je třeba dosáhnout cíle předvídaného politikou, ale není možné dosáhnout všech parametrů v ní zmíněných, nejedná se o rozpor s politikou územního rozvoje.“</i></p> <p>Obdobně tedy lze konstatovat, že připomínka, jak byla předložena, není důvodná ani ve vztahu ke 2. Akt ZÚR SK.</p> <p>Návrh 2. Akt ZÚR SK je tedy v souladu s Akt č. 1 PÚR v části týkající se Transevropské silniční sítě. Z tohoto důvodu jsou splněny požadavky § 40 odst. 1. písm. a) SZ.</p>	
7	<b>Město Říčany, Masarykovo nám. 53/40, 251 01 Říčany, č. j. 178275/2016/KUSK, doručeno dne 2. 12. 2016</b>	
	<p><b>Námitka:</b></p> <p>Nesouhlas s navrženou trasou koridoru D204 - Železniční trať Praha — Bystřice u Benešova (úsek Praha — Strančice). Tento koridor nyní prochází velkým rozsahem zastavěného území oproti původní variantě a zasahuje i do zastavitelného území (např. pozemky 810/1, 811/3 k. ú. Říčany u Prahy). Navrhujeme ponechání v původní trase, která byla s městem Říčany opakovaně projednána a zahrnuta do nově pořízeného územního plánu Říčan (viz příloha).</p>	<b>Námitka se zamítá</b>
	<p><b>Odůvodnění námitky:</b></p> <p>Nově navrhovaná trasa zasahuje do zastavěného území a do nově vymezených zastavitelných ploch. Z tohoto důvodu považuje město Říčany jako vhodnější variantu trasy, která bude odpovídat územní rezervě pro železniční koridor obsažené v platném ÚP Říčan. Toto řešení bylo dohadováno s Ministerstvem dopravy ČR v průběhu pořizování platného ÚP Říčan. Takto trasovaný koridor by neznamenal bezprostřední zátěž pro zastavěné území a zastavitelné plochy.</p>	
	<p><b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b></p> <p>V průběhu projednávání návrhu 2. Akt ZÚR SK bylo MD poskytnuto upřesnění vedení tratě, což má za následek zúžení vymezení koridoru a zmenšení vlivů na zastavěné území. Na území obce Říčany se jedná o tunelový úsek dlouhý cca 3 090 m. Vedení koridoru je posunuto oproti verzi ze společného jednání o cca 200 m západním směrem, takže se oddaluje od významných obytných území západního kraje města (lokalita Voděradská). Vzhledem k tomu, že celý úsek na území města Říčany se předpokládá tunelový, bude vliv na zastavěné a zastavitelné plochy v lokalitě Kuříčko minimální.</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
8	Obec Tuchoměřice, V Kněžívce 212, 252 67 Tuchoměřice, č. j. 179047/2016/KUSK, doručeno dne 5. 12. 2016	
	<p>Obec Tuchoměřice uplatňuje s odvoláním na z. č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů (dále též stavební zákon, SZ), ust. §39 odst. 2 níže uvedenou námitku dotčené obce v souvislosti s plochou republikového významu pro rozvoj letiště Praha/Ruzyně, vymezenou v Politice územního rozvoje (dále též „PÚR“) a zpřesňovanou v návrhu 2. aktualizace ZÚR (dále též „2A ZÚR SK“), ve které je označena jako veřejně prospěšná stavba D300 (dále též „D300“).</p> <p><b>Odkazy k jednotlivým námitkám:</b></p> <p><sup>1</sup> Které jsou i v současnosti již nevyhovující.</p> <p><sup>2</sup> Tento problém nebyl ani identifikován ve VVURÚ, které je součástí 2A ZÚR SK. Není dokonce u D300 obec Tuchoměřice vymezena jako obec dotčená řešením 2A ZÚR SK, přesto, že na str. 137 se konstatuje, že záměr způsobí zvýšení ploch s méně propustnými povrchy, čímž bude ovlivněna velikost a rychlost odtoku vody z území, identifikace problému chybí i ve SWOT analýze; problém je zmatečně popisován v rozboru tzv. SEA a následně je bagatelizován a řešení odsunuto na ÚPD obce s odkazem na podrobnost. Nejsou vyhodnoceny také dopady na hmotné statky, kterými je bezesporu také zastavěné území obce kolem Únětického potoka; je hodnocena pouze plocha D300.</p> <p><sup>3</sup> Z textu bylo oproti VVURÚ vyjmuta sousloví „dostatečně vodný“.</p> <p><sup>4</sup> Odkaz 2A ZÚR SK na podrobnost, která náleží ÚPD obcí, je nevěrohodný při případu návrhu rozvodny o rozměrech 40x40 mVA2 ZÚR SK u Pyšel.</p> <p><sup>5</sup> Jedná se o nadmístní problém neřešitelný ani technicky na úrovni jedné obce.</p> <p><sup>6</sup> Ale i současným stavem, který pravidelně vybřežuje Únětický potok v zastavěném území.</p> <p><b>Poznámky k některým odkazům:</b></p> <p><b>Ad <sup>2</sup></b> V bodě 15. textové výrokové části, který upravuje čl. 133 se za dotčené obce u záměru rozvoje letiště Praha/Ruzyně pokládají obce ve Středočeském kraji, na jejichž území zasahuje významně ochranné hlukové pásmo Letiště Praha/Ruzyně a nebo navrhovaná limitní izofona letiště Praha/Ruzyně. To znamená, že v částech obcí, které leží v ochranném hlukovém pásmu, nebo části jejich území leží za hranicí limitní izofony, se vyskytuje zastavěné území nebo zastavitelné plochy, nebo zde lze předpokládat v budoucnosti záměry chráněné zástavby ve smyslu hygienických předpisů směřující do těchto hlukem potenciálně zasažených území. Jsou to obce Dobrovíz, Horoměřice, Hostivice, Hostouň, Jeneč, Kněževes, Pavlov, Tuchoměřice a Unhošť.</p> <p>Pro stanovení „dotčených obcí“ bylo jako kritérium zvoleno hledisko hlukové, neboť nadlimitní hluk z provozu letiště je vnímán jako hlavní negativní vliv provozu Letiště Praha/Ruzyně. Zohlednění dalších vlivů (například změny odtokových poměrů) jsou ve 2. Akt ZÚR SK řešeny jiným způsobem – viz např. požadavky čl. (134) výrokové části v bodu 16.</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námítky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p><b>Ad<sup>3</sup></b> vyhovující recipient je i dostatečně vodný.</p> <p><b>Ad<sup>4</sup></b> rozbor problematiky „nadmístního významu“ – viz odůvodnění hlavně 2. námítky, což platí i pro návrh rozvodny u Pyšel, kterou obsahují „původní“ ZÚR SK.</p>	
	<p><b>1. námitka</b></p> <p>Návrh 2A ZÚR SK i dokumentace „VYHODNOCENÍ VLIVU 2. AKTUALIZACE ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE STŘEDOČESKÉHO KRAJE NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ" (dále též „VVURÚ") nedostatečně zohledňují významné vlivy plochy republikového významu D300 a rozvoje letiště Praha/Ruzyně, které budou vznikat při jeho realizaci, provozování a užívání na své okolí. Jedná se např. o vlivy významného nárůstu zpevněných ploch letiště Praha/Ruzyně a v důsledku toho změnu odtokových poměrů v širším území<sup>1</sup>, zahrnující v povodí Únětického potoka také obec Tuchoměřice. Tyto dopady vyžadují např. opatření na zachycení významně většího objemu dešťových vod do Únětického potoka nad obcí Tuchoměřice a na snížení/vyloučení rizika nepředvídatelného zaplavení zastavěného území ze zpevněných ploch letiště<sup>2</sup>. Vliv na zastavěné území a územní přípravu na jeho řešení je třeba zajistit v dostatečném předstihu před rozšířením zpevněných ploch letiště Praha/Ruzyně a podmínit tento rozvoj realizací nezbytných opatření na území dotčených obcí.</p> <p>Řešení významných změn v odtokových poměrech a v retenci dotčeného území není v textové části návrhu 2A ZÚR SK zmíněno ani není obsaženo v grafické části. V textové výrokové části je stanoven zcela obecný požadavek pro plochu D300 na její využití a to větou „ZÚR stanovují tyto požadavky na využití plochy veřejně prospěšné stavby D300: využívání recipientů<sup>3</sup> vyhovujících pro odvádění srážkových vod ze zpevněných ploch, preference řešení umožňující zasakování srážkových vod s ohledem na jejich množství a jakost.“</p>	<p><b>Námitka se zamítá</b></p>
	<p><b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b></p> <p>viz preambule 1 na str. 2 – 3.</p> <p>Z textu preambule vyplývá, že uváděné skutečnosti (nárůst zpevněných ploch letiště Praha/Ruzyně a změna odtokových poměrů v širším území), které se dají očekávat v souvislosti s realizací rozvoje letiště Praha/Ruzyně, budou řešeny v rámci podrobné projektové dokumentace a zároveň stanoveny podmínky v návazném procesu EIA.</p> <p>V textové výrokové části jsou nejen stanoveny <b>obecné</b> požadavky na využití všech ploch a koridorů řešených v 2. Akt ZÚR SK („využívání recipientů vyhovujících pro odvádění srážkových vod ze zpevněných ploch, preference řešení umožňující zasakování srážkových vod s ohledem na jejich množství a jakost“ – viz bod 21. textové výrokové části – str. 9), ale i <b>konkrétní</b> požadavky na využití přímo plochy rozvoje letiště Praha/Ruzyně (odvádění srážkových vod řešit v rámci kanalizačního systému Letiště Praha/Ruzyně a vytvořit územní podmínky pro realizaci opatření k vyloučení znečištění příslušné části povodí Únětického a Kopaninského potoka; vytvořit územní podmínky pro realizaci opatření k ochraně příslušné části povodí Zákolanského potoka z</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p><i>důvodu ochrany stanoviště chráněného druhu raka kamenáče s ohledem na riziko kumulativních a synergických vlivů spojených s případným vymezením nových rozvojových ploch pro aktivity navazující na rozšíření kapacity letiště Praha/Ruzyně – viz bod 16. textové výrokové části - str. 8).</i></p> <p>Vzhledem k charakteristice ZÚR jako koncepce odpovídají stanovené požadavky míře podrobnosti (viz § 36 odst. 3 SZ) a není důvod je jakkoli doplňovat či upravovat.</p> <p>Poznámky pouze pro informaci bez vlivu na řešení 2. Akt ZÚR SK:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- problematikou odpadového i vodního hospodářství se Letiště Praha/Ruzyně zabývá i s konzultacemi s dotčenými obcemi;</li> <li>- pro ČOV/ČKV Sever už existuje platné stavební povolení na vybudování III. retence o objemu 9.000m<sup>3</sup>;</li> <li>- pod ČOV/ČKV Sever je uvažován boční poldr, který by odtok do obce zpomalil. Je připraveno zadání studie proveditelnosti s návrhem na prověření, zda je poldr vůbec realizovatelný;</li> <li>- v rámci regulace vypouštění odpadních vod do Únětického potoka má Letiště Praha/Ruzyně stanoven limit 8,6 m<sup>3</sup>/s;</li> <li>- byli realizovány přepadové hrázky v otevřeném odpadu pod ČOV (brzdí odtok), je namontována signalizace případné přílivové vlny do obce (aby stihli lidé „utéct“ z koryta potoka) apod.</li> </ul>	
	<p><b>2. námitka:</b></p> <p>Návrh 2A ZÚR SK a VVURÚ jsou s ohledem na shora uvedený problém zcela obecné a neposkytují pro výkon veřejné správy na úseku územního plánování a stavebního řádu dostatečnou oporu k řešení nadmístních problémů v území. Uvedený problém, vytvořený mimo území obce Tuchoměřice, nemůže obec Tuchoměřice nijak řešit ani ovlivnit/minimalizovat svým územním plánem. To mj. vyplývá ze stavebního zákona ust. 43 odst. 1, poslední věta „Záležitosti nadmístního významu, které nejsou řešeny v zásadách územního rozvoje, mohou být součástí územního plánu, pokud to krajský úřad ve stanovisku podle § 50 odst. 7 z důvodu významných negativních vlivů přesahujících hranice obce nevytloučí.“</p> <p>Z uvedených důvodů požaduje obec Tuchoměřice, aby byl návrh 2A ZÚR SK upraven tak, aby zaručoval, že řešení uvedeného nadmístního problému, souvisejícího s celorepublikovým záměrem rozvoje letiště Praha/Ruzyně, bude řešen v 2A Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje a nebude přesouván na obec Tuchoměřice, která není k jeho řešení v územním plánu oprávněna<sup>4</sup>.</p>	<p><b>Námitka se zamítá</b></p>
	<p><b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b></p> <p>viz Odůvodnění rozhodnutí o 1. námitce obce Tuchoměřice.</p> <p>Uvádění § 43 odst. 1, poslední věty SZ v souvislosti nemožnosti „uvedený problém ovlivnit/minimalizovat svým územním plánem“ je zmatené a zavádějící, protože je v námitce směřováno pořizování územního plánu s územním řízením. Pokud bude Letištěm Praha/Ruzyně vypracována DÚR, Tuchoměřice jako obec dotčená řešením bude v každém případě účastníkem řízení. Rovněž pokud se bude zpracovávat dokumentace EIA. Případné relevantní závěry (v měřítku zpracování ÚP) může obec začlenit do svého ÚP.</p>	



č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>Požadavek na řešení problematiky odpadového i vodního hospodářství obce Tuchoměřice už v rámci ZÚR je neodůvodněný. Podobně se v ZÚR neřeší způsob odkanalizování, zásobování vodou, odhlučnění atd. jednotlivých dotčených obcí při územní kodifikaci koridoru dálnice, takže o žádné přesouvání řešení na obec Tuchoměřice se nejedná.</p> <p>Obecně k nadmístní problematice:</p> <p>Ve shodě s pořizovatelem 1. aktualizace ZÚR hl. m. Prahy v reakci na napadení této ÚPD žalobou se dá použít vyjádření, které respektoval i Městský soud v Praze: „<i>Odpůrce k tomuto bodu uvedl, že nadmístní význam je definován pro účely hlavního města Prahy v ust. § 2 odst. 1 písm. h) stavebního zákona vágně, v praxi je tedy třeba hledat rozumnou hranici toho, co má být v zásadách a co již nikoliv, přičemž vodítkem by měla být podle odpůrce obecná dikce § 36 stavebního zákona.</i>“ Pořizovatel 2. Akt ZÚR SK k tomuto vyjádření dodává, že je nutné u pojmu nadmístní význam rozlišovat dvě hierarchické úrovně – horizontální/územní a vertikální/významovou. Např. navrhované oplocení areálu, které zasahuje území dvou obcí, není zjevně nadmístního významu; naopak silniční obchvat na silnici I. třídy, který je navrhován pouze na území jedné obce, je nadmístního významu. V tomto smyslu jsou řešeny i ZÚR SK (a 2. Akt ZÚR SK), kdy např. u koridorů dopravní infrastruktury jsou navrhovány záměry (či úpravy) na dálnicích, bývalých rychlostních komunikacích, silnicích I. třídy a jen vybraných silnicích II. třídy.</p> <p>K otázce, co je a není plocha či koridor nadmístního významu, se vyjádřil Městský soud v Praze ve svém rozsudku č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. 2. 2016, kde se uvádí: „<i>Z výše citovaných ustanovení (§ 36 odst. 1 a 3; § 2 odst. 1 písm. h stavebního zákona - doplněno pořizovatelem) je zřejmé, že stanovení ploch nadmístního významu je teprve úkolem ZÚR. Není tedy tomu tak, že by principiálně existovala nějaká plocha splňující kritérium plochy nadmístního významu a ZÚR se měly pouze omezit na deklarování této vlastnosti. Pořizovatel je při jejich vymezení volný v tom směru, že pro účely ZÚR takové plochy teprve definuje, přičemž je v zásadě limitován toliko dvěma hledisky – tyto plochy musí splňovat definici ustanovení § 2 odst. 1 písm. h) stavebního zákona, tedy v případě hlavního města Prahy musí jít o plochy celoměstského významu, zároveň musí respektovat záповěď vymezenou v ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona, tedy nesmí dosáhnout podrobnosti, jež přísluší nižším úrovním územně plánovací dokumentace či rozhodování v území. Pokud tedy úvaha pořizovatele vtělená do odůvodnění ZÚR respektuje tyto základní limity, v zásadě se stanovení těchto ploch vymyká soudnímu přezkumu OOP, neboť již přesahuje limity stanovené v ustanovení § 101d odst. 2 s. ř. s. V obecné rovině tedy soud není a nemůže být povolán k tomu, aby rozhodl na věcné úrovni polemiku o tom, zda nějaká plocha má být či nemá být zavzata do ZÚR jako plocha nadmístního významu.</i>“</p> <p>V ZÚR se vymezují plochy a koridory celostátního a nadmístního významu v parametrech, které vytvoří a zajistí územní předpoklady pro postupné upřesňování polohy sledovaného záměru v navazujících ÚPD. V nich se následně zohlední podrobnější a konkrétnější znalost jak charakteru a parametrů záměru, tak územních podmínek a limitů v dotčeném území.</p>	
	<p><b>3. námitka:</b></p> <p>Požadujeme, aby byla vymezena VPS plochy pro zajištění retence dešťových přívalových vod nad obcí vyvolaným rozvojem ploch letiště Praha/Ruzyně a k bezpečnému odvádění dešťových přívalových vod z plochy letiště Praha/Ruzyně a zároveň jako 1. etapu =</p>	<p><b>Námitka se zamítá</b></p>

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	podmínku pro záměr D300.	
	<b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b> Požadavek nebude akceptován a žádná podobná VPS vymezena nebude z důvodů obsažených v Odůvodnění 1. a 2. námitky.	
	<b>4. námitka:</b> Požadujeme, aby podmínka pro rozhodování ve výrokové části na rozšíření kanalizačního systému (pravděpodobně myšleno dešťového kanalizačního systému) na úrovni ÚPD dotčených obcí byla zrušena <sup>5</sup> a nahrazena řešením v 2A ZÚR SK jako VPS technické infrastruktury pro zajištění odtoku dešťových přívalových vod nad obcí vyvolaných rozvojem ploch letiště Praha/Ruzyně <sup>6</sup> a zároveň jako 1. etapa = podmínka pro záměr D300.	<b>Námitka se zamítá</b>
	<b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b> Požadavek nebude akceptován a žádná podobná VPS vymezena nebude z důvodů obsažených v Odůvodnění 1. a 2. námitky.	
<b>9</b>	<b>Obec Vestec, Vestecká 3, 252 50, č. j. 179248/2016/KUSK, doručeno dne 5. 12. 2016</b>	
	Připomínky použity ze vzorových podkladů, které byly vyhotoveny pro potřeby zasílání nesouhlasů v rámci veřejného projednání 2. Akt ZÚR SK firmou Frank Bold advokáti, s. r. o.	
	<b>Námitka:</b> Nesouhlasíme s vymezením koridoru trasy VPS D04 – propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka. Nesouhlasíme s vymezením výše uvedeného obecně, zejména jako veřejně prospěšné stavby, s uloženými opatřeními pro navazující územně plánovací dokumentace, opatřeními pro předcházení, snížení nebo kompenzaci záporných vlivů, na základě předloženého návrhu 2. Aktualizace zásad územního rozvoje Středočeského kraje z důvodu, uvedených níže.	<b>Námitka se zamítá</b>
	<b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b> Koridor D04 bude v návrhu 2. Akt ZÚR SK ponechán z důvodů uvedených v rámci vypořádání následujících Odůvodnění rozhodnutí o námitce. Vzhledem k obavě z nadměrného zatížení Vestecké spojky, pokud nebude realizován úsek SOKP – stavba 511 (Běchovice – dálnice D1), je realizace tohoto úseku SOKP před stavbou Vestecké spojky podmínkou stanovenou ve 2. Akt ZÚR SK.	
	Odůvodnění námitky: <u>1. Obecně - zmatečnost, nesrozumitelnost textu AZÚR</u> Návrh AZUR je již druhou aktualizací původních Zásad územního rozvoje Středočeského kraje. Textově se jedná o úpravy a doplnění	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>původního textu ZUR Středočeského kraje, ve znění již dříve schválené 1. Aktualizace.</p> <p>Text tak působí zmatečně a nesrozumitelně. Je velmi složité se v něm vyznat, a to nejen pro laickou veřejnost, což v žádném případě nepřispívá k plnění účelu tohoto zásadního dokumentu územního rozvoje kraje.</p>	
	<p><b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b></p> <p>Zpracovatel a pořizovatel při řešení 2. Akt ZÚR SK pouze reagují na judikáty soudů, které požadují naprosto pregnantní vyjadřování, hlavně co se týče výrokové části 2. Akt ZÚR SK. Proto bylo použito jako vzor poslední znění Legislativních pravidel vlády (schválených usnesením vlády ze dne 19. 3. 1998 č. 188 změněná dalšími usneseními vlády).</p> <p>Při koncipování výrokové části 2. Akt ZÚR SK se velmi obtížně vkládají, mění, příp. zrušují články z původních ZÚR SK, tak aby výroková část 2. Akt ZÚR SK byla co nejpřesnější, konzistentní a zároveň co možná nejméně napadnutelná žalobními návrhy. Všechny změny článků jsou pak analyzovány v Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK.</p> <p>Po vydání 2. Akt ZÚR SK pořizovatel zajistí pro lepší orientaci v dokumentu vyhotovení ZÚR SK zahrnující právní stav po vydání 2. Akt ZÚR SK a toto vyhotovení opatří záznamem o účinnosti (viz § 42 odst. 4 SZ).</p>	
	<p>Odůvodnění námitky:</p> <p><u>2. Chybějící posouzení potřebnosti Vestecké spojky</u></p> <p>Každý záměr vymezovaný v zásadách územního rozvoje musí být hodnocen z hlediska potřebnosti. Nejvyšší správní soud v usnesení svého rozšířeného senátu ze dne 21. 7. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009 - 120 uvedl, že i v testu přiměřenosti při přezkumu opatření obecné povahy je nutné zkoumat, zda způsob provedení opatření má ústavně legitimní a o zákonné cíle opřené důvody, zda je provedeno nejšetrnějším možným a nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle (srov. také rozsudek NSS ze dne 27. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005 - 98). Shledá-li soud, že některá z těchto kumulativních podmínek není splněna, je to zásadně důvodem pro zrušení opatření obecné povahy.</p> <p>Po zprovoznění jižního segmentu Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) a spojení dálnic D5 s dálnicí D1 se koridor Vestecké spojky stává ekonomicky nevýhodnou a dopravně zcela zbytečnou stavbou. Tranzitní dopravu je třeba vést na kapacitní SOKP mimo obytnou zástavbu, přičemž zdrojovou a cílovou místní dopravu uspokojí též SOKP jako tangenta mezi jednotlivými radiálními komunikacemi (I/2, D1, II/603, D3, R4).</p> <p>Vzhledem k zaústění Vestecké spojky na SOKP v blízkosti zaústění plánovaného koridoru dálnice D3 by Vestecká spojka (coby nezpłatněná silnice II. třídy) sloužila též jako přivaděč pro cílovou dopravu z dálnice D3 do hlavního města Prahy včetně dopravy těžké nákladní a kamionové, dále by se Vestecká spojka stala souběžným, paralelním spojením dálnic vedle Silničního okruhu kolem Prahy a z tohoto pohledu je nadbytečná. V mnoha dopravních směrech by byla Vestecká spojka zkratkou k Silničnímu okruhu kolem Prahy. Po zprovoznění Vestecké spojky by vznikl tlak na její další prodloužení od dálnice D1 dál na severovýchod kolem Miličovského lesa, Křeslic a Petrovic v původní tzv. krátké variantě okruhu označované JVK. Tak by tato komunikace zcela</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námítka / Odůvodnění rozhodnutí o námítce	Rozhodnutí
	<p>suplovala Silniční okruh kolem Prahy v uvedeném segmentu a stala by se jeho "zkratkou". Stavba na tyto logické důsledky však není koncipována, a s ohledem na blízkost zástavby ani nemůže být.</p> <p>Vestecská spojka i komunikace jako její možné pokračování od dálnice D1 dál na severovýchod by byla postupně obsazována komerčními, skladovými a industriálními objekty, případně obytnými celky s levnými byty a tím by její dopravní zatížení ještě několikanásobně narostlo. Mnoho obchodních společností zabývajících se výstavbou uvedených objektů skoupilo kolem navrženého koridoru Vestecské spojky rozsáhlé pozemky. Zavlečení tranzitní a těžké nákladní dopravy v předpokládaném objemu do obytných čtvrtí je naprosto nepřijatelné.</p> <p>Stejně tak je naprosto nepřijatelné pokračování Vestecské spojky podél Milíčovského lesa přes MČ Praha Křeslice. Realizace Vestecské spojky by vytvořila tlak na dobudování i této trasy. Vestecská spojka je navržena ve stopě původně uvažované trasy silničního okruhu kolem Prahy - tzv. JVK (Jihovýchodní krátké varianty). Pod tlakem veřejného mínění bylo před lety rozhodnuto o stavbě od obytné zástavby vzdálenější trasy - tzv. JVD (Jihovýchodní dlouhé varianty). Trasa JVK je však pod změněným názvem "Vestecská spojka" nadále prosazována a je schválena v územním plánu i dále za D1 na severovýchod až na ulici Formanskou. Ve zbylé části JVK je magistrátem udržována stavební uzávěra, např. Městské části Křeslice není povoleno ani třicet rodinných domků v koridoru JVK. Hrozbu dostavění JVK podél Milíčovského lesa považujeme za velmi reálnou, protože po přivedení velkého objemu nové dopravy k přetížené a velmi často neprůjezdné D1 by v okolí křižovatky na D1 i na celé Vestecské spojnici docházelo ke kritickým kongescím, doprava směrem na východ Prahy by se tlačila přes Jižní Město a přebytečnou dopravu by bylo nutné vést směrem na východ právě kolem Milíčovského lesa. Na budoucí dostavění JVK by vznikl ještě větší tlak po výstavbě a zprovoznění D3.</p> <p>Za této situace není vymezení koridoru Vestecské spojky odůvodněné a vymezení je v rozporu se zásadou proporcionality.</p>	
	<p><b>Odůvodnění rozhodnutí o námítce:</b></p> <p>Posouzení potřebnosti je obsaženo v kap. 2.3.3. <i>VPS D054: propojení Vestec: II/603 – Újezd (D1), tzv. Vestecská spojka</i> (viz str. 18 – 19) Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK.</p> <p>Navrhovaná Vestecská spojka umožňuje propojení mezi dnešní silnicí II/603 a dálnicí D1. V místě jejího připojení na silnici II/603 je dnes zaústěn přívaděč od SOKP. Dopravní zatížení v radiálním směru ulice Vídeňské je však velké a dle výsledků celostátního sčítání z roku 2010 přesahuje hodnoty 15 000 vozidel za průměrný den roku. To značně převyšuje její kapacitní možnosti. Vzhledem k tomu, že ulici Vídeňskou nelze vzhledem ke stávající zástavbě přestavět do odpovídajících parametrů, je nezbytné maximálně odlehčit tomuto radiálnímu směru a převést část intenzit prostřednictvím „Vestecské spojky“ do jiného kapacitního radiálního tahu, a to na dálnici D1. Význam „Vestecské spojky“ spočívá především v tom, že umožňuje vyšší využívání SOKP pro vnitroměstské vazby a dále umožňuje rozvedení cílové regionální dopravy z příměstského prostoru jižně od Prahy. Též umožňuje i rozvedení cílové dopravy od budoucí dálnice D3, a to především z území přímo navazujících na novou trasu dálnice D3 jižně od Prahy. Vedení cílové dopravy z prostoru Benešova směřující do východní části Prahy zůstane převážně v současném koridoru silnice I/3 a D1.</p> <p>Vedení tranzitní dopravy se „Vestecské spojky“ nedotýká. Vestecská spojka by po dokončení SOKP neměla přenášet nadregionální</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>dopravu včetně těžké nákladní dopravy. Těžká nákladní doprava je v koncepci vedena po SOKP. Zcela převažuje doprava osobní (hromadná i individuální), která má radiální charakter – dojíždka z příměstského území za zaměstnáním a dalšími aktivitami v Praze.</p> <p>Představa uvedená v připomínce, že by se Vestecká spojka stala „<i>souběžným, paralelním vedením dálnic vedle SOKP</i>“ je důsledkem naprostého nepochopení funkcí jednotlivých silničních staveb. Také další teze připomínky, že Vestecká spojka bude hrát roli dříve uvažované trasy JVK (Jihovýchodní krátká varianta) SOKP, je neodůvodněná a zcela nesmyslná vzhledem k tomu, že v žádné ÚPD hl. m. Prahy není pokračování na východ kolem Milíčovského lesa zakreslena. Po realizaci navrženého SOKP by bylo kontraproduktivní se zabývat něčím, co se dá nazývat návratem k JVK. Dostavění JVK by se mohlo považovat za zmaření investic vložených do SOKP.</p>	
	<p>Odůvodnění námitky:</p> <p><u>3. Neurčité vymezení koridorů, nepřímá aktualizace</u></p> <p>Koridor pro umístění stavby D054 (Vestecká spojka) je zahrnut mezi koridory veřejně prospěšné dopravní infrastruktury. To je sice v souladu s ustanovení § 170 StavZ, ale toto vymezení je neproste nedostatečné z hlediska určitosti. Bod 17. AZUR (čl. 138 písm. b) stanoví cit:</p> <p><i>„b) pro silnice II. (III.) třídy koridor v šířce 180 m, neuvádí-li se u konkrétního koridoru jinak:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>koridor pro umístění stavby D081 - Václavické spojky se vymezuje v proměnné šířce od 120 m do 610 m;</i></li> <li>- <i>koridor pro umístění stavby D054 – propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1) (dále též Vestecká spojka) se vymezuje v proměnné šířce od 80 m do 180 m“.</i></li> </ul> <p><b>Výkres veřejně prospěšných staveb a opatření pak obsahuje pouze modrou linku jednotné šíře bez bližšího upřesnění šíře koridoru.</b> Není tedy zřejmé, jak bude posuzováno naplnění ustanovení § 4 zákona o vyvlastnění, které stanoví „Vyvlastnění lze provést jen v takovém rozsahu, který je nezbytný k dosažení účelu vyvlastnění stanoveného zvláštním zákonem.“</p> <p>Z grafické části AZUR (výkres I2 – koridory) pak sice je seznatelná v textové části proměnlivá šíře obou koridorů, nelze však z výkresu v měřítku 1:100 000 v žádném případě zjistit (lokalizovat), jaká konkrétní šíře koridoru má v určitém konkrétním místě „na trase“ být. Tato skutečnost zakládá <b>neurčitost a nepřezkoumatelnost AZÚR.</b></p> <p>Návrh AZUR též nepřímou aktualizuje vymezení koridoru Václavické spojky, který byl novelizován již v 1. AZUR a není předmětem 2. AZUR.</p>	
	<p><b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b></p> <p>I z této námitky je patrné, že firma Frank Bold advokáti, s. r. o. zcela nepochopila (ať vědomě či nevědomě) význam, obsah a hierarchii územně plánovací dokumentace, resp. proces její tvorby a pořizování. Již z názvu OOP – <u>Zásady</u> územního rozvoje – a měřítko zpracování je patrná velká míra obecnosti a do jisté míry tedy neurčitosti, tzn. že popis různých stávajících či navrhovaných skutečností odpovídá měřítku zpracování. Obdobně je tomu u PÚR, v níž jsou pouze vyjmenovávány jednotlivé záměry s důvody</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námítky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>vymezení a příp. stanoveny úkoly pro územní plánování. Teprve ZÚR záměry z PÚR konkretizují v příslušném měřítku zpracování (obdobný je vztah ZÚR a územního plánu).</p> <p>2. Akt ZÚR SK určuje šířku předmětného koridoru Vestecké spojky v proměnné šířce od 80 m do 180 m, což je obsah bodu 17. výrokové části 2. Akt ZÚR SK, který upravuje čl. (138) textové části ZÚR SK a ta koresponduje s grafickou částí 2. Akt ZÚR SK - výkresem I.2. Plochy a koridory nadmístního významu, v němž je koridor znázorněn v měřítku zpracování 2. Akt ZÚR SK 1 : 100 000.</p> <p>Výkres I.4. VPS a opatření pak pouze znázorňuje, které stavby určuje 2. Akt ZÚR SK jako veřejně prospěšné a tento výkres koresponduje s tabulkou, v níž jsou jednotlivé VPS specifikovány (viz body 23. – 28. výrokové části 2. Akt ZÚR SK, které upravují čl. (230) původní ZÚR SK). Takže logicky je tento výkres (VPS) pouze informativní a pro „dotčení pozemků“ je rozhodující výkres I.2. Plochy a koridory nadmístního významu (samozřejmě vzhledem k měřítku zpracování). Pro vyvlastnění se pak používá dokumentace v mnohem podrobnějším měřítku a v jiných řízeních, než je pořizování ZUR.</p> <p>Článek (138) byl v rámci 2. Akt ZÚR SK rozšířen o upřesnění proměnné šířky koridoru pro Vesteckou spojku, což bylo dle zadání předmětem 2. Akt ZÚR SK. Pro jasné určení, kterých koridorů se toto upřesnění v bodu b) týká, ve snaze vyloučit jakékoliv nejasnosti, bylo u obou staveb v bodu b) doplněno označení dotčeného koridoru. Při ponechání pouhého označení Václavická a Vestecká spojka se objevila možnost záměny. Při 1. aktualizaci ZÚR SK, byl v tomto bodě b) uveden pouze jediný koridor Václavické spojky a žádné nejasnosti tedy nehrozily.</p> <p>Věcně tedy v žádném případě nedochází k aktualizaci vymezení koridoru pro Václavickou spojku, která byla předmětem vydané 1. aktualizace ZÚR SK.</p>	
	<p>Odůvodnění námítky:</p> <p><u>4. Návrh AZUR je invariantní</u></p> <p>Každý záměr vymezovaný v zásadách územního rozvoje musí být hodnocen z hlediska potřeby. Nejvyšší správní soud v usnesení svého rozšířeného senátu ze dne 21. 7. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009 - 120 uvedl, že i v testu přiměřenosti při přezkumu opatření obecné povahy je nutné zkoumat, zda způsob provedení opatření má ústavně legitimní a o zákonné cíle opřené důvody, zda je provedeno nejšetrnějším možným a nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle (srov. také rozsudek NSS ze dne 27. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005 - 98). Bez posouzení jednotlivých variant není přitom možné určit, zda je záměr vymezen nejšetrnějším možným a nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle.</p> <p>Posuzování variant je vyžadováno i v případě soustavy NATURA 2000, které upravuje zákon o ochraně přírody a krajiny a směrnice o stanovištích (Směrnice Rady č. 92/43/EHS z 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin).</p> <p>2. AZÚR je připravená invariantně. Varianty nejsou posuzovány ani ve Vyhodnocení Vlivů na udržitelný rozvoj území, přestože</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	ustanovení § 36 odst. 1 StavZ (které je nezbytné aplikovat i v případě zrušení části ZÚR dle ustanovení § 42 StavZ) stanoví: <i>"Ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí se popíšu a vyhodnotí zjištěné a předpokládané závažné vlivy zásad Územního rozvoje na životní prostředí a přijatelné alternativy naplňující cíle zásad územního rozvoje."</i>	
	<p><b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b></p> <p>Od začátku pořizování a zpracování ÚP VÚC Pražského regionu (v 90. letech minulého století) se počítalo s Vesteckou spojkou, která byla mj. zakotvena ve stále platném Územním plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy (schválen 1999). Vestecká spojka je i součástí ÚP příslušných obcí (již od poloviny 90. let). ÚP počítají dlouhodobě s tímto záměrem a nové obytné soubory do blízkosti této komunikace by se neměly navrhovat. Vzhledem k vysoké urbanizaci území na jižním okraji Prahy nemá (a neměla) stávající trasa Vestecké spojky již v současné době variantu.</p> <p>Obecně k posuzování variant:</p> <p>Pořizovatel k argumentaci o invariantnosti uvádí, že požadavek zákona na variabilitu záměrů není mandatorní a je omezen na situace, kde variabilita má smysl. Obecný požadavek ustanovení § 36 odst. 1 SZ nelze rozhodně vykládat tak, že všechny záměry, které v zásadách jsou, musí mít vedle nulové varianty (nepřijetí záměru) minimálně dvě další aktivní varianty. Skutečnost, že území Prahy a jeho bezprostředního okolí je několik set let osídleno a stále intenzivně posledním stoletím dosídlováno, vede k tomu, že mnoho záměrů má pouze jediné možné řešení a konkuruje mu tak pouze neřešení.</p> <p>MŽP a další DO mohly ve svých stanoviscích v rámci společného jednání (podle § 37 odst. 2 SZ) rozporovat skutečnost, že záměr je koncipován v 2. Akt ZÚR SK v jedné aktivní variantě.</p> <p>Soudní orgány se postavily k této problematice jednoznačně; pořizovatel uvádí teze z rozsudku Městského soudu v Praze (č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. 2. 2016): <i>„Tento návrhový bod se týká patrně nejzásadnější výhrady navrhovatelů, a to je absence předložení návrhu AZÚR ve variantním řešení. K této námitce je třeba předně zásadně přisvědčit odpůrci v tom, že ani z navrhovateli odkazovaných ustanovení právních předpisů, ani z judikatury nelze dovodit nutnost zpracování návrhu ZÚR (resp. AZÚR) ve variantách, a to ani obecně, ani v konkrétním posuzovaném případě.</i></p> <p><i>Ustanovení § 38 odst. 2 stavebního zákona, na něž navrhovatelé poukazují, toliko stanoví, že pokud návrh ZÚR obsahuje varianty řešení, navrhne krajský úřad na základě projednání návrhu a VVURÚ zastupitelstvo kraje nejvhodnější varianty. Již z dikce tohoto ustanovení (je uvozeno slovem „pokud“) je tedy zřejmé, že stavební zákon počítá s tím, a to spíše jako s obvyklým případem, že návrh ZÚR bude předkládán jako invariantní.</i></p> <p><i>Pokud jde o navrhovatele zmiňovaný rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. ledna 2011, č. j. 7 Ao 7/2010 – 133, ani z něj nelze dovodit principiální nutnost, aby návrh AZÚR byl, pokud jde o vedení SOKP, předložen ve variantách.</i></p> <p><i>Je-li tedy námitka vedena v té rovině, že AZÚR trpí nezákonností proto, že její návrh byl předložen jako invariantní, nelze tuto</i></p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námítky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p><i>námitku považovat za důvodnou, neboť navrhovatelé nepřednesli argumentaci, jež by takový závěr odůvodňovala.“.</i></p> <p>Z uvedeného vyplývá, že zpracovatel neměl žádný relevantní důvod posuzovat variantní řešení. Navíc se řídil rozsudkem Městského soudu v Praze č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. 2. 2016, ve kterém se v souvislosti s variantním řešením SOKP uvádí: „...<i>Pokud bylo konstatováno, že návrh A-ZÚR mohl být legitimně postaven jako invariantní, z hlediska zákonnosti procesu pořizování A-ZÚR bylo nutně postačující, aby VVURÚ, právě s ohledem na vztah k ZÚR vyplývající z ust. § 37 odst. 1 stavebního zákona, posoudilo právě a pouze variantu, jež byla předmětem návrhu A-ZÚR“.</i></p> <p>K tomuto použitému identickému bodu (invariantnost návrhu) NSS uvádí v rozsudku č. j. 5 As 49/2016 – 198 ze dne 25. května 2017: „<i>Také u tohoto bodu Nejvyšší správní soud konstatuje, že vznesenou námitku již velmi podrobně vypořádal městský soud v napadeném rozsudku. Jeho závěry jsou logické, opřené o relevantní ustanovení právních předpisů a judikaturu a mají oporu ve spise (resp. v AZÚR, VVURÚ a souvisejících podkladech). Nejvyšší správní soud se s nimi ztotožňuje a odkazuje na ně.“</i> a dále: „<i>Pouze pro úplnost lze znovu zopakovat, že zpracovatel ZÚR či jejich aktualizace nemá obecně povinnost zpracovat různé varianty řešení (srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 - 526, nebo ze dne 12. 5. 2016, č. j. 6 As 174/2015 - 72). Jiný závěr nelze vyvodit ani z judikatury zdejšího soudu citované stěžovateli v kasační stížnosti, z níž vyplývá pouze to, že je-li návrh ÚPD schvalován jako invariantní, je nezbytné to dostatečně a přesvědčivě odůvodnit.“</i> a konečně: „<i>Opětovně je třeba připomenout, že soudy ve správním soudnictví nemají pravomoc nahrazovat vůli pořizovatele ÚPD, na místě je naopak zdrženlivost vůči zásahům do práva na samosprávu.“</i></p>	
	<p>Odůvodnění námítky:</p> <p><u>5. Rozpor s ustanovením § 18 a 19 stavebního zákona (ZUR nenaplnuje cíle a úkoly územního plánování) - MÚK EXIT 4 není v ZÚR hl. m. Prahy</u></p> <p>Podle ustanovení § 18 odstavce 2 a 3 stavebního zákona územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Za tím účelem sleduje společenský a hospodářský potenciál rozvoje. Orgány územního plánování postupem podle tohoto zákona koordinují veřejné i soukromé záměry změn v území, výstavbu a jiné činnosti ovlivňující rozvoj území a konkretizují ochranu veřejných zájmů vyplývajících ze zvláštních právních předpisů.</p> <p>Úkolem územního plánování je podle § 19 odst. 1 stavebního zákona: "c) <i>prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využití, d) stanovovat urbanistické, architektonické a estetické požadavky na využívání a prostorové uspořádání území a na jeho změny, zejména na umístění, uspořádání a řešení staveb, e) stanovovat podmínky pro provedení změn v území, zejména pak pro umístění a uspořádání staveb s ohledem na stávající charakter a hodnoty území, f) stanovovat pořadí provádění změn v území (etapizaci)."</i></p> <p>Podle § 19 odst. 2 stavebního zákona úkolem územního plánování je také vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na vyvážený</p>	



č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>vztah územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území; jeho součástí je posouzení vlivů na životní prostředí.</p> <p>Koridor pro umístění stavby Vestecké spojky je na dvou klíčových místech situován na území hlavního města Prahy. Jedná se o prostor pro umístění mimoúrovňové křižovatky MÚK Exit 4 (křížení Vestecké spojky a dálnice D1) a křížení Vestecké spojky se silnicí III/0032 (Kunratická - K Labeškám). V Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje ani v navrhované 2. aktualizaci tyto významné části koridoru Vestecké spojky řešeny nejsou, s ohledem na jejich umístění na území hl. m. Prahy.</p> <p>Zásadní problém spočívá v tom, že ani v Zásadách územního rozvoje hl.m. Prahy však tyto části vymezeny a vyhodnoceny nejsou. Tyto klíčové části koridoru Vestecké spojky, u nichž se vliv koridoru Vestecké spojky kumuluje s vlivy existujících dopravních staveb (dálnice D1, silnice 3. třídy Kunratická - K Labeškám) a dalších záměrů vyvolávajících zvýšenou dopravní zátěž (viz např. záměr stavby Propojovací komunikace Formanská - EXIT 4 a administrativní a obytný soubor Praha - Újezd) nejsou vyhodnoceny v žádné územně plánovací dokumentaci, 2. AZUR není v tomto smyslu nikterak koordinována se ZUR hl. m. Prahy.</p> <p>Vzhledem k tomu, že 2. AZUR neobsahuje celý koridor Vestecké spojky, přičemž části tohoto koridoru na území hl.m. Prahy nejsou zakotveny v příslušné územně plánovací dokumentaci, nemohlo dojít k řádnému vyhodnocení vlivů na životní prostředí, včetně vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, a není zajištěna koordinace požadavku na využívání a prostorové uspořádání území, není řešena ani vazba na navazující dopravní síť.</p> <p>Tvrzení z odůvodnění AZUR, že EXIT 4 není zakreslen v ZUR Praha z důvodů „metodických“, je nepravdivé a v rozporu s příslušnými ustanoveními stavebního zákona. Podle ustanovení § 2 odst. 1 písm. h) a i) je cit: „<i>plochou nadmístního, popřípadě republikového významu plocha, která svým významem, rozsahem nebo využitím ovlivní území více obcí, popřípadě území více krajů; v případě hlavního města Prahy se za plochu nadmístního významu považuje plocha celoměstského významu, i) koridorem plocha vymezená pro umístění vedení dopravní a technické infrastruktury nebo opatření nestavební povahy.</i>“.</p> <p>Podle ustanovení § 36 odst. 1 první věta stavebního zákona cit: „<i>Zásady územního rozvoje stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití.</i>“</p> <p>Křižovatka MUK EXIT 4 na samé hranici dvou krajů, křížící koridor republikového významu (dálnice D1) s koridorem krajského významu (Vestecká spojka), s očekávanými průjezdy na úrovni přesahující 100.000 vozidel denně, jednoznačně je koridorem nadmístního významu.</p>	
	<p><b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b></p> <p>K vazbě na 1. aktualizaci ZÚR hl. m. Prahy:</p> <p>Na komunikační síti uvnitř SOKP se MÚK na území hlavního města v ZÚR hl. m. Prahy nevymezují, neboť tato podrobnost je v Praze nad rámec podrobnosti ZÚR. V rámci vymezených koridorů komunikací je možné v případě nutnosti MÚK realizovat. Křižovatky jsou logickou součástí stavby komunikace nadmístního významu a jejich řešení či vymezení přísluší podrobnějším</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>stupňům ÚPD, proto je předmětná MÚK vymezena pouze v Územním plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy (schválen 1999). Vestecká spojka je v dostačujícím rozsahu vymezena koridorem. Podrobnější řešení komunikací tj. např. včetně návrhu konkrétních křižovatek se posuzuje z hlediska vlivů na ŽP v rámci procesu EIA. Pro Vesteckou spojku již bylo zpracováno posouzení vlivu provedení záměru na ŽP a MŽP ČR k němu vydalo stanovisko č. j. 107632/ENV/12 ze dne 28. 1. 2013. Pro MÚK Exit 4 pro napojení Západní komerční zóny a Vestecké spojky bylo vydáno stanovisko EIA dne 15. 10. 2012 pod č. j. 85075/ENV/12.</p> <p>V odůvodnění námitky uvedené stavby na území hl. m. Prahy - umístění MÚK Exit 4 (křížení Vestecké spojky a dálnice D1) a křížení Vestecké spojky se silnicí III/0032 (Kunratická - K Labeškám) nemohou být součástí ZÚR SK. Přesto se VVURÚ zabývá vlivy stavby jako celku včetně zohlednění dalších zdrojů negativních vlivů v okolí Vestecké spojky.</p> <p>Výsledkem VVURÚ je návrh opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných záporných vlivů na ŽP zpracovaný do výrokové části 2. Akt ZÚR SK (viz bod 20. s vložením nového písmene o) do článku 143, str. 8 – 9):</p> <p>„ZÚR stanovují tyto požadavky na využití koridoru:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ zajistit splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby na území obcí Vestec, Jesenice a Průhonice, zejména v případě lokalit Rozkoš a Drazdy a dále na jižním a východním okraji městské části Praha - Šeberov (Hrnčíře),</li> <li>○ minimalizovat vlivy na odtokové poměry Vesteckého potoka a Olšanského potoka při křížení záplavových území a na retenční nádrž Vestec,</li> <li>○ minimalizovat vlivy na předměty ochrany přírodní památky a RBC ÚSES Hrnčířské louky, zejména v období výstavby;</li> </ul> <p>- ZÚR stanovují tyto úkoly pro územní plánování:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ příprava záměru Vestecké spojky pro územní řízení bude obsahovat optimalizované řešení napojení Vestecké spojky přes EXIT 4 na dálnici D1 ve vztahu ke stávajícím odpočívákům a vzdálenostem stávajících křižovatek,</li> <li>○ příprava záměru Vestecké spojky pro územní řízení bude obsahovat optimalizované řešení napojení Vestecké spojky přes EXIT 4 na dálnici D1 ve vztahu ke stávajícím odpočívákům a vzdálenostem stávajících křižovatek,</li> <li>○ v ÚP Jesenice a v koordinaci s ÚP hl. m. Prahy upřesnit vymezení koridoru s ohledem na minimalizaci vlivů na kvalitu obytného prostředí v lokalitách Zdiměřice – Rozkoš a Zdiměřice – Drazdy (k. ú. Zdiměřice u Prahy) a Hrnčíře (Praha – Šeberov),</li> <li>○ v ÚP Jesenice upřesnit vymezení koridoru s cílem minimalizace vlivů na lesní porost v k. ú. Zdiměřice u Prahy,</li> <li>○ v ÚP Vestec upřesnit vymezení koridoru s ohledem na ochranu retenční nádrže na Olšanském potoce,</li> <li>○ Vesteckou spojku v úseku mezi ulicí Videňskou a dálnicí D1 řešit s úrovněnými křižovatkami,</li> <li>○ prověřit možnosti zkvalitnění řešení Vestecké spojky pro příznivější začlenění do příměstské krajiny. “</li> </ul> <p>Vymezený koridor D054 se dostává do blízkého kontaktu se západním okrajem obytné zástavby v lokalitách Zdiměřice – Rozkoš a Zdiměřice – Drazdy (k. ú. Zdiměřice u Prahy) a s jižním a východním okrajem zástavby městské části Praha - Šeberov (Hrnčíře), kde lze očekávat nárůst hlukové zátěže. Z tohoto důvodu je v první odrážce formulován požadavek na splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby sídel, nacházejících se v kontaktu, resp. bezprostřední blízkosti vymezeného koridoru. Za podstatnou v tomto</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námítky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>případě zpracovatel vyhodnocení SEA považuje skutečnost, že záměr převádí dopravu z komunikací procházejících zastavěným územím sídel, kde dochází k překračování hlukových limitů, přičemž opatření pro jejich splnění jsou obtížně realizovatelná, na rozdíl od zástavby, která je prostorově nebo technicky oddělená od tělesa komunikace. Chráněnou zástavbu definuje § 30 odst. 3 zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví (obytná zástavba, školská, zdravotní a sociální zařízení). Konkrétní hlukové limity pro tento typ zástavby stanovuje příloha 2 nařízení vlády č. 272/2011 Sb.</p> <p>Podmínka minimalizace vlivů na odtokové poměry Olšanského a Vesteckého potoka je konkretizací obecně formulovaného „společného požadavku“ (viz čl. 191b). Důvodem pro zapracování tohoto konkrétního požadavku do 2. Akt ZÚR SK je existence stanovených záplavových území na obou vodotečích, které vymezený koridor kříží.</p> <p>Ve vzdálenosti cca 500 m od vymezeného koridoru se na území hl. m. Prahy nachází přírodní památka Hrnčířské louky s funkcí RBC Hrnčířské louky. Lokalita se skládá ze soustavy pěti rybníků a přilehlých luk a představuje významnou ornitologickou lokalitu. Podmínka „minimalizovat vlivy na předměty ochrany přírodní památky a RBC ÚSES Hrnčířské louky, zejména v období výstavby“ je proto zaměřena na omezení rizika rušení zde sídlících druhů ptáků zejména v hnízdním období a nárůstu mortality v důsledku střetů s projíždějícími vozidly.</p> <p>Ze závěrů posouzení koridoru D054 vyplynula rizika zhoršení kvality obytného prostředí v okrajových částech obytné zástavby v lokalitách Zdiměřice – Rozkoš a Zdiměřice – Drazdy (k. ú. Zdiměřice u Prahy) a na jižním a východním okraji lokality Hrnčíře (městská část Praha – Šeberov). S odkazem na ust. § 43 odst. 3 SZ proto VVURÚ část A – vyhodnocení SEA pro tento koridor doporučuje zahrnout do návrhu 2. Akt ZÚR SK úkol pro územní plánování upřesnit vymezení koridoru v územních plánech uvedených obcí s cílem minimalizace vlivů (emise a hluk z dopravy) na existující obytnou zástavbu. Město Jesenice je zahrnuto záměrně, neboť ochrana zástavby v lokalitách Zdiměřice – Rozkoš a Zdiměřice – Drazdy (k. ú. Zdiměřice u Prahy) bude pravděpodobně vyžadovat úpravu směrového řešení trasy již na území Jesenice.</p> <p>Koridor D054 zasahuje na území obce Vestec do retenční nádrže na Olšanském potoce, přičemž prostorové podmínky umožňují v podrobnějším měřítku upřesnit trasu silnice s vyloučením zásahu do prostoru vodní plochy a jejího bezprostředního okolí. Funkci předmětné vodní nádrže je nezbytné zachovat z důvodu zpomalení odtoku vod z povodí Olšanského potoka (protipovodňová ochrana území) a s ohledem na její význam jako krajinného prvku v dotčeném, převážně urbanizovaném území.</p> <p>Severně od Zdiměřic a jihovýchodně od Drazdů (město Jesenice) vymezený koridor okrajově zasahuje drobnou enklávu hospodářského lesa. Vzhledem k nízké lesnatosti dotčeného území a vzájemné prostorové dispozici, která vytváří dobré předpoklady pro vymezení trasy komunikace v rámci koridoru bez zásahu do lesního porostu, navrhuje VVURÚ část A – vyhodnocení SEA zapracovat do návrhu 2. Akt ZÚR SK předmětný úkol na upřesnění trasy komunikace v územních plánech dotčených obcí. Minimalizace zásahu do zmíněného lesního porostu je v tomto případě zásadní podmínkou s ohledem na nenarušení jeho (zejména) mimoprodukčních funkcí (krajinná, ekologická) v tomto vysoce urbanizovaném území.</p> <p>Poslední dva úkoly pro územní plánování, které 2. Akt ZÚR SK stanovuje, se týkají začlenění stavby do krajiny. Pro začlenění do</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námítka / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>krajiny je třeba volit takové technické řešení, aby se stavba pohledově co nejméně uplatňovala a aby byl minimalizován bariérový efekt. Z tohoto hlediska jsou přirozeně příznivější také úrovněvé křižovatky.</p> <p>K otázce problematiky skutečností nadmístního významu se vyjádřil Městský soud v Praze ve svém rozsudku č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. 2. 2016: „Z výše citovaných ustanovení (§ 36 odst. 1 a 3; § 2 odst. 1 písm. h stavebního zákona - <b>doplněno pořizovatelem</b>) je zřejmé, že stanovení ploch nadmístního významu je teprve úkolem ZÚR. Není tedy tomu tak, že by principiálně existovala nějaká plocha splňující kritérium plochy nadmístního významu a ZÚR se měly pouze omezit na deklarování této vlastnosti. Pořizovatel je při jejich vymezení volný v tom směru, že pro účely ZÚR takové plochy teprve definuje, přičemž je v zásadě limitován toliko dvěma hledisky – tyto plochy musí splňovat definici ustanovení § 2 odst. 1 písm. h) stavebního zákona, tedy v případě hlavního města Prahy musí jít o plochy celoměstského významu, zároveň musí respektovat záповěď vymezenou v ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona, tedy nesmí dosáhnout podrobnosti, jež přísluší nižším úrovním územně plánovací dokumentace či rozhodování v území. Pokud tedy úvaha pořizovatele vtělená do odůvodnění ZÚR respektuje tyto základní limity, v zásadě se stanovení těchto ploch vymyká soudnímu přezkumu OOP, neboť již přesahuje limity stanovené v ustanovení § 101d odst. 2 s. ř. s. <b>V obecné rovině tedy soud není a nemůže být povolán k tomu, aby rozhodl na věcné úrovni polemiku o tom, zda nějaká plocha má být či nemá být zavzata do ZÚR jako plocha nadmístního významu.</b>“</p>	
	<p>Odůvodnění námítka:</p> <p><u>6. Nepřezkoumání úkolů z Politiky územního rozvoje</u></p> <p>Ústavní soud ve svém usnesení čj. Pl. ÚS 5/10 ze dne 2. 11. 2010 odmítl samostatnou soudní přezkoumatelnost Politiky územního rozvoje a konstatuje: „Úkoly vyplývající z napadené části Politiky územního rozvoje nepochybně směřují k orgánům vykonávajícím působnost na úseku územního plánování. Ty musí prověřit reálnost či proveditelnost záměrů vyjádřených v Politice. Teprve vyhodnocení těchto dopadů ukáže, zda je záměr obsažený v Politice proveditelný. Tyto závěry podporuje i důvodová zpráva ke kapitolám 5 a 6 Politiky územního rozvoje kde je uvedeno. "Kapitoly 5 a 6, které vymezují plochy a koridory pro rozvojové záměry dopravní a technické infrastruktury, ukládají v úkolech pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady <u>prověřit proveditelnost, potřebnost, reálnost nebo účelnost záměrů, v úkolech územního plánování, prověřit účelnost a podmínky územní ochrany a její zajištění příslušnými nástroji územního plánování.</u>" Jde tedy o akt, který je adresován veřejné správě. Ta je však při jeho provádění povinna postupovat v souladu se všemi právními předpisy.“</p> <p>Obdobně srovnaj i rozsudek Nejvyššího správního soudu čj. 9 Ao 3/2009 – 75 ze dne 18. 11. 2009: „Závaznost v Politice obecně vyjádřených záměrů pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních a regulačních plánů a pro rozhodování v území ovšem <u>neznamená a ani znamenat nemůže, že by kraje při pořizování zásad územního rozvoje automaticky převzaly do svých plánů realizaci v Politice obsažených záměrů, a to bez dalšího hodnocení jejich dopadů či zvažování možných variant.</u>“</p> <p>Pořizovatel však při pořizování návrhu AZÚR neprověřuje potřebnost, proveditelnosti, reálnost a účelnost koridoru Vestecké spojky (k tomu viz bod 2 této části).</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námítka / Odůvodnění rozhodnutí o námítce	Rozhodnutí
	<p><b>Odůvodnění rozhodnutí o námítce:</b></p> <p>totožné jako u výše uvedeného Odůvodnění rozhodnutí o námítce k bodu 2. <i>Chybějící posouzení potřebnosti Vestecké spojky</i> a bodu 5. <i>Rozpor s ustanovením § 18 a 19 stavebního zákona (ZÚR nenaplnuje cíle a úkoly územního plánování) - MÚK EXIT 4 není v ZÚR hl. m. Prahy</i></p>	
	<p>Odůvodnění námítka:</p> <p><u>7. Nesprávně vymezené úkoly pro navazující územní plánování</u></p> <p>V bodu 120 a 143 jsou stanoveny podmínky, které se vztahují k navazujícím územně plánovacím procesům. Na obce je tak při přípravě jejich územního plánu přenášena povinnost řešit otázky, ke kterým buď nemají vůbec kompetenci, nebo nemají odbornou ani finanční kapacitu, případně již v této fázi schvalování je nebude možné uspokojivě řešit. Většina územních plánů obcí v koridoru Vestecké spojky je zároveň již schválena a obce nebudou pořizovat změny ÚP "pouze" z důvodů takto stanovených úkolů.</p> <p>Konkrétně se jedná o:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- v ÚP Jesenice a v koordinaci s ÚP hl. m. Prahy upřesnit vymezení koridoru s ohledem na minimalizaci vlivů na kvalitu obytného prostředí v lokalitách Rozkoš (Průhonice) a Hrnčíře (Praha - Šeberov),</li> <li>- v ÚP Jesenice upřesnit vymezení koridoru s cílem minimalizace vlivů na lesní porost v k.ú. Zdiměřice u Prahy,</li> <li>- v ÚP Vestec upřesnit vymezení koridoru s ohledem na ochranu retenční nádrže na Olšanském potoce,</li> <li>- Vesteckou spojku v úseku mezi ulicí Vídeňskou a dálnicí D1 řešit s úrovnovými křižovatkami,</li> <li>- prověřit možnosti zkvalitnění řešení Vestecké spojky pro příznivější začlenění do příměstské krajiny.</li> </ul> <p>Výše uvedené úkoly prokazují, že pořizovatel nedostatečně prověřil, zda stavbou nedojde k překročení limitů odpovídajících dostatečné a přiměřené ochraně veřejných zájmů (na veřejném zdraví, ochraně přírody a krajiny). Respektive, že zda po realizaci záměru Vestecké spojky klesne stávající nadlimitní zatížení pod úroveň maximálních přípustných limitů. Posouzení pak nesmyslně „salámovým řešením“ deleguje na nejnižší jednotky výkonu veřejné správy, přičemž však není reálné dělat např. posouzení vlivů na veřejné zdraví v každé obci při přípravě územního plánu v odpovídající kvalitě a rozsahu s požadovanými reálnými výsledky předpokládaných opatření. Návrh AZUR vůbec nevyhodnocuje, zda záměr Vestecké spojky je i přes výše uvedená obecně formulovaná opatření realizovatelný, jeho zjevným cílem je prosadit koridor Vestecké spojky do příslušné ÚPD za každou cenu.</p> <p>Postup pořizovatele je proto v rozporu se zásadou zákonnosti (§ 2 odst. 1 správního řádu), zásadou minimalizace zásahů do práva zájmů (§ 2 odst. 3 správního řádu), zásadou souladu s veřejným zájmem (§ 2 odst. 4 správního řádu), zásadou povinností zjistit všechny okolnosti důležité pro ochranu veřejného zájmu (§ 3 ve spojení s § 50 odst. 3 správního řádu) a zásadou hospodárnosti řízení (§ 6 odst. 2 správního řádu). Takový postup je též v rozporu s povinností posouzení a vyhodnocení vlivů koncepce, včetně kumulativních a synergických vlivů, již na úrovni zásad územního rozvoje dle konstantní judikatury Nejvyššího správního soudu (např. rozsudky č. j. 8 Ao 2/2010-644 a č. j. 7 Ao 7/2010 - 133).</p> <p>Postup pořizovatele AZUR je též v <b>rozporu s cíli a úkoly územního plánování dle § 18 a 19 StavZ</b>, zejména s cílem vytvářet</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námítky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, zajišťovat předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území, chránit krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti a prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání.</p> <p>Výše uvedené úzce souvisí s <b>identifikovaným překračováním závazných hygienických limitů hluku a imisních limitů znečištění ovzduší</b> (k tomu viz níže body 9 a 10). Již v současném stavu jsou v lokalitě plánovaného záměru Vestecké spojky překračovány závazné hygienické limity hluku a imisní limity ovzduší. Další navýšení již nadlimitní zátěže v důsledku realizace záměru je přitom nepřipustné (viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 1. 2012, č. j. 1 As 135/2011 – 246).</p> <p>Lze souhlasit s tvrzením pořizovatele, že překračování limitů samo o sobě nemůže vyjmout část území z územní regulace a neumožnit zde realizaci žádných nových záměrů. <b>Nové záměry v AZUR však nesmí být zjevně nerealizovatelné.</b> Nelze v této fázi věc vyřešit tím, že AZUR bude odkazovat na to, že dojde k prověřování (a případnému neschválení nové komunikace) až v následném procesu rozhodování v území, tj. v územním řízení. Stejně tak nelze „salámovým řešením“ přenést opatření do územních plánů obcí, <b>aniž by bylo prokázáno, že tato opatření vůbec mohou zajistit realizaci záměru při nyní definovaných limitech využití území.</b></p> <p>Podle ustanovení § 18 odst. 1 stavebního zákona cit: „<i>Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území</i>“. <b>Tento zákonný požadavek jasně vyžaduje posoudit realizovatelnost navrhovaných staveb již v rámci v VVURÚ (SEA) k AZUR.</b></p> <p>Při překročených veřejnoprávních limitech využití území (zde hluk a ovzduší) musí být již na úrovni AZUR prokázáno, že definovanými opatřeními dojde i s očekávaným příspěvkem záměru (přesun dopravy i nově generovaná doprava po Vestecké spojnici, tj. další hluk a imise znečišťujících látek do ovzduší) k snížení nadlimitního stavu na limitní úroveň a tedy k nápravě stávajícího nezákonného stavu. Pouze za předpokladu, že se řádným posouzením kumulativních a synergických vlivů prokáže (při užití korektivu § 13 zákona č. 17/1992 Sb.), že navržená územně plánovací opatření povedou k podlimitnímu stavu, může být záměr Vestecké spojky považován za akceptovatelný.</p> <p>K tomuto posouzení však v rámci návrhu AZUR nedošlo, viz níže body 8 až 10.</p> <p>Schválením 2. AZUR by byl vytvořen předpoklad pro zatížení území lidskou činností nad míru únosného a přípustného zatížení a tím i k ohrožení požadavků ochrany veřejného zdraví a životního prostředí. Ačkoliv je hrozba těchto důsledků zřejmá, nejsou v rámci pořizování 2. AZUR navrhována prokazatelně efektivní opatření, jež by mohla poškození zabránit.</p>	
	<p><b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b></p> <p>Uvedené úkoly</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- v ÚP Jesenice a v koordinaci s ÚP hl. m. Prahy upřesnit vymezení koridoru s ohledem na minimalizaci vlivů na kvalitu obytného prostředí v lokalitách Zdiměřice – Rozkoš a Zdiměřice – Drazdy (k. ú. Zdiměřice u Prahy) a Hrnčíře (Praha - Šeberov),</li> <li>- v ÚP Jesenice upřesnit vymezení koridoru s cílem minimalizace vlivů na lesní porost v k.ú. Zdiměřice u Prahy,</li> <li>- v ÚP Vestec upřesnit vymezení koridoru s ohledem na ochranu retenční nádrže na Olšanském potoce,</li> <li>- Vesteckou spojku v úseku mezi ulicí Vídeňskou a dálnicí D1 řešit s úrovnovými křižovatkami,</li> <li>- prověřit možnosti zkvalitnění řešení Vestecké spojky pro příznivější začlenění do příměstské krajiny.</li> </ul> <p>jsou zcela legitimními úkoly, které vyplývají z požadavků SZ - § 43, odst. 3: „Územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje. Územní plán ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem regulačnímu plánu nebo územním rozhodnutím.“ a z Přílohy č. 4 Vyhl., I. Obsah zásad územního rozvoje, bodu h): „stanovení požadavků na koordinaci územně plánovací činnosti obcí a na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí, zejména s přihlédnutím k podmínkám obnovy a rozvoje sídelní struktury“.</p> <p>Součástí tohoto bodu 7. Nesprávně vymezené úkoly pro navazující územní plánování je neustálé meldování o rozporu s limity a rozporu s cíli a úkoly územního plánování, což již pořizovatel vyhodnotil výše u příslušných bodů vč. relevantní judikatury, kterou se řídil.</p>	
	<p>Odůvodnění námitky:</p> <p><u>8. Zastaralé a nepoužitelné podklady k vyhodnocení hluku a imisního zatížení</u></p> <p>Při posuzování hlukového a imisního zatížení vychází pořizovatel a zpracovatel VVURÚ (SEA) ze zcela zastaralých a nepoužitelných podkladů. Hlukové posouzení činí na podkladě strategických hlukových map z roku 2007, která byla zpracována na základě údajů z roku 2005 (tj. více než 11 let nazpět!).</p> <p>Posouzení stavu kvality ovzduší je zpracováno na základě údajů z let 2011 – 2013.</p> <p>Dopravní podklady, která jsou klíčové jak pro posuzování vlivů na ovzduší a hlukovou situaci, jsou převzaty z celostátního sčítání dopravy v roce 2010, tj. na podkladě údajů z roku 2009.</p> <p>K tomu důrazně upozorňujeme, že reálná situace v roce 2016 je zcela odlišná, a to především z důvodu realizace a zprovoznění jižního segmentu Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) v roce 2010 a z důvodu dynamicky se rozvíjejícího regionu pražské suburbie. Vliv stavby jižního segmentu SOKP nebyl posouzen, jak vyplývá např. ze str. 64 SEA).</p> <p>Výše uvedené podklady jsou proto nepoužitelné, vyhodnocení SEA provedené na jejich podkladě je zatíženo zcela zásadní nepřesností a nepřezkoumatelností.</p> <p><b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b></p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>Vyhodnocení SEA 2. Akt ZÚR SK vychází z aktuálních podkladů oficiálních poskytovatelů (ČHMÚ, ŘSD ČR), které jsou v době zpracování k dispozici a na jejichž validitě zpracovatel trvá.</p> <p>Není jasné, z čeho podatel dovozuje, že jižní (jihozápadní segment SOKP) nebyl zohledněn ve Vyhodnocení SEA, resp. proč by měl být v rámci Vyhodnocení SEA 2. Akt ZÚR SK samostatně posuzován. Z obr. 3.4. a 3.5. (str. 64 a 65 textové části) je jednoznačně patrné, že příslušný úsek SOKP je již v provozu a Vyhodnocení SEA s jeho příspěvkem k emisní a imisní situaci dotčeného území počítá. Tento vliv byl zohledněn v rámci posouzení kumulativních a synergických vlivů vymezeného koridoru D054 (Vestecská spojka), jak dokládá i mapové schéma na str. 201. V tomto případě Vyhodnocení SEA zohledňuje stávající zátěž území (tedy včetně příspěvků SOKP) formou vymezení území s překročením některého z platných imisních nebo hlukových limitů. K tomu byl pro stávající silnice použit výpočet izofon signalizujících překročení hlukových limitů u stávajících komunikací dle Celostátního sčítání dopravy 2010 (novější nebylo k dispozici až do 03/2017), i tato data však jižní segment SOKP zahrnují, jak je patrné z jejich internetové prezentace – scitani2010.rsd.cz.</p> <p>Vlastní posouzení koridoru D054 nebylo provedeno na základě podkladů uvedených podatelkou. V souladu s ust. § 10b odst. 3 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů byly hlavním podkladem údaje z dokumentace EIA k této stavbě z 12/2011, která vychází z dopravně-inženýrských podkladů, zohledňujících jak vliv SOKP, tak automobilovou dopravu generovanou rozvojem pražské aglomerace. Zmínka vztahující se k posouzení na podkladě strategických hlukových map z roku 2007 je proto zcela irelevantní.</p>	
	<p>Odůvodnění námitky:</p> <p><u>9. Hluková zátěž</u></p> <p>Podle ustanovení § 11 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů, nesmí být území zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení. Podle ustanovení § 12 odst. 1 téhož zákona určují přípustnou míru znečišťování životního prostředí mezní hodnoty stanovené zvláštními předpisy; tyto hodnoty se stanoví v souladu s dosaženým stavem poznání tak, aby nebylo ohrožováno zdraví lidí a aby nebyly ohrožovány další živé organismy a ostatní složky životního prostředí. Podle odst. 2 téhož ustanovení musejí být mezní hodnoty stanoveny s přihlédnutím k možnému kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností. Ustanovení § 13 zákona č. 17/1992 Sb. stanoví, že lze-li se zřetelem ke všem okolnostem předpokládat, že hrozí nebezpečí nevratného nebo závažného poškození životního prostředí, nesmí být pochybnost o tom, že k takovému poškození skutečně dojde, důvodem pro odklad opatření, jež mají poškození zabránit.</p> <p>S těmito obecnými ustanoveními zákona o životním prostředí souvisí mimo jiné i cíle a úkoly územního plánování, vymezené obecně v ustanovení § 18 a konkrétněji v ustanovení § 19 stavebního zákona. Podle § 18 odst. 1 patří mezi cíle územního plánování mimo jiné vytváření předpokladů pro výstavbu a udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území. Podle § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona patří k úkolům orgánů územního plánování prověřovat a posuzovat potřebu změn v území s ohledem na veřejné zdraví a životní prostředí,</p>	



č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námítka / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>podle písm. m) vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů před negativními vlivy záměrů na území. Vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území v § 20 odst. 1 nařizuje v souladu s cíli a úkoly územního plánování a s ohledem na souvislosti a charakter území vymezovat pozemky, stanovovat podmínky jejich využívání a umisťovat stavby tak, aby nedocházelo ke zhoršování kvality prostředí a hodnoty území. Vyhláška č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech a územně plánovací dokumentaci požaduje, aby územně analytické podklady (ty jsou základním podkladem pro vydávanou územně plánovací dokumentaci), zjistily a vyhodnotily limity využití území a určily problémy, kterými mohou být urbanistické, dopravní a hygienické závady, vzájemné střety záměrů a střety těchto záměrů s limity využití území.</p> <p>Velmi konkrétně pak míru únosného zatížení území či limity území stanoví předpisy o ochraně veřejného zdraví, zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Podle ustanovení § 30 odst. 1 zákona o ochraně veřejného zdraví osoba, která používá, popřípadě provozuje stroje a zařízení, které jsou zdrojem hluku nebo vibrací, provozovatel letiště, vlastník, popřípadě správce pozemní komunikace, vlastník dráhy a provozovatel dalších objektů, jejichž provozem vzniká hluk (dále jen "zdroje hluku nebo vibrací"), jsou povinni technickými, organizačními a dalšími opatřeními v rozsahu stanoveném tímto zákonem a prováděcím právním předpisem zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb.</p> <p>V oblasti, kam má být umístěn koridor pro umístění stavby Vestecké spojky, jsou již dnes překračovány limity hluku (zejména se to týká křížení s dálnicí D1, se silnicí II/603 a silnicí III/0033 a oblasti Vestce, MČ Praha Šeberov, části Hrnčíře a Šeberov), přičemž tyto skutečnosti vyplývají zejména ze samotné SEA k AZUR (např. str. 82) a dále z Akustického posudku č.P50-10 ze dne 24. 1. 2011, zpracovaného Ing. Karlem Šnajdrem pro MČ Praha Šeberov. Zároveň významné přiblížení obytné zástavby a pozemků určených k bytové zástavbě ke koridoru Vestecké spojky (zejména v obcích Vestec, Jesenice a Průhonice a MČ Praha - Šeberov, části Šeberov a Hrnčíře) znamená, že stavba by neměla být realizována z hlediska překračování závazných limitů hluku ani při realizaci dostupných protihlukových opatření.</p> <p>Vzhledem k tomu, že SOKP je situován dále od města a Vestecká spojka je trasována souběžně se SOKP v původní trase SOKP označované jako JVK (jihovýchodní krátká), je tedy jako paralelní spojení dálnic úplně zbytečná. Účelem Vestecké spojky je dle 2. AZUR funkce přivaděče od SOKP k dálnici D1. 2. AZUR sice v odůvodnění vylučuje vedení tranzitní dopravy, ale s ohledem na zaústění Vestecké spojky na SOKP v blízkosti zaústění plánovaného koridoru dálnice D3 by Vestecká spojka (coby nezaplatněná silnice II. třídy) sloužila též jako "zkratka" pro tranzitní a kamionovou dopravu mezi jihem a východem republiky, emise hlukové zátěže z této dopravní stavby by byly signifikantní a ve spojení s hlukovou zátěží dalších staveb (dálnice D1, silnice II/603, III/0033) by nebylo možné zajistit dodržování hlukových limitů, ani při realizaci dostupných technických a jiných opatření.</p> <p>Je obecně známou skutečností, že hluk způsobuje při hodnotách blízkých se hygienickým limitům nebo tyto hodnoty přesahující výrazné obtěžování obyvatel, spojené nejen s pocitem nespokojenosti a snížením pohody bydlení, ale v případě dlouhodobého působení i zvýšeným rizikem zejména kardiovaskulárních onemocnění. 2. AZUR tak vytváří předpoklad pro zatížení území lidskou činností nad míru únosného a přípustného zatížení a tím i k ohrožení požadavků ochrany veřejného zdraví a životního prostředí. Ačkoliv je</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>hrozba těchto důsledků zřejmá, nejsou v rámci pořizování 2. AZUR přijata žádná skutečně efektivní opatření, jež by mohla poškození zabránit.</p> <p>Zároveň namítáme, že zatímco u záměru SOKP je stanovena podmínka vytvořit územní podmínky pro realizaci protihlukových opatření s rezervou 3 dB, u Vestecké spojky tato podmínka chybí (zde je požadováno dodržení limitů). Přitom zdůvodnění požadované rezervy 3 dB, tj. nejistota akustických studií (viz str. 35 odůvodnění AZUR) je plně platná i pro záměr Vestecké spojky. Namítáme proto bezdůvodné rozdílné řešení obdobného problému, což je v rozporu se základní zásadou činnosti správních orgánů dle § 2 odst. 4 správního řádu.</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p><b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b></p> <p>Výčet citované legislativy nelze rozporovat, s výjimkou vyhl. č. 501/2006 Sb., která je prováděcím předpisem dle ust. § 43 odst. 6 SZ. Obsahem tohoto paragrafu je specifikace základních náležitostí územního plánu a uvedenou vyhlášku proto nelze aplikovat na ZÚR.</p> <p>K vymezování ploch a koridorů a k umisťování staveb v oblastech s aktuálně prokázanou nadlimitní zátěží se vyjádřil Městský soud v Praze ve svém rozsudku č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. 2. 2016 (str. 122-123 rozsudku) citací z judikátu NSS č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. 6. 2012, která popisuje rozdíl mezi aplikací imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku v rámci územního řízení a v rámci ZÚR se závěrem, že v případě ZÚR „....není možné, aby území, na němž jsou překračovány limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřipustné. To by ve svém důsledku muselo vést k nulovému rozvoji v některých oblastech, přičemž nelze vyloučit ani zhoršování situace v důsledku absence koncepčního řešení zatíženého území. To je v rozporu se samotným smyslem ZÚR, které musí vymezit plochy a koridory nadmístního významu (§ 36 odst. 1 stavebního zákona) a nemohou se při úvahách o jejich vymezení vyhnout územím nadlimitně zatíženým. Kromě toho vymezení plochy či koridoru, nelze ztotožňovat s umístěním stavby. Pod „vymezením“ si lze představit závazné zanesení (zakreslení, popsání) plochy či koridoru v územně plánovací dokumentaci. Samo toto vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku.“</p> <p>Městský soud v Praze ve svém výše uvedeném rozsudku k tomuto dále dodává: „Pokud jde tedy o zatížení území hlukem a imisemi v důsledku vymezovaných ploch a koridorů nadmístního významu, je třeba zásadně rozlišovat mezi ZÚR jako koncepcí a územním řízením, jako realizací konkrétního projektu, neboť každá z těchto fází má odlišné nástroje regulace a jinou míru podrobnosti. Míra podrobnosti VVURÚ zásad územního rozvoje jako koncepčního nástroje tedy musí podle názoru soudu zajistit popis současného stavu a predikci stavu reálně předpokládatelného v případě naplnění záměrů koncepce takové míry podrobnosti, aby byla v zásadě vyloučena možnost na základě zásad územního rozvoje bez dalšího umisťovat do nadlimitně zatíženého území další stavby bez uvážení až do naplnění maximálního stanoveného limitu nebo hodnoty s tím, že ostatní stavby budou nerealizovatelné. V tomto smyslu je tedy třeba vnímat požadavek holistického přístupu, který v citovaném rozsudku Nejvyšší správní soud zdůraznil, tedy že v průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno (nikoliv postaveno na jisto), zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území). Úkolem VVURÚ je tedy z hlediska hlukové a imisní zátěže v rámci pořizování zásad územního rozvoje ve vztahu k určitému záměru identifikovat současnou zátěž území a ostatní plánované záměry, kumulace jejich vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší a hlukovou situaci v dané oblasti. V případě zjištění takových vlivů by měla být též koncipována přiměřená kompenzační opatření.“</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>Ve vztahu k opatřením navržených vyhodnocení SEA 2. Akt ZÚR SK je nutné upozornit, že kromě míry podrobnosti (obecnosti) odpovídající měřítku ZÚR (viz ust. § 36 odst. 3 SZ) musí být tato opatření (s ohledem na vydání ZÚR ve formě opatření obecné povahy dle § 71 – 74 správního řádu) aplikovatelná nástroji územního plánování. Tedy prostřednictvím ÚPD nelze uplatňovat ani vymáhat úkony vyplývající ze zvláštních předpisů. Z těchto důvodů a v souladu s první větou závěti části I. bodu (1) Přílohy č. 4 Vyhl. musí ZÚR obsahovat opatření určená k minimalizaci negativních vlivů na ŽP výhradně ve formě kritérií a podmínek pro rozhodování ve vymezené ploše nebo koridoru, případně (dle ust. 36 odst. 5 SZ) ve formě úkolů pro územní plánování. S tím koresponduje také úprava přílohy SZ, vymezující rámcový obsah vyhodnocení PÚR a ÚPD na ŽP (část A VVURÚ), provedená zák. č. 350/2012 Sb., konkrétně bodem 11. přílohy SZ, který ve vyhodnocení SEA ukládá zpracovateli navrhnout požadavky ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na ŽP.</p> <p>V tomto smyslu vyhodnocení SEA 2. Akt ZÚR SK v kap. 11. 1. navrhuje společné požadavky a úkoly pro územní plánování (ve smyslu platnosti pro všechny plochy a koridory vymezené návrhem 2. Akt ZÚR SK) obsahově zaměřené na minimalizaci vlivů na obytné prostředí (viz vždy první odrážka příslušného oddílu). V kap. 11. 2. jsou pak tyto požadavky upřesněny pro koridor D054, ve smyslu konkretizace navržených opatření pro ochranu obytné (resp. „chráněné“) zástavby obcí, které byly v dané úrovni podrobnosti vyhodnoceny jako potenciálně nejvíce dotčené. V odůvodnění těchto opatření (společných i specifických) jsou pak popsány konkrétní důvody pro jejich uplatnění včetně vazeb na související oborovou legislativu.</p> <p>V roce 2012 proběhly dvě posouzení EIA: 1. Exit 4 D1 a dopravní připojení Západní komerční zóny Průhonice a 2. Vestecká spojka v úseku Západní komerční zóna Průhonice – silnice II/603. U obou posouzení EIA již byla vydána <u>souhlasná stanoviska MZP</u> se záměry (viz <a href="http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP208">http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP208</a>) ze dne 15. 10. 2012 a ze dne 28. 1. 2013. Takže ani ve velmi podrobném měřítku se neprokázaly negativní skutečnosti z žádných hledisek.</p> <p>Podatel uvádí: „2. AZUR tak vytváří předpoklad pro zatížení území lidskou činností nad míru únosného a přípustného zatížení a tím i k ohrožení požadavků ochrany veřejného zdraví a životního prostředí. Ačkoliv je hrozba těchto důsledků zřejmá, nejsou v rámci pořizování 2. AZUR přijata žádná skutečně efektivní opatření, jež by mohla poškození zabránit.“ Je otázkou, jaká opatření má podatel na mysli, když ani v procesech EIA (viz zmiňované posudky ke dvěma stavbám) se žádné hrozby (jak z hledisek hluku, tak imisí) neprokázaly, resp. jsou dalšími podrobnými opatřeními odstranitelné. Je tedy snadno prokazatelné, že např. žádné ustanovení § 12 a 13 zák. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů, § 18 odst. 1 a § 19 odst. 1 písm. c) a m) SZ a § 6 odst. 1 zák. o ochraně ovzduší, pořizovatel <u>neporušil</u>. Výše uvedené posudky a stanoviska EIA jasně dokládají, že ani ve velmi podrobném měřítku se neprokázaly negativní skutečnosti, pro něž by bylo nutné návrh záměru tzv. Vestecké spojky ze ZÚR SK vypustit.</p> <p>Obecně platnou podmínkou realizace stavby Vestecké spojky je mj. i splnění hlukových limitů u veškeré zástavby. V rámci Vyhodnocení SEA nebyly v tomto případě zjištěny žádné skutečnosti, které znemožňovaly jejich splnění prostřednictvím standardních opatření a to ani v rámci posouzení kumulativních a synergických vlivů. Podmínka zajištění splnění hlukových limitů (50 dB v noci) u veškeré chráněné zástavby vč. nejbližších domů tím není dotčena.</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námítka / Odůvodnění rozhodnutí o námítce	Rozhodnutí
	<p>Vyhodnocení SEA zároveň vycházelo z předpokladu, že tranzit těžké nákladní dopravy bude v celém posuzovaném úseku vyloučen, jak ukládají podmínky 6) a 109) platného Stanoviska MŽP ČR dle § 10 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění ze dne 28. 01. 2013 (č. j.: 107632/ENV/12).</p>	
	<p>Odůvodnění námítka:</p> <p><u>10. Imisní zátěž</u></p> <p>Podle ustanovení § 2 odst. 1 písm. j) zákona o ochraně ovzduší je imisní limit hodnota nejvýše přípustné úrovně znečištění ovzduší. Podle ustanovení § 6 odst. 1 imisní limity nesmí být překročeny; jsou závazné pro orgány ochrany ovzduší při jejich činnosti. Překračování imisních limitů v dané oblasti prokazuje samotná SEA. Podle str. 153 dochází <b>k plošnému překračování imisních limitů pro prachové částice PM 10</b>.</p> <p>Pořizovatel 2. AZUR má povinnost zabývat se otázkou dodržení či překročení nejvyšších přípustných hodnot znečištění ovzduší, a to s ohledem na stávající imisní zatížení předmětné oblasti a nepochybné zvýšení imisní zátěže z realizace záměru Vestecké spojky. Je obecně známou skutečností, že znečištěné ovzduší (zejména částicemi jemného polétavého prachu, na které se navazují další látky jako rakovinotvorný arsen a benzo(a)pyren) mají významný negativní vliv na lidské zdraví.</p>	
	<p><b>Odůvodnění rozhodnutí o námítce:</b></p> <p>Ve stanovisku MŽP (jako DO na úseku ochrany ovzduší) ke společnému jednání (č. j. 005330/2010/KUSK, ze dne 12. 1. 2010) v rámci pořizování ZÚR SK se uvádí: „Z hlediska zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů: Z hlediska dopadů na kvalitu ovzduší je předkládaný návrh ZÚR hodnocen kladně. Pro určení vlivu na kvalitu ovzduší je především nutné hodnotit navrhované změny v dopravní infrastruktuře. Jedním ze základních kroků ke snížení negativních vlivů silniční dopravy na obyvatelstvo je omezení dopravy v obytných územích (zejména zřizováním obchvatů sídel hlavně pro nákladní a tranzitní dopravu). Dále navrhovaná dopravní řešení směřují ke zvýšení plynulosti dopravy s výsledným efektem snížení hlukové a exhalační zátěže obyvatelstva v sídlech. Tato zátěž však bude přenesena do koridoru navrhovaných kapacitních silničních staveb, ve kterých naopak dojde ke zvýšení koncentrací škodlivin emitovaných automobilovou dopravou.“ a dále pak: „předkládaný návrh je sestaven v souladu s programovými dokumenty Středočeského kraje, které se týkají ochrany ovzduší, zejména s „Integrovaným programem ke zlepšení kvality ovzduší Středočeského kraje“ a „Programem snižování emisí znečišťujících látek Středočeského kraje.“</p> <p>Vzhledem k tomu, že je vymezení Vestecké spojky v ZÚR SK a v 2. Akt ZÚR SK totožné, můžeme konstatovat, že na rozdíl od firmy Frank Bold advokáti, s. r. o. DO na úseku ochrany ovzduší nezjistil jakékoli pochybení ve vymezení záměru, spíše právě naopak.</p> <p>Rovněž ve stanovisku MŽP (č. j. 003523/2016/KUSK) ke společnému jednání 2. Akt ZÚR SK se uvádí: „Z hlediska vlivu na ovzduší jsou celkově vymezené plochy a koridory dopravní infrastruktury (D001, D006, D011, D054 a D204) hodnoceny kladně, neboť vzhledem k rozdílné hustotě osídlení hl. m. Prahy a příměstských území bude celkově počet negativně ovlivněných obyvatel nižší.“</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>Firma Frank Bold advokáti, s. r. o. uvádí: „Podle str. 153 dochází k plošnému překračování imisních limitů pro prachové částice PM 10.“ Jako obvykle si firma Frank Bold advokáti s. r. o. toto zjištění upravila a citovala pouze utilitární část. Plné znění je následující: „V části zájmového území záměru D054 - Vestecká spojka, které zasahuje na území Prahy je patrné plošné překročení imisního limitu. V části, která se nachází na území Středočeského kraje, dochází k překročení limitu pouze v izolovaných lokalitách na území obcí Průhonice, Jesenice a Vestec.“ Ovšem tento odstavec se vztahuje k subkap. BENZO(A)PYREN (str. 152). Pro suspendované částice PM<sub>10</sub> platí vyjádření ve stejně nazvané subkap.: „K překročení limitu průměrných ročních koncentrací PM10 v zájmovém území nedochází.“ Zjištění ostatně korespondují s příslušnými kartogramy na str. 68 a 69.</p> <p><u>Poznámka</u></p> <p>Firma Frank Bold advokáti, s. r. o. uvádí překračování imisních limitů, ale v posudku pro dokumentaci EIA s názvem „Vestecká spojka v úseku Západní komerční zóna Průhonice – silnice II/603“ (viz <a href="http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP214">http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP214</a>) se prokazuje, že: „... prostor tzv. vestecké spojky <b>nepatří</b> mezi území se zhoršenou kvalitou ovzduší.“ (viz str. 80 posudku).</p>	
	<p>Odůvodnění námitky:</p> <p><u>11. Absence přezkoumání souladu s Politikou územního rozvoje, nesplnění úkolů Politiky územního rozvoje</u></p> <p>Dne 15. 4. 2015 Vláda ČR na svém zasedání schválila Aktualizaci č. 1 Politiky územního rozvoje České republiky. Podle tiskového sdělení Ministerstva pro místní rozvoj jsou nejvíce aktualizací Politiky územního rozvoje České republiky dotčené rozvojové záměry dopravní a technické infrastruktury, zejména z důvodu zohlednění nových skutečností a dokumentů, např. Strategie regionálního rozvoje ČR 2014-2020, Dopravních sektorových strategií a nově přijatých dokumentů EU (zejména Územní agenda EU 2020, revize transevropské dopravní sítě TEN-T a transevropská energetická síť TEN-E včetně projektů společného zájmu). Nově byly zařazeny rozvojové záměry dopravní infrastruktury (např. koridor pro rychlostní silnici R48, plochy pro vnitrozemské přístavy a veřejné terminály s vazbou na logistická centra) a rozvojové záměry technické infrastruktury (např. koridory pro dvojité vedení 400kV, zejména ve vazbě na spolehlivost přenosové soustavy, plochy pro podzemní zásobníky plynu, koridory pro nové plynovody a dálkovody, z důvodu zajištění energetické bezpečnosti). Některé rozvojové záměry byly vypuštěny z důvodu jejich realizace (např. plynovod Gazela), nebo z důvodu, že jejich význam byl vyhodnocen pouze jako krajský, nikoliv celorepublikový, nebo od jejich záměru bylo upuštěno.</p> <p>Doposud platná Politika územního rozvoje České republiky 2008 přestává v měněných částech platit a začíná platit Politika územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č. 1.</p> <p>AZUR v rozporu s příslušnými ustanoveními stavebního zákona neobsahuje přezkoumání souladu s aktuálně platným zněním Politiky územního rozvoje, ve znění aktualizace č. 1. Např. zcela chybí posouzení souladu s novými čl. 14a, 16a, 20a, 24a, měněnými čl. 17, 23, 25 a 29.</p> <p>Např. čl. 40 PUR v platném znění stanoví novou Metropolitní rozvojovou oblast Prahy, do které patří též koridor dálnice D3 (severní část, zejména napojení na SOKP), přičemž jsou PUR stanoveny tyto úkoly pro územní plánování:</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>a) Pořádit územní studie řešící zejména vzájemně vazby veřejné infrastruktury.</p> <p>b) Koordinovat rozvoj a využití území hlavního města Prahy a Středočeského kraje.</p> <p>c) Pořádit územní studie řešící problémy suburbanizace, zejména nekoncepční rozvoj.</p> <p>Zodpovídá: Ministerstvo pro místní rozvoj, Hlavní město Praha, Středočeský kraj</p> <p>Tyto úkoly nejsou splněny, přičemž pro AZUR jsou podstatné všechny tři uvedené úkoly.</p>	
	<p><b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b></p> <p>Úkoly stanovené v PÚR ČR 2. Akt ZÚR SK naplňuje. V žádném případě nepřebírá záměry bez dalšího hodnocení jejich dopadů a zvažování možných variant (pokud takové existují). Ve stanovisku MMR ze dne 27. 4. 2015 (č. j. MMR 12029/2015-81) se uvádí: „Ministerstvo konstatuje, že návrh 1. aktualizace ZÚR SK na území řešeném touto aktualizací, <b>není v rozporu s Politikou územního rozvoje České republiky ve znění Aktualizace č. 1.</b>“ a dále: „Vzhledem ke skutečnosti, že usnesením vlády ČR č. 276 ze dne 15. 4. 2015 byla schválena Aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje České republiky, posoudilo ministerstvo soulad návrhu 1. aktualizace ZÚR SK s Politikou územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 1, zveřejněné na stránkách ministerstva <a href="http://www.mmr.cz">http://www.mmr.cz</a>.“</p> <p>Návrh 2. Akt ZÚR SK je pořizován podle § 42 odst. 6 SZ, tzn. že 2. Akt ZÚR SK nemůže reflektovat všechny články Akt č. 1 PÚR, na rozdíl od komplexní aktualizace ZÚR SK na základě Zprávy o uplatňování ZÚR SK. Navíc není zřejmé, jak by záměry řešené v 2. Akt ZÚR SK mohly ovlivňovat nové záměry stanovené v Akt č. 1 PÚR – např. uváděný nový koridor R48, který je vymezen Bělou – Frýdek-Místek – Č. Těšín – hranice ČR/Polsko (-Krakow), či plocha pro vnitrozemské přístavy, či vypuštění plynovodu Gazela, který ani nezasahoval na území Středočeského kraje!?</p> <p>Připomínka navíc obsahuje zjevně nepravdivé tvrzení, že: „AZÚR v rozporu s příslušnými ustanoveními stavebního zákona neobsahuje přezkoumání souladu s aktuálně platným zněním Politiky územního rozvoje, ve znění aktualizace č. 1. Např. zcela chybí posouzení souladu s novými čl. 14a, 16a, 20a, 24a, měněnými čl. 17, 23, 25 a 29.“ Subkap. 11. 1. PŘEZKOUMÁNÍ SOULADU S PÚR ČR Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK obsahuje i přezkoumání SOULADU S PRIORITAMI PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1, kde je přezkoumáván vztah i k novým a měněným článkům (viz str. 80 – 88 Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK).</p> <p>U úkolů pro územní plánování stanovené v čl. 40 Akt č. 1 PÚR se předpokládá, že budou plněny průběžně. Není to tedy tak, že teprve na základě zpracování uvedených studií (navíc nutně pořizovaných MMR) by se mohlo přistoupit ke zpracování aktualizací ZÚR SK. Navíc studie řešící vztahy, vazby, podmínky apod. mezi Prahou a Středočeským krajem již MMR pořizuje. Koordinace mezi Prahou a Středočeským krajem při přípravě různých materiálů probíhá, což dokumentuje i zpracování návrhu 2. Akt ZÚR SK.</p> <p><u>Poznámka</u></p> <p>Obsah např. této připomínky, který je mj. velmi úsměvný, vyvolává dojem, že firma Frank Bold advokáti s. r. o. byla vedena pouze snahou o maximalizaci textu bez ohledu na obsah.</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námítky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>Odůvodnění námítky:</p> <p><u>12. Nerespektování zásadní připomínky Ministerstva vnitra ČR</u></p> <p>Ke společnému jednání k návrhu AZUR vneslo Ministerstvo vnitra ČR stanovisko - zásadní připomínku, která však nebyla respektována.</p> <p>Podle stanoviska MV ČR ze dne 15. 12. 2015, č. j. MV - 165925-5/OSM - 2015 požaduje Min. vnitra vypuštění koridoru Vestecké spojky, neboť podle platných právních a technických předpisů nelze realizovat její připojení na dálnici D1.</p> <p>Vypořádání této zásadní připomínky dotčeného orgánu veřejné správy formou zakotvení podmínky cit: „ZÚR stanovují tyto úkoly pro územní plánování: o příprava záměru Vestecké spojky pro územní řízení bude obsahovat optimalizované řešení napojení Vestecké spojky přes EXIT 4 na dálnici D1 ve vztahu ke stávajícím odpočívákům a vzdálenostem stávajících křižovatek," je v rozporu s ustanovením § 38 odst. 1 stavebního zákona, neboť ve vztahu k této zásadní připomínce dotčeného orgánu nedošlo k postupu řešení rozporu podle § 4 odst. 8 stavebního zákona.</p>	
	<p><b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b></p> <p>Do 2. Akt ZÚR SK byl doplněn úkol pro územní plánování: Příprava záměru Vestecké spojky pro územní řízení bude obsahovat optimalizované řešení napojení Vestecké spojky přes EXIT 4 na dálnici D1 ve vztahu ke stávajícím odpočívákům a vzdálenostem stávajících křižovatek (viz bod 20 výrokové části 2. Akt ZÚR SK – str. 9).</p> <p>Pořizovatel upozorňuje na fakt, že uváděné připojení Vestecké spojky na dálnici D1 (MÚK – exit 4) je mimo řešené území (je na území hl. m. Prahy) a je obsaženo v ZÚR hl. m. Prahy, se kterými bylo řešení Vestecké spojky koordinováno.</p> <p><u>Obecně k ČSN</u></p> <p>V této souvislosti pořizovatel odkazuje na rozsudek Městského soudu v Praze č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. 2. 2016 v kauze SOKP v pražské ZÚR, ve kterém se uvádí: „<i>Je nutné poukázat na to, že soulad zamýšlených staveb s technickými (doporučujícími) normami se neposuzuje v okamžiku jejich konceptualizace, ale naopak až v okamžiku jejich realizace. Z hlediska platného práva nejsou technické doporučující normy a soulad s nimi zákonnou náležitostí ZÚR. SZ předpokládá, že ZÚR stanoví nějaké záměry v obecné rovině, které se poté mohou dále prověřovat či realizovat. Ostatně mnohé MÚK se do ZÚR nezakreslují a jejich frekvence není ani předmětem jejich zobrazení. Technické normy jsou normy, které se vyvíjí a uplatňují se v okamžiku stavby, popřípadě konceptualizace územního rozhodnutí. ZÚR mohou umístit něco, co se může dostat do souladu s normou v době, kdy bude záměr realizován. ZÚR nejsou nástroj realizace, od realizace je možné později upustit, protože ZÚR nejsou mandatorním plánem.</i></p> <p><i>Norma není obecně závazným předpisem a rozhodné je projednání s dotčeným silničním správním orgánem, který případné i nenormové hodnoty může akceptovat s patřičným odůvodněním, zejména s ohledem na funkci komunikace. Je mnoho komunikací,</i></p>	



č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p><i>kteřé v silně urbanizovaném prostředí mají parametry odpovídající době svého vzniku, některé z nich se takto ponechávají, jiné rekonstruují a upravují. V případě křižovatek a jejich vzájemné vzdálenosti je to obdobné. Polohy křižovatek jsou dány vývojem, ze strany příslušného DO zodpovědného za rozvoj dopravy resp. dopravní infrastruktury (tj. MD) nebyly při společném jednání 2. Akt ZÚR SK zpochybněny. Pokud v silně urbanizovaném území (kterým Praha bezesporu je) nelze jinak, je možné prověřit a projednat taková řešení křižovatek a provozního režimu na komunikacích, která respektují i kratší vzdálenosti křižovatek, nežli příslušné normy uvádějí, což je však mimo podrobnost ZÚR.</i></p> <p><i>ZÚR samozřejmě vytvářejí územní podmínky pro možnost umístění MÚK, ale nenavrhují jejich konkrétní podobu. Jednotlivé stavby se mohou v ZÚR umísťovat a řešení bezpečnosti je otázkou konkretizace v územním řízení a stavebním povolení. V těchto fázích se DO uplatní jako garant bezpečnosti. Aplikovat normy při formulaci ZÚR nemá smysl. Jak ustanovení § 10 odst. 5, tak ustanovení § 16 odst. 3 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, odkazuje na prováděcí předpisy v souvislosti s vymezením technických podmínek, resp. obecných technických předpokladů na stavbu příslušné pozemní komunikace. Zejména v případě ustanovení § 16 zákona o pozemních komunikacích jde o odkaz, který se uplatní až ve fázi stavebního řízení, tedy ve fázi konkrétní realizace stavby. Jde tedy až o poslední fázi realizace konkrétní stavby, která v rozsahu ZÚR ani pojmově ještě nemůže být pojata. V této míře obecnosti nelze předjímat, zda, jak, v jaké míře a již vůbec ne v jaké konkrétní stavebně technické podobě tyto vymezované jevy skutečně budou realizovány.“</i></p> <p>Ve vztahu k připomínce Ministerstva vnitra nedošlo k postupu řešení rozporu podle § 4 odst. 8 SZ, protože připomínka byla po vysvětlení dohodnuta, i když Ministerstvo vnitra není DO na úseku dopravy, a proto ve vyhodnocení společného jednání bylo Ministerstvo vnitra zařazeno pouze do Vyhodnocení připomínek.</p>	
	<p>Odůvodnění námitky:</p> <p><u>13. Absence vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů</u></p> <p>VVÚR sice obsahuje velmi rozsáhlou kapitolu, která se věnuje vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, které bude mít navrhovaná 2. AZUR s jinými záměry. Při hodnocení sekundárních, synergický a kumulativních vlivů přitom byly použity zastaralé a nepoužitelné podklady (k tomu viz bod 8).</p> <p>Zcela zásadním nedostatkem je, že chybí vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů s existující provozovanou stavbou nadmístního významu Silniční okruh kolem Prahy (Pražský okruh), viz absence této stavby mezi stavbami vyjmenovanými na str. 64 VVURÚ.</p> <p>Vyhodnocení kumulativních vlivů také neobsahuje způsoby monitoringu identifikovaných vlivů v budoucnu.</p> <hr/> <p><b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b></p> <p>totožné jako u výše uvedeného Odůvodnění rozhodnutí o námitce k Odůvodnění námitky 8. Zastaralé a nepoužitelné podklady k</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p><u>vyhodnocení hluku a imisního zatížení</u></p> <p>Vyhodnocení SEA 2. Akt ZÚR SK vychází z aktuálních podkladů oficiálních poskytovatelů (ČHMÚ, ŘSD ČR), které jsou v době zpracování k dispozici a na jejichž validitě zpracovatel trvá.</p> <p>Není jasné, z čeho podatel dovozuje, že jižní (jihozápadní segment SOKP) nebyl zohledněn ve Vyhodnocení SEA, resp. proč by měl být v rámci Vyhodnocení SEA 2. Akt ZÚR SK samostatně posuzován. Z obr. 3.4. a 3.5. (str. 64 a 65 textové části) je jednoznačně patrné, že příslušný úsek SOKP je již v provozu a Vyhodnocení SEA s jeho příspěvkem k emisní a imisní situaci dotčeného území počítá. Tento vliv byl zohledněn v rámci posouzení kumulativních a synergických vlivů vymezeného koridoru D054 (Vestecská spojka), jak dokládá i mapové schéma na str. 201. V tomto případě Vyhodnocení SEA zohledňuje stávající zátěž území (tedy včetně příspěvků SOKP) formou vymezení území s překročením některého z platných imisních nebo hlukových limitů. K tomu byl pro stávající silnice použit výpočet izofon signalizujících překročení hlukových limitů u stávajících komunikací dle Celostátního sčítání dopravy 2010 (novější nebylo k dispozici až do 03/2017), i tato data však jižní segment SOKP zahrnují, jak je patrné z jejich internetové prezentace – scitani2010.rsd.cz.</p> <p>Vlastní posouzení koridoru D054 nebylo provedeno na základě podkladů uvedených podatelem. V souladu s ust. § 10b odst. 3 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů byly hlavním podkladem údaje z dokumentace EIA k této stavbě z 12/2011, která vychází z dopravně-inženýrských podkladů, zohledňujících jak vliv SOKP, tak automobilovou dopravu generovanou rozvojem pražské aglomerace. Zmínka vztahující se k posouzení na podkladě strategických hlukových map z roku 2007 je proto zcela irelevantní.</p> <p>K tezi: „<i>Vyhodnocení kumulativních vlivů také neobsahuje způsoby monitoringu identifikovaných vlivů v budoucnu.</i>“</p> <p>Ve Vyhodnocení SEA se na str. 192 pod odstavcem <i>Stanovení pravidel monitorování kumulativních a synergických vlivů</i> uvádí: „<i>Za účelem sledování možných kumulativních a synergických vlivů byla stanovena pravidla monitorování, resp. stanoveny indikátory, jejichž prostřednictvím bude sledována intenzita působení těchto vlivů.</i>“</p> <p>Následně jsou u každého jednotlivého vyhodnocení v subkap. 6.2.2. <i>Výsledky vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů</i> uváděny různé relevantní indikátory v odstavci <i>Monitoring</i> (např. na str. 212, 213 ...).</p> <p><u>Poznámka</u></p> <p>Vlivy provozu Vestecské spojky ve spojení s SOKP jsou podstatně nižší, než by tomu bylo, pokud by byl hodnocena samostatně bez zohlednění provozu na SOKP. To by totiž mělo za důsledek nadhodnocení dopravních intenzit na Vestecské spojnici mj. proto, že SOKP převádí veškerý tranzit těžkých nákladních automobilů. Způsoby monitoringu identifikovaných vlivů v budoucnu jsou obsahem kapitoly 10. vyhodnocení SEA.</p>	
	<p>Odůvodnění námitky:</p> <p><u>14. Kompenzační opatření</u></p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>Co se týče navržených kompenzačních opatření, k tomu obecně viz výše pod bodem 7. K Vestecké spojce samotné pak uvádíme, že kompenzační opatření definované v SEA (str. 239) cit „Zajistit řešení napojení Vestecké spojky (D054) přes Exit 4 na dálnici D1" nebylo zakotveno ve výroku návrhu AZUR. K problematice napojení Vestecké spojky na MUK EXIT 4 viz bod 5 této části připomínek.</p>	
	<p><b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b></p> <p>Napojení Vestecké spojky na EXIT 4 je obsaženo v platném Územním plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy (schválen 1999).</p> <p>Výroková část 2. Akt ZÚR SK stanovuje v bodu 20. v článku (143), v odstavci o) úkol pro územní plánování: „<i>optimalizovat při přípravě záměru pro územní řízení řešení napojení Vestecké spojky přes EXIT 4 na dálnici D1 ve vztahu ke stávajícím odpočívčkám a vzdálenostem stávajících křižovatek.</i>“ Úkol byl do článku (143), odstavce o) doplněn na základě požadavku Ministerstva vnitra i jako výsledek vyhodnocení SEA. Tento úkol vyplývá z toho, že soulad zamýšlených staveb s technickými (doporučujícími) normami nelze posuzovat v okamžiku jejich konceptualizace, ale až v okamžiku jejich realizace. Z hlediska platného práva nejsou technické doporučující normy a soulad s nimi zákonnou náležitostí ZÚR. SZ předpokládá, že ZÚR stanoví nějaké záměry v obecné rovině, které se poté budou dále prověřovat či realizovat.</p>	
	<p>Odůvodnění námitky:</p> <p><u>15. Zásah do chráněných vodních zdrojů</u></p> <p>Koridor Vestecké spojky podstatným způsobem negativně ovlivní chráněné vodní zdroje k odběru pitné vody, zejména v oblasti MČ Praha - Šeberov, na JV okraji Hrnčír. V procesu EIA k záměru Vestecké spojky byl identifikován negativní vliv záměru na hydrogeologické poměry Přírodní památky Hrnčírské louky s její rybníční soustavou. Navržená kompenzační opatření považujeme za nedostatečná. Co se týče kompenzačních opatření, k tomu obecně viz výše pod bodem 7</p>	
	<p><b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b></p> <p>Dostupné podklady využité pro zpracování vyhodnocení SEA 2. Akt ZÚR SK (ÚAP hl. m. Prahy, Hydroekologický informační systém<sup>3</sup>, aktuální vodohospodářské mapy) neevidují v uvedeném území (MČ Praha – Šeberov na jihovýchodním okraji Hrnčír) chráněné vodní zdroje k odběru pitné vody. V případě zmiňovaného vodního zdroje se jedná o vodní zdroj zemědělské farmy Drazdy, nikoliv o zdroj využívaný pro veřejný vodovod. Nelze jej tedy považovat za jev nadmístního významu, který by měl být reflektován v měřítku ZÚR. Koridor pro Vesteckou spojku je v návrhu 2. Akt ZÚR SK vymezen po rozvodnici mezi povodím Kunratického potoka (kam náleží i uvedené prameniště) a povodím Botiče, což vytváří vhodné podmínky pro minimalizaci až vyloučení vlivů na</p>	

<sup>3</sup> [www.heis.vuv.cz](http://www.heis.vuv.cz)

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>hydrogeologické a odtokové poměry dotčeného území, zejména pramenné oblasti přírodní památky Hrnčířské louky.</p> <p>Souhlasné stanovisko MŽP k záměru „Vestecká spojka v úseku Západní komerční zóna Průhonice - silnice II/603“ ze dne 28. 1. 2013 (č. j.: 107632/ENV/12) konstatuje: „Na základě hydrogeologického posouzení záměru vyplynulo, že stavba může za určitých okolností dílčím způsobem ovlivnit prameniště na východním okraji Hrnčíř dotující rybniční soustavu přírodní památky Hrnčířské louky a může ovlivnit chráněný vodní zdroj na jihovýchodním okraji Hrnčíř využívaný pro zásobování pitnou vodou. Z tohoto důvodu je nutné v dalších stupních projektové dokumentace provést podrobný hydrogeologický průzkum, na jehož základě budou specifikována detailní ochranná opatření. Daný požadavek je uveden v podmínkách tohoto stanoviska.“ V podmínce č. 31 citovaného stanoviska se uvádí: „V DÚR provést podrobný hydrogeologický průzkum zaměřený především na ovlivnění vodního zdroje farmy Drazdy a prameniště bezejmenného toku na východním okraji Hrnčíř. V případě, že hydrogeologický průzkum prokáže, že dojde k negativnímu ovlivnění vodního zdroje či prameniště, investor zajistí adekvátní náhradu tohoto stávajícího vodního zdroje dle ustanovení § 29 odst. 2 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, resp. navrhnout konkrétní ochranná opatření tak, aby ke znehodnocení vodního zdroje či prameniště nedošlo.“</p> <p>Se zřetelem k již výše opakovaně zmíněnému principu, který aplikoval Městský soud v Praze ve svém rozsudku č. j. 10A 159/2015 – 222 ze dne 26. 2. 2016, že „.... je třeba zásadně rozlišovat mezi zásadami územního rozvoje jako koncepcí a územním řízením jako realizací konkrétního projektu, neboť každá z těchto fází má odlišné nástroje regulace a jinou míru podrobnosti.“ lze konstatovat, že závěry posouzení vlivů koridoru D054 na povrchové a podzemní vody v rámci procesu vyhodnocení SEA 2. Akt ZÚR SK a v rámci procesu EIA záměru, pro který je zmíněný koridor vymezen, nejsou vzájemně v rozporu.</p>	
	<p>Odůvodnění námitky:</p> <p><u>16. Nezohlednění obyvatel zasažených na území hl. m. Prahy</u></p> <p>Vestecká spojka je situována převážně na území Středočeského kraje, ale částečně je koridor vymezen i na území hl. m. Prahy. AZUR hl. m. Prahy nehodnotila vliv na životní prostředí a obyvatele pro území Středočeského kraje. V žádné územně plánovací dokumentaci proto nejsou vyhodnoceny komplexní vlivy koridorů na životní prostředí i obyvatele na území hl. m. Prahy i Středočeského kraje a není tedy zajištěna koordinace požadavku na využívání a prostorové uspořádání území, není řešena ani vazba na navazující dopravní síť.</p>	
	<p><b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b></p> <p>Vlivy na obyvatele na území hl. m. Prahy v rámci vyhodnocení SEA 2. Akt ZÚR SK vyhodnoceny zcela srovnatelně s vlivy na území Středočeského kraje. Textová část Vyhodnocení SEA v kap. 6.2.2. v případě koridoru D054 konstatuje: „Pozitivním vlivem záměru D054 bude odvedení části vnější zdrojové a cílové dopravy mimo stávající obytnou zástavbu. Nejvýraznější bude ulehčení dopravní situace v okolí silnice II/603 (ulice Vídeňská) a dále pak na území městské části Praha - Šeberov a její části Hrnčíře. Záměr tak přispěje ke zlepšení imisní situace v okolí silnice II/603, městské části Praha - Šeberov a její části Hrnčíře. Provoz Vestecké spojky</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p><i>však bude mít i negativní vlivy, jelikož je záměr v jedné části veden v blízkém kontaktu s obytnou zástavbou v lokalitách Zdiměřice – Rozkoš a Zdiměřice – Drazdy (k. ú. Zdiměřice u Prahy) a v okrajové zástavbě MČ Praha - Šeberov (část Hrnčíře), je nutno očekávat zhoršení kvality ovzduší a nárůst hlukové zátěže.</i>“ Obdobně v pasážích zaměřených na ostatní složky ŽP jsou vlivy přesahující na území hl. m. Prahy vyhodnoceny (v subkap. 6.2.2, též v subkap. 6.3. textové části vyhodnocení SEA). S ohledem na skutečnost, že v rámci VVURÚ Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy (EKOLA Group, s.r.o. 10/2013) jsou recipročně posuzovány vlivy na přilehlé území Středočeského kraje, lze mít za prokázané, že vlivy předmětných koridorů na obyvatelstvo a ŽP území hl. m. Prahy a Středočeského kraje byly posouzeny komplexně.</p> <p>Co se týče požadavku na koordinaci využívání území z hlediska širších (nadregionálních) vztahů, je toto obsahem Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK (viz kap. 3 – str. 66 – 67) dle části II. bodu 1.a) Přílohy č. 4 Vyhl..</p>	
	<p>Odůvodnění námitky:</p> <p><u>17. Zásah do zemědělského půdního fondu</u></p> <p>Podle ustanovení § 5 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu (dále jen "zákon ZPF") <i>aby ochrana zemědělského půdního fondu byla při územně plánovací činnosti prováděné podle zvláštních předpisů 6) zajištěna, jsou pořizovatelé a projektanti územně plánovací dokumentace a územně plánovacích podkladů povinni řídit se zásadami této ochrany (§ 4), navrhnout a zdůvodnit takové řešení, které je z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu a ostatních zákonem chráněných obecných zájmů nejvýhodnější. Přitom musí vyhodnotit předpokládané důsledky navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond, a to zpravidla ve srovnání s jiným možným řešením.</i></p> <p>Citované ustanovení zákona ZPF je dále upřesněno v ustanovení § 4 odst. 1 vyhlášky č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu (dále jen "vyhláška ZPF"), podle níž <i>zpracovatelé územně plánovací dokumentace již při zpracování konceptů řešení postupují v souladu s požadavky, které byly uplatněny příslušnými orgány ochrany zemědělského půdního fondu při projednávání návrhů prognózních úkolů, územních a hospodářských zásad a programů výstavby (§ 3 odst. 4). Vyhodnocují přitom předpokládané důsledky navrhovaného řešení výhledového rozvoje sídel a území na zemědělský půdní fond podle jednotlivých alternativ. Využívají k tomu výsledků vyhodnocení údajů z podkladů a jejich znázornění.</i></p> <p>Porovnání alternativ musí být provedeno na základě číselných a grafických údajů zpracovaných podle přílohy 3 vyhlášky ZPF. Žádné porovnání variant či alternativ součástí VVÚR k záměru Vestecké spojky, který má negativní vliv na ochranu ZPF, zpracováno nebylo.</p> <p>Vestecká spojka přitom dle SEA zasahuje z více než poloviny své rozlohy do půd nejprísnejší I. a II. třídy ochrany. V odůvodnění AZUR je též zmatečně na různých místech různým způsobem popisován rozsah zásahu Vestecké spojky do ZPF (někde je uváděno, že 55% ploch patří do I. a II. třídy ochrany, jinde zase, že zásah směřuje převážně do půd nižší třídy ochrany).</p>	
	<b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>Invariantní vymezení koridoru v návrhu 2. Akt ZÚR SK nevylučuje porovnání variant v rámci ÚP, kde dochází k upřesnění vymezení dotčených ploch ani porovnání variant konkrétního technického řešení s odlišným územním průmětem v rámci vymezeného koridoru. Příloha č. 3 vyhlášky č. 13/1994 Sb. je zaměřena na způsob vyhodnocení záborů v ÚPD, nicméně s ohledem na dikci části II. bod 1d) Přílohy č. 7 Vyhl. a měřítko podrobnosti jsou její požadavky naplňovány v rámci územních plánů, kde je nutné požadavek na minimalizaci záborů ZPF I. a II. třídy ochrany uplatňovat při upřesňování vymezení posuzovaných ploch a koridorů a zejména při navazujícím rozhodování o území.</p> <p>Záměr Vestecké spojky byl prověřován při zpracování ÚP VÚC Pražského regionu a do ZÚR SK byl převzat bez věcné změny dle § 187 odst. 2 SZ. ÚP VÚC Pražského regionu a následně i ZÚR SK byly dohodnuty s dotčeným orgánem na úseku ochrany ZPF (tedy s MŽP), který tak vyjádřil souhlas s řešením i tohoto záměru (viz § 4 odst. 4 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů).</p> <p>V bodu 21. výrokové části 2. Akt ZÚR SK byl za článek (191a) doplněn článek (191b), v němž se stanovují další požadavky na využití vymezených koridorů:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>minimalizace vlivů na kvalitu obytného prostředí,</li> <li>využívání dostatečně vodných recipientů pro odvádění srážkových vod ze zpevněných ploch, preference řešení umožňující jejich zasakování,</li> <li>ochrana odtokových poměrů při křížení vodních toků,</li> <li>minimalizace záborů ZPF I. a II. třídy ochrany,</li> <li>minimalizace vlivů na přírodní a krajinné hodnoty území a zachování průchodnosti dotčeného území.</li> </ul> <p>Výběr variant byl ukončen při zpracování a následném schválení (2006) ÚP VÚC Pražského regionu. ÚP příslušných obcí počítají dlouhodobě se záměrem Vestecké spojky (v 90. letech minulého století), která byla mj. zakotvena ve stále platném Územního pánu sídelního útvaru hl. m. Prahy (schválen 1999). Vzhledem k vysoké urbanizaci území na jižním okraji Prahy nemá (a neměla) stávající trasa Vestecké spojky variantu.</p> <p>Středočeský kraj dlouhodobě záměr na výstavbu Vestecké spojky podporuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• byl schválen ÚP VÚC Pražského regionu, z něhož byl koridor Vestecké spojky převzat bez věcné změny (dle § 187 odst. 2) do ZÚR SK, které schválilo Zastupitelstvo Středočeského kraje (v r. 2011);</li> <li>• po zrušení koridoru soudy (v r. 2013) rozhodla Rada Středočeského kraje dne 6. 3. 2013 usn. č. 038-09/2013/RK ochránit území formou stavební uzávěry do doby vydání aktualizace ZÚR SK (s obnovenou kodifikací záměru) dle § 97 odst. 2 SZ a dne 2. 12. bylo v tomto smyslu vydáno OOP;</li> <li>• Zastupitelstvo Středočeského kraje rozhodlo o pořízení této 2. Akt ZÚR SK ve dnech 23. a 27. 6. 2014 usn. č. 54-12/2014/ZK.</li> </ul> <p>Navrhovaná Vestecká spojka umožňuje propojení mezi dnešní silnicí II/603 a dálnicí D1. V místě jejího připojení na silnici II/603 je</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námítka / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>dnes zaústěn přivaděč od SOKP. Dopravní zatížení v radiálním směru ulice Vídeňské je však velké a dle výsledků celostátního sčítání z roku 2010 přesahuje hodnoty 15 000 vozidel za průměrný den roku. To značně převyšuje její kapacitní možnosti. Vzhledem k tomu, že ulici Vídeňskou nelze vzhledem ke stávající zástavbě přestavět do odpovídajících parametrů, je nezbytné maximálně odlehčit tomuto radiálnímu směru a převést část intenzit prostřednictvím „Vestecské spojky“ do jiného kapacitního radiálního tahu, a to na dálnici D1. Význam „Vestecské spojky“ spočívá především v tom, že umožňuje vyšší využívání SOKP pro vnitroměstské vazby a dále umožňuje rozvedení cílové regionální dopravy z příměstského prostoru jižně od Prahy. Též umožňuje i rozvedení cílové dopravy od budoucí dálnice D3, a to především z území přímo navazujících na novou trasu dálnice D3 jižně od Prahy. Vedení cílové dopravy z prostoru Benešova směřující do východní části Prahy zůstane převážně v současném koridoru silnice I/3 a D1.</p> <p>Z údajů uvedených v příloze č. 1 dokumentace VVURÚ část A – Vyhodnocení SEA je patrný vysoký podíl nejkvalitnějších zemědělských půd v rámci vymezených koridorů a ploch. Tato skutečnost vyplývá z přírodních podmínek dotčeného území (prstence území Středočeského kraje přilehající k území hlavního města), které se vyznačuje převahou kvalitních půd I. a II. třídy ochrany. Zábor kvalitních půd v převážné většině záměrů, lokalizovaných do tohoto území, je proto nevyhnutelný. V odůvodnění 2. Akt ZÚR SK v kap. 6 Kvalifikovaný odhad záborů půdního fondu pro plochy a koridory republikového a nadmístního významu se uvádí, že Vestecská spojka, která prochází urbanizovanou krajinou jižně od hl. m. Prahy, nemá z hlediska vyhledání výhodnější varianty pro zábor půdního fondu lepší řešení. Vybraný koridor přesto zasahuje <b>pouze cca 17 %</b> půd I. a II. třídy ochrany (viz např. Příloha č. 1 str. 15 Vyhodnocení SEA), převážně (cca 65 %) jsou dotčeny půdy IV. třídy ochrany. Bezprostřední blízkost hlavního města, resp. demograficko-ekonomický potenciál metropolitní rozvojové oblasti OB1 Praha a s ním spojená koncentrace rozvojových aktivit je zdrojem kumulativních vlivů, jejichž důsledkem je zvýšená dynamika úbytku ZPF ve většině obcí v okolí hl. m. Prahy. Na druhé straně by však absolutní ochrana ZPF v tomto území měla za důsledek zásadní omezení rozvojového potenciálu celé oblasti OB1 včetně hlavního města.</p> <p>Pořizovatel v souvislosti se záborů ZPF připomíná, že v roce 2012 proběhla dvě posouzení EIA: 1. Exit 4 D1 a dopravní připojení Západní komerční zóny Průhonice a 2. Vestecská spojka v úseku Západní komerční zóna Průhonice – silnice II/603, kde se mj. posuzovalo i dotčení ZPF z hlediska tříd ochrany. U obou posouzení EIA již byla vydána <b>souhlasná stanoviska MŽP</b> se záměry (viz <a href="http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP208">http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP208</a>) ze dne 15. 10. 2012 a ze dne 28. 1. 2013.</p> <p>Z výše uvedených důvodů (mj. uvedených i ve vyhodnocení 2. připomínky tohoto podání) má pořizovatel za to, že byl jasně prokázán obecný veřejný zájem na kodifikaci koridoru Vestecské spojky v ÚPD a dostatečně odůvodněno vypořádání se s poměřením tohoto obecného veřejného zájmu a veřejného zájmu na ochraně ZPF I. a II. třídy ochrany. Pořizovatel tak v souladu s § 39 odst. 4 SZ vyhodnotil výsledky projednání a zpracoval s ohledem na <b>veřejné zájmy</b> návrh rozhodnutí o námitkách a tento návrh vyhodnocení připomínek.</p> <p><u>Poznámka</u> Přístup projektantů k návrhu řešení 2. Akt ZÚR SK, tedy i k řešení MÚK Odolena Voda, ve vztahu k ochraně ZPF, se kterým se</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	ztotožňuje i pořizovatel, je obsažen v odstavci <i>Komentář zásad plošné ochrany ZPF</i> z kap. 6 <i>Kvalifikovaný odhad záborů půdního fondu pro plochy a koridory republikového a nadmístního významu</i> Odůvodnění 2. Akt ZÚR SK – str. 72 – 73. Ve zmiňovaném <i>Komentáři</i> je po jednotlivých odstavcích podrobně rozebrán § 4 zák. č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, ve znění pozdějších předpisů.	
8	<b>Obec Zlončice, Zlončice 40, 278 01 Kralupy n. Vltavou, č. j. 179854/2016/KUSK, doručeno dne 6. 12. 2016</b>	
	<p><b>Námitka</b></p> <p>Námitky jsou podávány vůči území vymezenému v aktualizaci ZÚR jako ochranné hlukové pásmo letiště PRAHA/Vodochody - zakreslení limitní izofony (60dB) (dále jen „<b>OHP vymezené v ZÚR</b>“), na jehož území se nacházejí katastrální území podatele.</p> <p>Shrnutí námitek k návrhu 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. OHP vymezené v ZÚR je zásahem do práva na samosprávu a do vlastnického práva podatele,</li> <li>b. OHP vymezené v ZÚR bylo do aktualizace ZÚR zaneseno v rozporu s právními předpisy,</li> <li>c. OHP vymezené v ZÚR bylo do aktualizace ZÚR zaneseno bez kvalifikovaného podkladu.</li> </ul>	<b>Námitka se zamítá</b>
	<p>Odůvodnění námitky</p> <p><u>Ad a) OHP vymezené v ZÚR je zásahem do práva na samosprávu a do vlastnického práva podatele</u></p> <p>Podatelem je obec, do jejíhož katastrálního území OHP vymezené v ZÚR zasahuje a na jehož území je podatel oprávněn a rovněž povinen vykonávat právo na samosprávu. Obsahem tohoto práva je mimo jiné pečovat o rozvoj obce ku prospěchu svých občanů, vytvářet podmínky pro rozvoj sociální péče a pro uspokojování potřeb občanů, a to zejména uspokojování potřeby bydlení, ochrany a rozvoje zdraví, výchovy a vzdělávání a celkového kulturního rozvoje. V rámci práva na samosprávu a uspokojení těchto potřeb občanů má podatel také právo a povinnost spravovat obecní majetek.</p> <p>Dle OHP, které jako opatření obecné povahy vyhlásil Úřad pro civilní letectví (dále jen „ÚCL“) dne 7. 11. 2016, na podatele dopadají omezení výstavby jakýchkoli nových staveb na území OHP, ale i jakékoliv změny staveb stávajících. Novou výstavbu či změnu stávající lze realizovat pouze v případě souladu s ust. § 40 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů, tedy pouze se souhlasem ÚCL. ÚCL souhlas udělí pouze v případě, že stavba nebude bránit leteckému provozu, ani ohrožovat jeho bezpečnost a zároveň nepůjde o objekt vyžadující ochranu před hlukem.</p> <p>V důsledku omezení OHP (které bylo do aktualizace ZÚR přeneseno jako OHP vymezené v ZÚR) tak podatel nebude moci realizovat žádnou novou veřejně prospěšnou stavbu, ani rekonstruovat stávající, neboť je zřejmé, že veřejně prospěšné stavby, jako jsou školy, mateřské školy, zdravotnická či sociální zařízení či zařízení pro seniory jsou stavby, které zcela jistě ochranu před hlukem vyžadují; tyto záměry tak ve skutečnosti nikdy nebudou podateli ze strany ÚCL povoleny.</p> <p>Omezení stanovená OHP (které bylo do aktualizace ZÚR přeneseno jako OHP vymezené v ZÚR) tak pro podatele de facto budou</p>	



č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>znamenat zastavení jakéhokoli rozvoje obce a výstavby a zakonzervování stávajícího stavu, což je pro podatele zcela nepřipustné, neboť tím nebude moci území své obce účinně spravovat tak, jak mu to ukládá obecní zřízení. V důsledku vymezení OHP (které bylo do aktualizace ZÚR přeneseno jako OHP vymezené v ZÚR) tak dochází k omezení práva na samosprávu i vlastnického práva, když omezení stávající a budoucí výstavby, potažmo změna užívání či odstranění stávající zástavby v jeho území je podstatou OHP. OHP tedy ve výsledku znamená nucené omezení vlastnického práva podatele. Podmínky nuceného omezení vlastnického práva však v tomto případě nejsou naplněny (veřejný zájem, na základě zákona a za náhradu). Pokud jde o veřejný zájem, je třeba připomenout, že ne každý kolektivní zájem je veřejným zájmem de iure, a je proto nutné, aby k omezení vlastnických práv docházelo jen po pečlivém zvážení základní podmínky, zda je omezení nutné ve veřejném zájmu (srov. Nález Ústavního soudu ze dne 28. 3. 1996, sp. zn. I. ÚS 198/95 nebo Nález Ústavního soudu ze dne 28. 06. 2005, sp. zn. Pl.ÚS 24/04 (327/2005 Sb.).</p> <p>Dle ust. § 54 odst. 5 stavebního zákona je obec povinna uvést do souladu svůj územní plán s územně plánovací dokumentací následně vydanou krajem. Dokud tak obec neučiní, nelze dle částí územního plánu, které by byly s územně plánovací dokumentací následně vydanou krajem, rozhodovat. V případě schválení aktualizace ZÚR, v níž bude OHP uvedeno, by tak byl podatel povinen uvést svůj územní plán do souladu s aktualizací ZÚR a zanést do něj předmětné OHP vymezené v ZÚR. I přestože podatel nemá územní plán, ale pouze vymezení zastavěného území, tato povinnost na něj dopadá analogicky. V případě vyhotovení nového územního plánu by podatel musel aktualizaci ZÚR respektovat. S ohledem na ust. § 36 odst. 5 stavebního zákona by aktualizace ZÚR byla závazná i pro rozhodování podatele v dotčeném území.</p> <p>V důsledku toho, že OHP vymezené v ZÚR je v aktualizaci ZÚR uvedeno nezákonně, byl by i podatel s ohledem na uvedené nucen postupovat nezákonně. Musel by OHP nezákonně vymezené v ZÚR do svého územního plánu zahrnout a dokud by tak neučinil, byl by povinen se jím řídit a dle aktualizace ZÚR rozhodovat. Povinnost činit tyto protiprávní kroky ve vztahu ke svému územnímu plánu a k území, které spravuje, považuje podatel jako za zásah do svého práva na samosprávu.</p>	
	<p><b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b></p> <p>Podatel uvádí zjevná nepravdivá, nepřesná a utilitární tvrzení. Pořizovatel k těmto tvrzením uvádí:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Návrh 2. Akt ZÚR SK žádné ochranné hlukové pásmo letiště Praha - Vodochody (dále jen „OHP“) nenavrhuje ani v textové, ani ve výkresové části dokumentace.</li> <li>2. Vyhlašování jakýchkoli OHP se řídí jiným režimem, který je v podstatě na pořizování ÚPD nezávislý. Problematiku vymezování OHP letišť upravuje § 89 odst. 2 písm. c) zák. č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů ve spojení s ust. § 30 odst. 3. zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů.</li> <li>3. Podle platné legislativy VVURÚ není součástí ZÚR (viz např. § 37 odst. 1 SZ, Příloha č. 4 Vyhl.). Dokumentaci 2. Akt ZÚR SK tvoří pouze „výrok“ a „odůvodnění“.</li> </ol>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>4. Protože platí bod 1., tedy že Návrh 2. Akt ZÚR žádné OHP letiště Praha - Vodochody nenavrhuje, nemůže platit v připomínce uváděné „<i>OHP vymezené v ZÚR je zásahem do vlastnického práva podatele</i>“, ani nemůže platit v připomínce dále uváděné „<i>OHP vymezené v ZÚR bylo do aktualizace ZÚR zaneseno v rozporu s právními předpisy</i>“.</p> <p>5. Pouze v dokumentaci VVURÚ – části Vyhodnocení SEA – v subkap. 6.2.2. <i>Výsledky vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů</i> je pro vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů MÚK Odolena Voda použita pro letiště Praha - Vodochody limitní izofona (60 dB), aby bylo možno vůbec vyhodnotit jeho vliv na hlukovou situaci (viz str. 203 Vyhodnocení SEA). Takže zmiňovaný zákres nezobrazuje ochranné hlukové pásmo.</p>	
	<p>Odůvodnění námitky</p> <p><b>Ad b) OHP vymezené v ZÚR bylo do aktualizace ZÚR zaneseno v rozporu s právními předpisy</b></p> <p>O pořízení aktualizace ZÚR bylo rozhodnuto pro řešení pouze těchto 5 záměrů veřejně prospěšných staveb na území Středočeského kraje: silniční okruh kolem Prahy (SOKP) v severozápadním a severovýchodním sektoru, doplnění mimoúrovňové křižovatky (MÚK) Odolena Voda na dálnici D8, koridor propojení Vestec (11/603) - Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka, koridor železniční tratě č. 221: úsek Praha - Strančice a plocha rozvoje letiště Praha - Ruzyně.</p> <p>Jak patrně, řešení záměru ochrany letiště PRAHA/Vodochody ochranným hlukovým pásmem nebylo předmětem zadání pro pořízení ZÚR, ani jeho aktualizace. OHP vymezené v ZÚR tak bylo do aktualizace ZÚR doplněno až před veřejným projednáním, a to jeho uvedením v dokumentaci vyhodnocení vlivu aktualizace ZÚR na udržitelný rozvoj území ze září 2016, v části pojednávající o záměru D006 - doplnění MÚK Odolena voda: záměry s potenciálním vlivem na kvalitu ovzduší.</p> <p>Pořizovatel aktualizace ZÚR tak nemohl dostát své povinnosti návrh ZÚR dostatečně projednat a nechat posoudit všemi dotčenými orgány, ministerstvy, sousedními kraji aj. ve smyslu ust. § 37 a n. stavebního zákona před tím, než byl návrh aktualizace ZÚR předložen k veřejnému projednání. Veřejnost se tak sice mohla s dokumentací k návrhu aktualizace ZÚR seznámit od 27. 10. 2016 do 29. 11. 2016, avšak vzhledem k tomu, že OHP vymezené v ZÚR není v aktualizaci ZÚR nijak odůvodněno, nebylo posouzeno ve smyslu ust. § 39 odst. 1 stavebního zákona a podatel se s OHP vyhlášeným ÚCL mohl seznámit až od 22. 11. 2016, kdy nabylo účinnosti, byl podatel reálně na svém právu se seznámit se všemi podklady před veřejným projednáním aktualizace ZÚR dne 29. 11. 2016 zkrácen. Podatel tak z tohoto důvodu nemohl vyjádřit svůj názor na aktualizaci ZÚR již při veřejném projednání, ani reálně nemohl vznášet dotazy či připomínky a uplatnit všechna svá procesní práva, neboť až do okamžiku veřejného projednání (případně nejdříve dne 22. 11. 2016) o zanesení OHP do aktualizace ZÚR neměl všechny dostupné informace. Nyní je podatel odkázán na velmi krátkou a propadnou lhůtu 7 dnů pro vznesení námitek, což je s ohledem na rozsah aktualizace ZÚR a složitost problematiky zcela neadekvátní. Pořizovatel aktualizace ZÚR tak porušil procesní práva podatele mít možnost se seznámit se všemi podklady pro rozhodnutí a právo vyjádřit se k nim.</p> <p>Nutno rovněž zdůraznit, že OHP bylo ÚCL jako opatření obecné povahy vyhlášeno dne 7. 11. 2016 a nabylo účinnosti teprve 22. 11. 2016, tedy až po vyhotovení aktualizace ZÚR, resp. jeho návrhu k veřejnému projednání. Pořizovatel aktualizace ZÚR tak OHP vymezené v ZÚR do návrhu aktualizace ZÚR zjevně zanesl na základě neexistujícího podkladu. Tento postup je v</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	<p>rozporu i se samotným stanoviskem pořizovatele aktualizace ZÚR uvedeného v odůvodnění OHP vydaného ÚCL: „Obsahem ZÚR jsou ochranná pásma již vyhlášená a nikoliv ochranná pásma navrhovaná, neboť tato jsou v ZÚR vymezována na základě pravomocných správních aktů (tj. rozhodnutí o stanovení ochranného pásma (§ 83 stavebního zákona) či opatření obecné povahy (viz § 37 odst. 3 písm. f) zákona č 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů, a § 31 odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů, nebo ze zákona (např. zákona o pozemních komunikacích). [...] Krajský úřad závěrem konstatuje, že ochranná hluková pásma lze zakreslit do grafické části Odůvodnění ZÚR (tj. do výkresu II. 1. koordinační výkres a do výkresu II. 4 koncepce dopravy) až po nabytí účinnosti příslušného správního aktu o jejich vyhlášení"</p> <p>Pro zanesení OHP vymezeného v ZÚR do aktualizace ZÚR tedy chybělo jakékoliv rozhodnutí o potřebě řešení tohoto záměru v aktualizaci ZÚR, jakož i platné a účinné opatření obecné povahy, kterým by bylo OHP vyhlášeno před vyhotovením aktualizace ZÚR.</p> <p>S ohledem na uvedené tak podatel namítá, že k zanesení OHP vymezeného v ZÚR do aktualizace ZÚR došlo zcela libovolně a mimoprávně. Pořizovatel aktualizace ZÚR tak ve vztahu k dotčenému území zcela flagrantně porušil zákonný proces přijímání změn zásad územního rozvoje stanovený stavebním zákonem.</p>	
	<p><b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b></p> <p>viz Odůvodnění rozhodnutí o námitce Ad a).</p>	
	<p>Odůvodnění námitky</p> <p><u>Ad c) OHP vymezené v ZÚR bylo do aktualizace ZÚR zaneseno bez kvalifikovaného podkladu</u></p> <p>OHP vymezené v ZÚR bylo zakresleno do grafické části aktualizace ZÚR bez jakéhokoliv relevantního podkladu, ani není doprovázeno žádným odůvodněním. Pořizovatel aktualizace nezdůvodnil ani územní rozsah OHP vymezeného v ZÚR a jeho polohu, ani omezení z OHP vymezeného v ZÚR vyplývající. Není tak zřejmý mechanismus, jakým došlo v aktualizaci ZÚR k určení přesného prostorového průběhu OHP vymezeného v ZÚR - izofony 60 dB, a proč zrovna izofony 60 dB jako hranice OHP vymezené v ZÚR, když rozdíl každého 1 dB v daném případě představuje posun izofony o stovky metrů, což znamená markantní nárůst omezovaných subjektů. OHP vymezené v ZÚR tak zřejmě nevychází ze skutečného hlukového měření na dotčeném území, ale je pouze teoretickým konstruktem. S ohledem na to však nelze mít za to, že OHP vymezené v ZÚR zahrnuje pouze území v míře nezbytně nutné. Určení prostorové polohy OHP vymezené v ZÚR je tedy zcela nepřezkoumatelné a nepřiměřené.</p> <p>Jak již bylo uvedeno výše, pořizovatel při stanovení OHP vymezeného v ZÚR v aktualizaci ZÚR nemohl vycházet z OHP vyhlášeného ÚCL, neboť v době zanesení OHP vymezeného v ZÚR do aktualizace ZÚR OHP jako takové nebylo ani vyhlášeno, přesto podatel na tomto místě upozorňuje, že z podkladových materiálů OHP vyhlášeného ÚCL vyplývá, že stavby v okolí letiště PRAHA/Vodochody nejsou zasazeny hlukem nad zákonné limity a současná rezidenční výstavba nekoliduje s provozem letiště. Ani</p>	

č.	Obec / Námitka / Odůvodnění námitky / Odůvodnění rozhodnutí o námitce	Rozhodnutí
	v OHP vyhlášeném ÚCL, ani v aktualizaci ZÚR tak nebyla relevantně zodpovězena otázka, zda je na vyhlášení ochranného hlukového pásma vůbec dán veřejný zájem.	
	<b>Odůvodnění rozhodnutí o námitce:</b> viz Odůvodnění rozhodnutí o námitce Ad a).	

**Zastupitelstvo Středočeského kraje dne 26. 4. 2018 usnesením č. 022-13/2018/ZK rozhodlo o vydání 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje formou opatření obecné povahy vyjma doplnění mimoúrovňové křižovatky Odolena Voda na dálnici D8 a zároveň uložilo Krajskému úřadu Středočeského kraje do následné Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (§ 42 odst. 1 stavebního zákona) zahrnout úkol optimálního řešení doplnění mimoúrovňové křižovatky Odolena Voda na dálnici D8.**

**Podání obcí, jejichž námitky obsahovaly požadavek na vypuštění MÚK Odolena Voda na dálnici D8 z 2. aktualizace ZÚR SK**

**1 Obec Máslovice, Pražská 18, 250 69 Vodochody, č. j. 180081/2016/KUSK, doručeno dne 7. 12. 2016**

**Námitka**

Žádáme, aby z 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje byla vypuštěna výstavba mimoúrovňové křižovatky Odolena Voda s napojením na dálnici D 8, protože má záporný vliv na životní prostředí při velmi malém a sporném vlivu na dopravní situaci v okolí a ve své podstatě slouží jen k prosazení soukromého záměru na rozšíření letiště Vodochody. Odmítáme použití nemalého množství veřejných prostředků z peněz daňových poplatníků na prosazení této soukromé investice s cílem dosahování zisku na úkor životního prostředí občanů okolních obcí.

**Odůvodnění námítky:**

Překvapuje nás, že se v ZÚR znovu objevuje mimoúrovňová křižovatka (MÚK) Odolena Voda s napojením na dálnici D8, třebaže byla z předchozí varianty na základě rozsudku Krajského soudu vypuštěna. Tato stavba se dokonce zařazuje mezi stavby veřejně prospěšné, třebaže míra její prospěšnosti pro zlepšení dopravní situace a životního prostředí je velice sporná. Ve skutečnosti má sloužit tato MUK hlavně ve prospěch rozšíření letiště Vodochody, které je obecně chápáno a jeho vlastníky také prezentováno jako investice soukromé povahy.

Od dopravní stavby veřejně prospěšné se očekává výrazné zlepšení dopravní situace v širším okolí a příznivý vliv na životní prostředí. Uvažovaná mimoúrovňová křižovatka (dále jen MÚK) u Odoleny Vody s napojením na dálnici D8 by byla situována mezi obdobnými křižovatkami s dálničním exitem (Úžice a Zdiby, přičemž MÚK Odolena Voda by ležela asi 3.5 km od MÚK Úžice a necelých 6 km od MÚK Zdiby. Znamená to, že nové napojení na dálnici u Odolené Vody by bylo výhodné pouze pro uživatele silniční sítě z velmi malého teritoria, zahrnujícího kromě vlastní Odolené Vody prakticky jen obce Postřižín, Veliká Ves, osadu Kopeč a možná obce Koryčany a Panenské Břežany, neboť pro ostatní obce by toto nové napojení nepřineslo žádné podstatné zvýhodnění proti stávajícímu napojení na dálnici u Úžic či u Zdib, nebo napojení na jiné rychlostní komunikace, zejména silnici Praha - Mělník. V každém případě míra zlepšení dopravní situace by zdaleka neodpovídala výši nákladů na výstavbu MÚK Odolena Voda, takže její případnou výstavbu lze bez nadsázky označit jako plýtvání veřejnými prostředky.

Stejně neprůkazný je příznivý vliv MÚK Odolena Voda na životní prostředí. Pokud by se na nově vybudované napojení na dálnici připojily s Odolnou Vodou obce Postřižín a Panenské Břežany, znamenalo by to sice jisté ulehčení intenzity automobilové dopravy průjezdním Klíčanům při současném zhoršení téhož v Odolné Vodě, neboť uživatelé dálničního napojení u Odolné Vody z Veliké Vsi. Koryčan a Kopeče by projížděli bytovou zástavbou Odolné Vody se všemi negativními vlivy na životní prostředí. Navíc by se zhoršil negativní vliv samotné dálnice D8 na životní prostředí v Odolné Vodě, neboť stavbou MÚK by bylo narušeno terénní zahloubení dálnice kolem Odolny Vody, které dosud působí jako účinný protihlukový faktor.

	<p>Z hlediska vlivu na životní prostředí nelze také pominout fakt, že kolem každého napojení na dálnici se koncentruje zájem na výstavbu různých skladových nebo montážních objektů se zábořem kvalitní zemědělské půdy a jiných forem devastace krajiny. Souhrnně nelze tedy od realizace MUK Odolena Voda očekávat nějaké zlepšení životního prostředí, ale naopak je nutno se obávat jeho zhoršení.</p> <p>Zájem na vybudování MUK Odolena Voda má jednoznačně společnost Penta vlastník Letiště Vodochody, dnes přejmenované na Letiště Praha - Vodochody. Tato společnost přes trvalý mnohaletý odpor sousedních obcí a měst usiluje o rozšíření letiště na velké mezinárodní letiště s přepravou asi 3,5 milionu osob ročně. K tomu vypracovala dokumentaci EIA, která byla Ministerstvem životního prostředí dvakrát vrácena k přepracování a posléze schválena, přičemž souhlas byl podmíněn dodržením 122 stanovených podmínek, z nichž 88. podmínka zní takto: Podmínkou vydání kolaudačního rozhodnutí na terminál letiště Vodochody je zprovoznění uvažovaného přivaděče (JO 0112 - napojení letiště na D 8) na dálnici D 8 (minimálně zahájení zkušebního provozu). O tom, že tento přivaděč je chápán doslova jako nezbytná podmínka pro rozšíření letiště, svědčí i podmínka č. 40, požadující ověření kapacity dálniční kanalizace pro odvádění srážkových vod z přivaděče a podmínka č. 59 o začlenění přivaděče do krajiny. Ministerstvo životního prostředí sice svůj původní souhlas s dokumentací EIA zrušilo, ale městský soud svým výrokem v prosinci 2014 jej vrátil do hry. Vyplývá z toho tedy jednoznačně, že existence MUK Odolena Voda je pro realizaci soukromého záměru na rozšíření letiště Vodochody nezbytná.</p>
2	<p><b>Město Odolena Voda, Dolní náměstí 14, 250 70 Odolena Voda, č. j. 179336/2016/KUSK, doručeno dne 6. 12. 2016</b></p> <p><b>přílohy podání doručeny po legislativně daném termínu - až 20. 1. 2017</b></p>
	<p><b>Námítka</b></p> <p>Město Odolena Voda nesouhlasí s vymezením záměru č. D006 - doplnění MUK Odolena Voda, - veřejně prospěšné stavby pro tuto MUK - D006, a požaduje jejich vypuštění z textové i grafické části návrhu AZÚR SK.</p>
	<p>Odůvodnění námítky:</p> <p><u>1. Neúnosné zatížení dotčené lokality</u></p> <p>Návrh AZÚR SK opětovně vymezuje MUK Odolena Voda v místě křížení dálnice 08 a silnice 111/0087, a to v blízkosti nedaleké obytné zástavby. Jedná se přitom o oblast, která je již nyní nadlimitně zatížená z hlediska znečištění ovzduší i hlukové zátěže. Tyto skutečnosti se ostatně konstatují ve vyhodnocení SEA, v němž se uvádí, že plocha D006 a její okolí zasahuje do oblasti překročení imisního limitu pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu a že v místě MUK dochází k překročení limitních hodnot pro hlukovou zátěž. Umístění nové MUK do této oblasti přitom přivede další dopravní zatížení, čímž dojde ke zhoršení již dnes nevyhovujícího zatížení území z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví. Podatel poukazuje na ustanovení § 11 zákona č. 17/1992 Sb. o životním prostředí, z něhož vyplývá <b>zákaz zatěžovat území nad míru jeho únosného zatížení</b>, a tedy i povinnost všech příslušných orgánů veřejné moci zajistit dodržování nejvyšších přípustných limitů zatížení území jednotlivými znečišťujícími látkami a v případě, že k překračování těchto limitů již dochází, <b>neumožnit zhoršování dosavadního stavu a přijmout opatření k nápravě</b>.</p> <p>Ačkoli judikatura správních soudů uvádí, že samotné ZÚR se nemohou dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či s nejvyššími přípustnými hodnotami hluku, správní soudy, včetně Nejvyššího správního soudu, vždy zastávaly názor, že výše uvedené nemůže „aprobovat přístup, který by na základě zásad územního rozvoje bez dalšího umožňoval umísťovat do nadlimitně zatíženého území další stavby ... Zde právě vystupuje do</p>



popředí role zásad územního rozvoje coby koncepce, jež vyžaduje holistický pohled na věc. V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry **mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány** (např i z pohledu budoucího zatížení území), a **preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolitelné, nebo na projekty směřující k použití nezákonných praktik typu salami — slicing (salámová metoda)**. Na vymezování jednotlivých záměrů v zásadách územního rozvoje je tedy třeba nahlížet celostním způsobem, **a to zvláště tehdy, je - li zamýšleno vícero záměrů v již dosti zatížené části území (imisemi, hlukem apod.)**. To jinými slovy znamená, že při stanovení požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování ve vztahu k určitému záměru **musí být zohledněna jak současná zátěž území**, tak i veškeré plánované záměry, kumulace, jejichž vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší a hlukovou situaci v dané oblasti." (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011-526).

Podle podatele výše uvedené plně dopadá i na případ nadlimitně zatíženého území, které má být negativně dotčeno záměrem č. D006. Pokud je s přihlédnutím ke konkrétnímu případu zřejmé, že nebude možné dosáhnout eliminace negativní vlivů na přípustnou úroveň, pak nemůže být takový záměr dále prosazován.

Dále lze odkázat i na čl. 35 odst. 1 Listiny základních práv a svobod, který přiznává každému právo na příznivé životní prostředí. Tuto základní ideu rozvíjí zákon o životním prostředí, který v § 11 stanovuje zákaz zatížení území nad míru únosného zatížení. V § 13 tohoto zákona je definována zásada předběžné opatrnosti: „Lze-li se zřetelem ke všem okolnostem předpokládat, že hrozí nebezpečí nevratného nebo závažného poškození životního prostředí, nesmí být pochybnost o tom, že k takovému poškození skutečně dojde, důvodem pro odklad opatření, jež mají poškození zabránit.“. Z uvedeného je zřejmý zákonný zákaz zatěžování kteréhokoli území nad přípustnou míru, kterou opět jako u příznivého životního prostředí zákon definuje jako zatěžování lidskou činností pouze v podlimitním rozsahu.

I samotný zpracovatel SEA přitom na několika místech konstatuje (např. str. 82), že u záměru D006 — MÚK Odolena Voda dosahují v zájmovém území nejvyšší hodnoty hluku 85 dB a u zástavby dochází k překročení limitních hodnot pro starou zátěž v noci v okolí dálnice D8 na území obcí Klíčany, Panenské Břežany, Postřižin a města Odolena Voda. Pokud je tedy již v současnosti dotčené území nadlimitně zatíženo, nelze do něj umísťovat další záměry, které by toto zatížení dále zhoršily, a tuto skutečnost musí akceptovat i územně plánovací dokumentace.

Umístěním předmětné MÚK přitom ke zhoršení imisní a hlukové zátěže obytné zástavby nepochybně dojde, jelikož MÚK do území přinese nárůst automobilové dopravy v blízkosti obytné zástavby. I z tohoto důvodu je hodnocení zpracovatele vyhodnocení vlivů, který hodnotí vlivy MÚK D006 na ovzduší a obyvatelstvo hodnocením „+ 1“, věcně nesprávný. Tento údajný pozitivní vliv na obyvatelstvo a ovzduší není nijak doložen a lze domnívat, že situování křižovatky v nepřilíhající vzdálenosti od sousední křižovatky dopravu na přilehlých komunikacích významně nesníží, naopak zavede dopravu do míst, která nejsou dosud jejím negativním vlivům takto intenzivně vystavena, a na komunikaci, která není pro funkci dálničního přívaděče dimenzována ani trasována.

Podatel opakovaně odkazuje na studii *Dopravně-inženýrská studie vlivu zprovoznění exitu letiště a napojení na komunikační síť* zpracovanou v roce 2011 společností CITYPLAN spol. s r. o. (součást podrobnější dokumentace EIA k záměru MZP257 Letiště Vodochody), která se podrobně zabývala dopady umístění MÚK v místě, které navrhuje i AZÚR SK. Studie konstatuje, že bude-li realizována MÚK D006, dojde k nárůstu intenzity dopravy na dálnici D8 o 10 tisíc voz/24h, přičemž nárůst nebude způsoben pouze dopravou generovanou letištěm Vodochody, nýbrž i vozidly se zdrojem/cílem dopravy v obci Odolena Voda a okolí. Na straně obcí Postřižin a Kozomín dojde přitom k nárůstu vozidel o 200-900 voz/24h a nárůst dopravy se projeví i na přístupové komunikaci z MÚK Odolena Voda do obce Odolena Voda, který činí 1 500 voz/24h.

Negativní vliv na obyvatelstvo, veřejné zdraví i životní prostředí, ke kterému by došlo v důsledku realizace MÚK vyplývá i z územně analytických podkladů ORP Brandýs nad Vltavou<sup>1</sup>, který ve vztahu k obci Odolena Voda identifikuje jako problém dopady realizace MÚK na D8, v důsledku čehož by došlo k poškození životního prostředí a negativnímu vlivu na veřejné zdraví. Podle podatele je pořizovatel AZÚR SK povinen tyto skutečnosti při návrhu umístění tohoto nadmístního

záměru zohlednit, zvláště pokud na ně podatel opakovaně poukazuje.

V rámci části vyhodnocení SEA „*Předpokládané dlouhodobé a trvalé vlivy na složky životního prostředí a odhad jejich významnosti*“ (Příloha č. 1, str. 6 - 7) je přitom možný vliv záměru D006 na obyvatelstvo a hygienu prostředí z hlediska hlukové zátěže i vliv na ovzduší hodnocen známkou „+1“, což znamená potenciálně pozitivní vliv.

Ve slovním popisu možného ovlivnění obyvatelstva a ovzduší plánovanou stavbou je uvedeno: „*V místě MÚK dochází k překročení limitních hodnot pro hlukovou zátěž... Realizace křižovatky zkrátí přepravní trasy a odlehčí obcím Postřižín, Kozomín a Klíčany, přes které vede silnice II/608 navazující na stávající MÚK Zdiby a Úžice. Z dlouhodobého hlediska tak přispěje ke snížení hlukové zátěže v těchto obcích. K určitému nárůstu hlukové zátěže dojde u komunikací, které budou navazovat na plánovanou MÚK ve směru od komerčních skladových areálů a ve směru od Odolena Vody. Je tedy nutno věnovat pozornost riziku nárůstu hluku podél těchto komunikací a případně realizovat protihluková opatření u chráněné zástavby.*

Podobně ve vztahu k ovzduší se v dané části vyhodnocení vlivů uvádí: „*Severní část koridoru a jeho okolí zasahuje do oblasti překročení imisního limitu pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu. Nepředpokládá se však překročení imisních limitů vlivem realizace komunikace. MÚK zkrátí přepravní trasy k napojení na dálnici D8 a odlehčí komunikaci 111608 a obcím Postřižín, Kozomín a Klíčany, přes které je nutné v současnosti projíždět k MÚK Úžice a MÚK Zdiby. K určitému nárůstu intenzit dopravy dojde u navazujících komunikací od komerčních a skladových areálů a ve městě Odolena Voda v místě napojení na MÚK, celkově však dojde k rozložení zátěže a tudíž převažuje mírné pozitivní vliv. Nepředpokládá se však překročení imisních limitů vlivem realizace komunikace.*“

Takovéto hodnocení vlivu záměru D006 na obyvatelstvo a ovzduší je dle přesvědčení podatele zavádějící, nedostatečné, špatně provedené, logicky nekonzistentní a chybné. Dle podatele je především zřejmé (a to i z formulací použitých pořizovatelem), že na dotčeném území dojde vlivem výstavby MÚK k dalšímu nárůstu imisí v již tak nadlimitně zatíženém území. Přestože jsou tedy vlivy na částech území hodnoceny jako negativní, jsou vlivy záměru D006 na obyvatelstvo a ovzduší nepochopitelně hodnoceny jako pozitivní.

Podatel je přesvědčen o tom, že vliv plánované stavby D006 na obyvatelstvo a ovzduší musí být zcela nezbytně hodnocen jako negativní, protože v důsledku MÚK nedojde k žádnému úbytku dopravy, ale naopak dojde k nárůstu dopravy. V žádném případě není možné takovouto stavbu označit za stavbu, jejíž vliv na obyvatelstvo je potenciálně pozitivní. Takovéto hodnocení záměru D006 považuje podatel za absurdní a zcela nepřipustné.

Pořizovatel AZÚR SK je zřejmě toho názoru, že údajný potenciální pozitivní vliv MÚK D006 na hlukovou zátěž a znečištění ovzduší vyplývá z potenciálního odlehčení jiných částí území, které jsou rovněž nadlimitně zatíženy. Podatel je především toho názoru, že nelze zlepšovat situaci u jedné části zástavby za cenu vyvolání rizika u jiných obyvatel, kteří již nyní trpí nadlimitně zatíženým prostředím. Navíc, i kdyby měl podatel připustit, že vybudování MÚK D006 pomůže snížit hluk či zvýšit kvalitu ovzduší v některých sousedních částech území, z vyhodnocení vlivů na životní prostředí není vůbec zřejmé, o jak velké zlepšení by ve skutečnosti šlo ve srovnání se zhoršením situace v již tak nadlimitně zatíženém dotčeném území. Tento předpoklad tak nevychází z žádných reálných dat a lze jej tedy označit za pouhou nepodloženou domněnku. Z tohoto důvodu považuje podatel hodnocení předmětného záměru za nesrozumitelné, nesprávně odůvodněné a nepřezkoumatelné.

Vzhledem k překročení hlukových a imisních limitů stanovených právními předpisy v případě realizace záměru D006, požaduje podatel záměr č. D006 - doplnění MÚK Odolena Voda vypustit.

V rámci realizace MÚK dojde k razantnímu nárůstu dopravy v ulicích Pražská a Vodolská a na jejich křižovatce. Tyto ulice a křižovatka nejsou pro navýšení vhodné, což dokládáme příloženou Bezpečnostní inspekci 1/2016

Upozorňujeme, že stávající obytná zástavba v okolí MÚK je již nyní zatížena nadlimitním hlukem z dálnice D8, měření přikládáme přílohou.



<sup>1</sup> <http://www.brandysko.cziuzemne-analyticke-podklady/ds-1175>

## 2. Nепrověření variant stavby MÚK

I pokud by podatel připustil, že umístění nové MÚK na dálnici D8 sleduje legitimní cíl zmenšit zatížení jiných oblastí - zřejmě dvou přilehlých stávajících mimoúrovňových křižovatek – **není zřejmé, proč musí být MÚK umístěna právě v místě, v jehož blízkosti se nachází existující obytná zástavba** a proč nemohla být křižovatka posunuta na dálnici D8 dále od obytné zástavby.

V návrhu AZÚR SK totiž nebyly prověřovány, navrženy, hodnoceny ani posuzovány žádné jiné varianty umístění MÚK D006. Jenom na základě řádného vyhodnocení těchto variant by mohla být prověřena a vybrána varianta s nejmenšími negativními vlivy na dotčené území. Jestliže však nebyly vybrány a hodnoceny žádné varianty, je zřejmé, že nemůže ani dojít k výběru varianty, která může z těchto hledisek obstát. V případě MÚK se lze navíc na rozdíl od jiných záměrů (u nich by přicházela v úvahu pouze jediná konkrétní varianta a nulová varianta) uvažovat o několika umístěních na dálnici D8.

Podatel v této souvislosti odkazuje na rozsudek NSS ze dne 18. 9. 2008, sp. zn. 9 Ao 1/2008, kde je uvedeno: „*K tomu, aby bylo možné následně posoudit, zda se příslušné rozhodnutí nachází v mantinelech daných zákonnými pravidly územního plánování obsaženými zejména ve stavebním zákoně, je nezbytné, aby příslušné správní orgány velice pečlivě zvážily všechny v úvahu přicházející varianty řešení území, a to především s ohledem na zajištění harmonického rozvoje lokality. Jimi zvolená varianta musí být následně dostatečným a přesvědčivým způsobem zdůvodněna, přičemž pouhá citace zákonných ustanovení vztahujících se na řešenou problematiku jistě nepostačí, neboť je nanejvýš vhodné a potřebné promítnout preferované řešení na pozadí specifických podmínek a vztahů v posuzovaném území. Konkrétním odrazem těchto variabilit v území jsou nesporně právě námitky dotčených vlastníků, jež by měly být na pozadí výše uvedeného důkladně a zároveň citlivě posouzeny a zhodnocena jejich důvodnost, příp. nedůvodnost. Jedině tak je možné plnohodnotně naplnit cíl územního plánování, tj. vytvořit předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, který současně uspokojuje potřeby soudobé generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích. Na těchto požadavcích je nutno trvat o to více v situaci, kdy zvolené řešení má podstatným způsobem zasáhnout do stávajícího využití území, jako je tomu v nyní projednávané věci.*”

Podle podatele je potřeba zvažování několika variant důležitá i z hlediska toho, že jenom řádným posouzením vhodných variant lze naplnit cíl územního plánování vyjádřený v § 18 stavebního zákona, tj. vytváření předpokladu pro trvale udržitelný rozvoj zajištěním souladu veřejných i soukromých zájmů v území. Návrh AZÚR SK však naopak nové střety (nesoulady) v území vytváří, aniž by to bylo odůvodněno absencí jiného možného řešení zvoleného cíle, jelikož vytváří nové konfliktní místo, a to ačkoli nepochybně existují jiné vhodné varianty.

Podatel již ve svých připomínkách k návrhu AZÚR SK zveřejněnému k společnému jednání uvedl, že jak napojení Letiště Vodochody, tak průmyslových areálů, by mohlo být realizováno posunutím navržené MÚK po trase dálnice D8, a to aniž by došlo ke střetu s obytnou zástavbou. Uvedenou změnou by též došlo k odstranění nedostatečné vzdálenosti mezi křižovatkami tj. rozporu s požadavky na navrhování komunikací (dálnic). Dle ČSN 73 6101 totiž může být nejmenší vzdálenost křižovatek na dálnici (zde D8) 4 km. Navrhovaná křižovatka je přitom vzdálena od MÚK Úžice pouze cca 3,5 km. Je tedy nepochybné, že MÚK D006 navržená v AZÚR SK je situována nejen v rozporu s požadavky urbanistickými a na ochranu životního prostředí, ale i dopravními, které ve svém souhrnu prokazují, že měla (má-li její realizace být nezbytná) na dálnici D8 být situována mimo obytnou zástavbu útvary.

Pořizovatel navzdory tomu v návrhu AZÚR SK zveřejněnému k veřejnému projednání opětovně nehodnotí žádné jiné varianty umístění MÚK. Ačkoli vyhodnocení SEA obsahuje část „*Lokalizace dané stavby s ohledem na to, zda je možno zvolit jiné řešení umístění jejího koridoru,*” následně text obsahuje pouze lakonické konstatování, že „*V současné době pro dopravní obslužnost letiště Vodochody, výrobní areál Aera Vodochody i rozvíjející se komerční zóny podél D8 (Průmyslová zóna Kozomín) slouží MÚK Zdiby a MÚK Úžice, vzdálené od sebe cca 10 km. Umístění MÚK musí splňovat dané normy pro*

*její umístění s ohledem na vzdálenost od stávajících křižovek a zároveň se nepředpokládá vytvoření připojení letiště či průmyslové zóny na D8 novou komunikací. MÚK je uváděna v platném územním plánu Odolene Vody i v konceptu nového územního plánu.*

Toto vyhodnocení je podle podatele naprosto nedostačující. Naopak lze uvést, že v rámci umístění navrženého AZÚR SK bude potřeba vydání výjimky ze vzdálenosti křižovek na dálnici podle ČSN 73 6101. Co se týče odkazu na Územní plán Odolena Voda, k tomu lze uvést, že město se hodlá v rámci procesu pořizování územního plánu vyjádřit k existenci křižovatky II/608 s dálnicí D8 v územním plánu a případně k veřejné prospěšnosti této stavby. Za tímto účelem byla městem připravena stavební uzávěra. Pro úplnost lze uvést, že se město Odolena Voda vybudování MÚK na dálnici D8 mezi MÚK Zdiby a MÚK Úžice nebrání, nicméně preferuje varianty umístění, která se nebude nacházet v blízkosti obytné zástavby. O tom, že se jedná o variantu možnou, svědčí také skutečnost, že byl návrh stavební uzávěry souhlasně projednán jak s Ministerstvem dopravy, tak s Ředitelstvím silnic a dálnic, a obě instituce neměly proti návrhu námitek s tím, že se spokojily i s alternativním řešením umístění MÚK.

Z výše uvedených důvodů podatel požaduje, aby byla MÚK D006 ve stávající variantě z návrhu AZÚR vypuštěna a aby byly prověřeny jiné varianty umístění MÚK D006 dále od obytné zástavby.

### 3. Vady vyhodnocení SEA - Nesprávné posouzení kumulativních a synergických vlivů

Podatel dále k zveřejněnému návrhu AZÚR SK uvádí, že ve vztahu k záměru D006 neobsahuje vyhodnocení SEA dostatečné posouzení kumulativních a synergických vlivů, přičemž závěr o výsledném dlouhodobém snížení imisní i hlukové zátěže obytné zástavby nemůže obstát.

Předložené **posouzení vlivů na životní prostředí tedy není v souladu s ustanovením § 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, ani s bodem 6. přílohy stavebního zákona**, neboť neobsahuje dostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů MÚK D006 a dalších záměrů, které v daném místě spolupůsobí.

Předně je zřejmé, že pokud chce pořizovatel provést vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů na určitém území, musí nejprve identifikovat a uvést všechny záměry, které by mohly ve svém vzájemném souběhu působit na životní prostředí. V předloženém vyhodnocení vlivů na životní prostředí je na str. 202 v tabulce 6.4 uveden výčet záměrů v území dotčeném MÚK D006. K tomu podatel uvádí, že považuje tento výčet za neúplný, jelikož se omezuje pouze na některé další koridory dopravní či technické infrastruktury, nicméně neuvádí další stávající stavby, které se v dotčeném území nachází a mohly by mít relevantní vliv z hlediska imisních a hlukových limitů. Výčet například vůbec neuvádí emisní dopady z chemických provozů v Neratovicích a Kralupech nad Vltavou. Stejně tak výčet neuvádí ani kamenolom v Čenkově, který rovněž zatěžuje dotčené území hlukem, prašností apod., ani stávající dálnici D8, stávající silnici III/0087. Pokud nebyly identifikovány všechny závěry, které ovlivňují stav životního prostředí v dané lokalitě, nebylo možné podle podatele ani provést odpovídající vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů.

V návrhu AZÚR SK ke společnému jednání navíc tabulka 6.4 neobsahovala ani záměr zamýšleného rozšíření Letiště Vodochody, na což podatel poukázal ve svých připomínkách. V nyní zveřejněném návrhu AZÚR SK k veřejnému projednání tabulka 6.4 záměr rozšíření Letiště Vodochody již obsahuje. Zpracovatel vyhodnocení s touto skutečností nicméně dále nijak nepracuje ani se jí jinak nezabývá. Výsledné vyhodnocení vlivů záměru D006 je pak zcela identické jako v prvním případě, kdy mezi potenciální zdroje kumulativních a synergických vlivů rozšíření Letiště Vodochody nebylo uvedeno.

Takový postup je podle podatele nepřipustný a svědčí o nedostatečně provedeném hodnocení SEA. Vlivy letiště v případě jeho rozšíření by v případě realizace přitom byly naprosto zásadní, neboť zatímco v současné době je Letiště Vodochody využíváno převážně jen ke zkušebním, předváděcím a výcvikovým letům letadel z AERA Vodochody, rozšíření počítá se s jeho zkapacitněním a využitím i pro nízkonákladové a charterové lety. V důsledku realizace tohoto záměru by mělo dojít na křižovatce MÚK D006 k pohybu více než 5.500 vozidel za 24 hodin a převážná část dopravy

obsluhující dané letiště bude směřovat právě na dálnici D8 prostřednictvím MÚK D006. Očekávaný počet odbavených osob na tomto letišti má být cca 3.500.000 ročně, což znamená výrazný nárůst související osobní dopravy. K tomuto je nutno též připočítat pohyb letadel, který se předpokládá v počtu cca 100 letadel denně.

Je tedy nepochybné, že tento záměr má zásadní dopad na životní prostředí a veřejné zdraví, a proto se měl pořizovatel důkladně zabývat možnými kumulativními a synergickými vlivy tohoto záměru a záměru D006, zvláště pokud ho zahrnul do příslušné tabulky. Rovněž zpracovatel SEA na str. 148 vyhodnocení uvádí jako hrozbu: „*Realizací záměru rozšíření Letiště Vodochody by se výrazně zhoršila obytná kvalita prostředí (hluk, prašnost, nadměrná doprava)*...”

Nad rámec vlivů spojených s rozšířením Letiště Vodochody podatel k provedení vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů uvádí, že je zřejmé, že realizace MÚK D006 s sebou přinese jak zvýšené prostorové nároky, tak zejména nárůst hluku a znečištění ovzduší v prostoru nemovitostí v přilehlém, zejména obytném, jakož i v širším území, které je již v současné době narušeno blízkostí dálnice D8. Kromě otevření průniku vlivů z dálnice D8 (v důsledku odstranění či zmírnění zářezu dosud působícího jako určitá bariéra realizací křižovatkových větví) by podstatně vzrostl i provoz (a tím i negativní vlivy z něj) na silnici III/0087 a na navazujících komunikacích: např. na komunikaci III/0087 navazuje mj. komunikace III /24210 (směr Mělník) a III/0086 (směr Brandýs n. L. - Stará Boleslav, Mladá Boleslav), která prochází středem obce Panenské Břežany.

Podatel je jednoznačně toho názoru, že v případě napojení na dálnici D8 prostřednictvím MÚK D006 by se komunikace III/0087 stala dálničním přivaděčem pro přilehlé i vzdálenější okolí, včetně napojení celého rozšiřovaného Letiště Vodochody na tuto dálnici (ačkoli na tuto funkci není dimenzována ani trasována). Z hlediska hlukové zátěže by při realizaci MÚK D006 byla zastavěná část obce Odolena Voda (část Dolínky) obklopena zásadními zdroji hluku — z jihu a jihozápadu a západu dálnicí D8, z jihu a jihovýchodu zvýšeným provozem na silnici III/0087 (včetně MÚK D006), ze severu a severovýchodu vysokorychlostní tratí a ze „shora“ leteckým provozem na letišti Vodochody.

**Tyto vzájemné se kumulující vlivy uvedených záměrů na veřejné zdraví a životní prostředí, tj. synergické a kumulativní vlivy uvedených (stávajících a navrhovaných) záměrů, však z hlediska hlukové zátěže a ochrany ovzduší nejsou v AZÚR SK nijak hodnoceny či dokonce zohledněny při situování MÚK D006.** V AZÚR SK je sice uvedena mapka ostatních záměrů zanesených v ZÚR v daném území, nicméně vlivy těchto záměrů nejsou vůbec jakkoli hodnoceny, natož aby byly jakkoli posouzeny synergické a kumulativní účinky těchto vlivů.

Uvedené vyhodnocení dlouhodobých kumulativních a synergických vlivů uvedených na str. 7 Přílohy č. 1, které dosahuje hodnotu „0/-1“ je tak zavádějící, jelikož skutečné negativní synergické a kumulativní vlivy budou mnohem významnější. Navíc není možné, aby toto hodnocení vlivů záměru D006 bylo shodné v případě, že vyhodnocení SEA nepočítalo s rozšířením Letiště Vodochody (první verze návrhu) i v případě, kdy hodnocení SEA záměr rozšíření letiště obsahuje.

Podatel připomíná velký význam vyhodnocování kumulativních a synergických vlivů na úrovni ZÚR a odkazuje například na rozsudek NSS ze dne 27. 1. 2011, č. j. 7 Ao 7/2010-133, v němž se uvádí: „*Pořizování zásad územního rozvoje lze považovat za optimální moment, kdy by mělo docházet k posouzení kumulativních a synergických vlivů záměru zamýšlených v koncepci na jednotlivé složky životního prostředí, protože je totiž ještě reálně možné se zabývat efektivně variantami řešení a reagovat tak na případná zjištění týkající se synergického působení jednotlivých vlivů.*“ Lze rovněž odkázat i na rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 14. 8. 2013, č. j. 50 A 13/2013-85, kde je ve vztahu k ZÚR SK uvedeno: „*Smyslem provedení hodnocení synergických a kumulativních vlivů totiž je tyto vlivy nejen identifikovat, ale též vyhodnotit. Takové vyhodnocení má spočívat v popisu možných konkrétních dopadů na konkrétní složky životního prostředí, ve zvážení existence jiných řešení ve vztahu k takto provedenímu posouzení, ve vypořádání se s otázkou kompenzačních opatření, která by kumulativní a synergické vlivy minimalizovala a v neposlední řadě ve stanovení pravidel jejich sledování. V projednávané věci přitom zdejší soud v provedeném hodnocení shledal nedostatky jak v absentujícím popisu metodologie*

*vyhodnocení vlivů, tak především v jejich posouzení, v důsledku čehož je logicky zpochybněna i správnost a úplnost vymezení kompenzačních opatření a možnost relevantně monitorovat tyto vlivy v budoucnu. ... I přes nezpochybnitelnou míru obecnosti ZÚR si posouzení kumulativních a synergických vlivů musí zachovat určitou míru přezkoumatelnosti, z čehož plyne potřeba možnosti určit, nejen jaké složky životního prostředí mohou být dotčeny, ale také kumulace jakých plánovaných (resp. již realizovaných) záměrů byla v tom kterém místě zvažována. ... S ohledem na výše uvedené proto Krajský soud v Praze dospěl k závěru, že skutkový stav, z něž odpůrce při přijetí ZÚR vycházel, postrádá v důsledku neúplného vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů v rámci SEA oporu ve skutkových zjištěních, přičemž jde o nedostatek ve skutkových zjištěních takové povahy, u něž s ohledem na jeho rozsah a odbornou podobu nepřichází do úvahy jeho doplnění v řízení před soudem. Soud tedy ve vztahu k této námitce shledal důvod pro zrušení napadené části ZÚR (opatření obecné povahy)*

S ohledem na výše uvedené považuje podatel provedené vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů neúplné a nedostatečné a důvodně požaduje jeho přepracování a doplnění.

#### 4. Nedostatečné posouzení kompenzačních opatření

Předložené vyhodnocení vlivů na životní prostředí vychází z předpokladu, že se podaří eliminovat negativní vlivy, které způsobí realizace záměru D006, prostřednictvím navržených kompenzačních opatření.

Navrhována jsou protihluková opatření a opatření snižující znečištění ovzduší, přičemž například na str. 204 se uvádí jako vhodná protihluková opatření např. instalace tichého povrchu vozovek, snížení nejvyšší povolené rychlosti, částečně omezení průjezdu nákladní dopravy (např. určité tonáže, v nočních hodinách apod.), nebo výměna běžných oken za okna protihluková. Stran znečištění ovzduší se ve vyhodnocení SEA uvádí: „V případě, že by zde nadlimitní hodnoty přetrvávaly, bude nutné přijmout opatření k omezení imisního zatížení. Vzhledem k tomu, že benzo[a]pyren se váže na prachové částice, jsou vhodnými opatřeními zejména výsadba vegetace s protiprašnou funkcí (i formou stromořadí, drobných parkových ploch apod.) a zajištění pravidelného a důsledného čištění komunikace. Lze též uvážit vyhlášení nízkoemisní zóny, která by zajistila, že komunikace bude využívána pouze nákladními automobily splňujícími přísné emisní limity, u nichž jsou emise benzo[a]pyrenu minimální.“

Pomíne-li podatel skutečnost, že část opatření je takřka prakticky nerealizovatelná, jelikož není v dispozici pořizovatele (např. výměna oken), jsou některá opatření v rozporu s deklarovaným úmyslem pořizovatele odlehčit jiné dopravní úseky. Pořizovatel totiž na jednu stranu uvádí jako kompenzační opatření to, že MÚK D006 bude používána v omezeně míře (omezený okruh dopravních prostředků či časové omezení provozu, nízkoemisní zóna), na stranu druhou uvádí jako účel MÚK D006 právě přenesení dopravní zátěže z jiných dopravních úseků. Z uvedeného je zřejmé, že kompenzační opatření uvedená pořizovatelem jsou navržena pouze formálně a bez důkladnějšího zvážení jejich účinnosti.

Především jsou však podle podatele uvedená opatření formulována naprosto nedostatečně a není z nich zřejmé, jaké faktické snížení hluku či znečištění ovzduší jimi může být dosaženo. Jak samotný pořizovatel konstatoval na vícerech místech zpracovaného posouzení SEA, území je již v současnosti nadlimitně zatíženo hlukem a imisemi, přičemž chce do území umístit záměr, který v daném území způsobí další zatížení. Aby nedošlo ke zhoršení stávající neúnosné situace, musely by být kompenzační opatření tedy provedené takovým způsobem, aby byl přírůstek imisí nulový nebo dokonce záporný. Jakýkoliv jiný výsledek by totiž nezákonně zhoršoval stávající situaci.

Navíc se jeví jako absurdní úkoly pro územní plánování „zohlednit možné dopady dopravy na hygienu prostředí a do blízkosti budoucí MÚK neumísťovat nově citlivé funkce (zejména bydlení, školství, zdravotnictví),“ když se v blízkosti navržené MÚK již nyní obytná zástavba nachází.

Podatel je přitom přesvědčen, že navržená opatření jsou formulována zcela vágně a nelze z nich dovodit, že by jejich důsledkem mohl být nulový či záporný přírůstek imisí. Předložená SEA totiž vůbec neuvádí, jaký efekt budou kompenzační opatření mít. Z tohoto důvodu dle podatele jimi nelze



odůvodňovat umístění záměru D006 do již nadlimitně zatížené lokality.

V ulici Pražská a Revoluční nelze realizovat kompenzační opatření požadovaná Ministerstvem životního prostředí.

#### 5. Neposouzení vlivů na veřejné zdraví

Podatel opakovaně upozorňuje na skutečnost, že předchozí vymezení MÚK D006 v ZÚR bylo zrušeno rozsudkem Krajského soudu v Praze ze dne 1. 7. 2014, č. j. 50 A 1/2014-94, právě z důvodu nevyhodnocení vlivů na veřejné zdraví. Ačkoli zpracovatel předloženého vyhodnocení vlivů tuto skutečnost v úvodu uvádí, je zřejmé, že ani nově předložený návrh požadavky správních soudů opětovně nesplňuje, jelikož opětovně nepřináší adekvátní posouzení vlivů tohoto záměru na veřejné zdraví.

Podle bodu 6. Přílohy ke stavebnímu zákonu musí vyhodnocení zásad územního rozvoje na životní prostředí obsahovat zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant politiky územního rozvoje nebo územně plánovací dokumentace, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných, přičemž se hodnotí vlivy na obyvatelstvo, lidské zdraví, biologickou rozmanitost, faunu, floru, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima, hmotné statky, kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického a vlivy na krajinu včetně vztahů mezi uvedenými oblastmi vyhodnocení.

Podatel k této otázce dále odkazuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 4. 2014, Č. j. 4 AOs 1/2013-125, v němž se soud vyjádřil k vyhodnocování vlivů na veřejné zdraví ve vztahu k záměru tzv. Vestecké spojky, která byla součástí ZÚR. K této otázce Nejvyšší správní soud uvedl: *„Odpůrce povinnosti vyhodnotit mj. i vlivy zásad územního rozvoje ... na lidské zdraví nedostál, a to ani v rámci vyhodnocení jiných složek životního prostředí. Toto vyhodnocení nebylo konkrétněji provedeno ani v rámci vyhodnocení vlivů na obyvatelstvo (s. 157-162 textové části vyhodnocení SEA) a nelze za něj považovat ani odkazy na problematiku lidského zdraví, jaké jsou ve vyhodnocení SEA obsaženy např. v návaznosti na problematiku ochrany ovzduší a imisních limitů pro ochranu zdraví lidí (s. 32-35, 139 či 187), hlukových limitů (s. 72, 134 či 177), v souvislosti s rozvojem letecké dopravy (s. 142 či 195), výstavbou vedení vysokého napětí (s. 173 textové části vyhodnocení SEA). Jak správně konstatoval krajský soud, odpůrce nevěnoval konkrétní pozornost dopadům zásad územního rozvoje, resp. záměru Vestecké spojky na zlepšení či zhoršení zdravotního stavu populace (obyvatel), opomněl provést kvantitativní a kvalitativní analýzu závažnosti (hrožících) zdravotních problémů a vymezit, jaký vliv na ně může koncepce mít, a to včetně odpovídajících priorit pro územní plánování. Krajský soud nepochybil, pokud nevěnoval bližší pozornost vymezení, jakých konkrétních zdravotních problémů by se měla analýza vlivů koncepce na lidské zdraví týkat a jaké priority pro územní plánování by z takového posouzení měly být vyvozeny.“*

Výše uvedené lze plně vztáhnout i k předloženému vyhodnocení vlivů na životní prostředí v rámci návrhu AZÚR SK, které se vůbec vlivem záměru D006 na veřejné zdraví nezabývá, kromě občasných odkazů na překračování hlukových a imisních limitů či počtu dopravních nehod. Pořizovatel se však ani tentokrát nevěnoval dopadům na zdravotní stav populace (obyvatel), vůbec neuvádí kvantitativní a kvalitativní analýzu závažnosti stávajících či hrožících zdravotních problémů a nevymezil, jaký vliv na ně může koncepce mít.

Předložené vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví je naprosto nedostatečné, jelikož je v rozporu s požadavky stavebního zákona a zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

#### 6. Rozpor návrhu AZÚR SK s cíli a úkoly územního plánování

Podle § 18 odst. 1 stavebního zákona je cílem územního plánování vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.

Podle uvedeného ustanovení stavebního zákona je tedy nutno **vymezovat při územním plánování plochy tak, aby nedocházelo ke konfliktům ve využívání území**, tj. zejména tak, aby stavby, které mají negativní účinky na své okolí (hluk, znečišťující látky, prach apod.) nebyly situovány do blízkosti ploch vyžadujících čisté životní prostředí (plochy pro bydlení, plochy zdravotnických zařízení apod.); stejně tak stavby, vyžadující větší zásahy do území (náspy, zářezy, mosty, protihlukové stěny apod.), by neměly být situovány tam, kde je to z hledisek urbanisticko-architektonických nežádoucí, tj. zejména do zastavěného (zastavitelného) území obce nebo v jeho blízkosti.

Záměr MÚK D006 je v rozporu s výše uvedeným situován v místě, kde se zástavba obce Odolena Voda, část Dolínek, přibližuje dálnici D8. V případě MÚK D006 se nemá jednat jen o zlepšení napojení přilehlého sídla (Dolínek), ale o umožnění napojení záměru letiště Vodochody a komerčních a skladových zón kolem dálnice 08. Jedná se tedy o napojení na dálnici D8 primárně nikoli pro místní dopravu, ale pro dopravu směřující ze vzdálenějších míst na (budoucí) letiště Vodochody a do komerčních a skladových zón. Situování takovéto mimoúrovňové křižovatky do blízkosti obytné zástavby je potom zcela nevhodné; naopak je žádoucí tuto dopravu odvést mimo sídla, tj. vybudovat její napojení na dálnici D8 mimo obytnou zástavbu, tj. na takovém místě dálnice D8, kde nebude v konfliktu s územím určeným pro bydlení.

Podatel zdůrazňuje, že cílem a úkolem územního plánování je odstraňovat střety v území, nikoli vytvářet nové. Situování MÚK D006 je zcela v protikladu s uvedenými zásadami. MÚK D006 nenaplňuje cíle a úkoly územního plánování, neboť z hledisek ochrany zdraví a životního prostředí vytváří nový střet v území, aniž je to k dosažení jeho účelu nezbytné.

Podatel dále uvádí, že otázka situování dané mimoúrovňové dálniční křižovatky do blízkosti sídla není nepochybně otázkou, jejíž vyhodnocení a řešení by bylo možno odsunout do nějaké další fáze, neboť MÚK D006 nelze již v případě schválení AZÚR SK situovat jinak, než tam, kde ji právě AZÚR SK navrhuje.

Kromě urbanistické nevhodnosti situování dálniční křižovatky do bezprostřední blízkosti obytné zástavby je třeba též uvést, že záměr má být umístěn i do území již nadlimitně zatíženého, a to jak z hlediska hlukové zátěže, tak z hlediska znečištění ovzduší, jak je uvedeno a odůvodněno výše. Vzhledem k překročení nejvýše přípustných limitů pro hluk a znečišťující látky v ovzduší je v tomto území překročeno únosné zatížení území (§ 5 zákona č. 17/1992 Sb.), neboť je překročena přípustná míra zatěžování, a to způsobem ohrožujícím zdraví a životní prostředí obyvatel. Jestliže jsou tedy v území překročeny limity pro hluk a znečišťování ovzduší, nemohou ZÚR umožnit realizaci stavby, která tento stav ještě zhorší, neboť navýší zatížení životního prostředí v daném místě tím, že na komunikacích vedoucích na MÚK D006 (které vedou v bezprostřední blízkosti obytné zástavby, zejména v ulici Pražská) dojde k nárůstu dopravní zátěže.

I v tomto ohledu je tedy 2. aktualizace ZÚR v rozporu s tím, co je úkolem územního plánování, tj. střety v území odstraňovat, nikoli je naopak prohlubovat. AZÚR SK zvýší míru zatížení území za situace, kdy jsou v území, dotčeném MÚK D006, překračovány nejvyšší přípustné limity, což tedy povede k prohloubení tohoto protiprávního stavu, tj. k rozporu AZÚR SK s výše uvedenými ustanoveními zákona. Vzhledem k uvedenému je AZÚR SK navržena v rozporu s § 18 odst. 1 a 3 a § 19 odst. 1 písm. c) a m) stavebního zákona.

## 7. Nezohlednění PZKO - zóna Střední Čechy - CZO2

Ministerstvo životního prostředí vydalo dne 8. 1. 2016 vyjádření č. j. 79452/ENV/15 k vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území k návrhu 2. AZÚR SK spolu se svými připomínkami k návrhu. Ministerstvo ve svém vyjádření uvádí, že při realizaci 2. AZÚR SK je nutné respektovat požadavky ochrany ovzduší, které jsou stanoveny zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. Ministerstvo zdůraznilo, že imisní limity pro ochranu zdraví lidí stanovené v příloze č. 1 zákona o ochraně ovzduší jsou rovněž závaznými limity využití území ve smyslu ustanovení § 26 odst. 1 stavebního zákona, přičemž v územích dotčených návrhem jsou překračovány imisní limity pro denní koncentrace částic PM<sub>10</sub> a pro roční koncentrace benzo(a)pyrenu.

	<p>Dále ministerstvo doporučilo vycházet z aktuálně platných programů zlepšování kvality ovzduší (dále jen „PZKO“). V mezidobí od vydání uvedeného vyjádření ministerstva došlo k vydání nových PZKO pro aglomeraci CZO1 Praha a zónu CZO2 - Střední Čechy.</p> <p>Podatel je jednoznačně toho názoru, že byl pořizovatel povinen při pořizování 2. AZÚR SK zohlednit také aktuální PZKO, které jsou koncepčním nástrojem a které má ministerstvo povinnost zpracovat při překročení imisních limitů stanovených látek podle § 9 zákona o ochraně ovzduší, který implementuje směrnici Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES, o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu.</p> <p>PZKO pro zónu CZO2 - Střední Čechy a aglomeraci CZO1 Praha byly vydány jako opatření obecné povahy Ministerstvem životního prostředí dne 26. 5. 2016. Z PZKO Střední Čechy jednoznačně vyplývá, že <b>na území města Odolena Voda je překročen limit pro 24 hodinovou koncentraci částic PM<sub>10</sub> a limit pro průměrnou roční koncentraci benzo(a)pyrenu,</b></p> <p>PZKO Střední Čechy dále uvádí, že doprava je majoritním zdrojem emisí tuhých látek i suspendovaných částic PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> na území zóny CZO2 Střední Čechy a že se mobilní zdroje také významně podílejí na celkovém imisním zatížení benzo(a)pyrenem v oblastech s vysokou hustotou dopravy. Co je však nejdůležitější, PZKO Střední Čechy stanovuje v části D. 1. 4 <b>závazný emisní strop pro silniční dopravu pro město Odolena Voda na 70% do roku 2020. Dle PZKO Střední Čechy tak musí na území města Odolena Voda do roku 2020 poklesnout úroveň emisí ze silniční dopravy z dopravy na 70% oproti referenčnímu roku 2011.</b></p> <p>Podle podatele tak pořizovatel musí jednoznačně postupovat tak, aby byl účel a smysl PZKO, včetně striktně stanoveného emisního stropu pro emise ze silniční dopravy, dosažen. V rozporu s tímto závazným dokumentem však pořizovatel v rámci 2. AZÚR SK umísťuje novou MÚK, která nepochybně povede ke zvýšení dopravního zatížení spojeného také se zvýšením znečištění ovzduší, a to dokonce do blízkosti obytné zástavby. Podatel opakovaně odkazuje na studii <i>Dopravně-inženýrská studie vlivu zprovoznění exitu letiště a napojení na komunikační síť</i>“, která konstatuje, že bude-li realizována MÚK D006, dojde k nárůstu intenzity dopravy na dálnici D8 o 10 tisíc voz/24h, přičemž nárůst nebude způsoben pouze dopravou generovanou letištěm Vodochody, nýbrž i vozidly se zdrojem/cílem dopravy v obci Odolena Voda a okolí.</p> <p>Předložený návrh 2. AZÚR SK ani vyhodnocení SEA se požadavkem na snížení emisí z dopravy na území města Odolena Voda na 70% vůbec nezabývá, což považuje podatel za zásadní vadu a nezákonnost předloženého návrhu.</p>
<b>3</b>	<p><b>Obec Panenské Břežany, Hlavní 17, č. j. 180080/2016/KUSK, doručeno dne 7. 12. 2016</b></p>
	<p><b>Námítka</b></p> <p>Obec Panenské Břežany žádá, aby MÚK Odolena Voda (doplnění koridoru dálnice D8), a veřejně prospěšná stavba D006 – doplnění MÚK Odolena Voda, nebyly v 2. aktualizaci Zásad územního rozvoje Středočeského kraje zaneseny, tj. aby byly vypuštěny.</p>
	<p><b>Odůvodnění námítky</b></p> <p>Úvodem je třeba připomenout, že aby územní plánování splnilo své cíle a úkoly, které jsou na něj kladeny, je třeba, aby při návrhu ploch či koridorů pro stavby v Zásadách územního rozvoje řešených došlo:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. k řádnému vyhodnocení vlivů těchto staveb na životní prostředí, včetně vyhodnocení vlivů na lidské zdraví a vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, přičemž aby bylo respektováno, že tam, kde je již překročena únosná míra zatížení území, nelze tento stav zhoršit umístěním dalších záměrů,</li> <li>2. k náležitému porovnání variant navrhovaných staveb,</li> </ol>

3. na základě uvedeného k výběru varianty s ohledem na ochranu životního prostředí a cíle a úkoly územního plánování (§ 18 a 19 stavebního zákona) nejvhodnější.

Těmto požadavkům však 2A ZÚR ve vztahu k návrhu MÚK D006 nedostála.

Ad 1. Nebylo provedeno řádné vyhodnocení vlivů MÚK D006 na lidské zdraví a životní prostředí, zejména nedošlo k vyhodnocení všech kumulativních a synergických vlivů; MÚK D006 je navíc navržena do území již v současné době nadlimitně zatíženého (tj. do území, kde je překročena únosná míra zatížení území), což nemůže být přípustné.

a) Podle § 2 zákona č. 100/2001 Sb. se posuzují vlivy na veřejné zdraví a na životní prostředí a jejich vzájemné působení a souvislosti. Uvedený požadavek vyplývá i ze směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí – bod f) přílohy č. 1.

Dle Přílohy č. 5 k vyhlášce č. 500/2006 Sb. je součástí vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na udržitelný rozvoj území vyhodnocení vlivů na životní prostředí, jehož náležitosti stanoví příloha zákona č. 183/2006 Sb. Vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí musí dle této přílohy stavebního zákona obsahovat mj. zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných; hodnotí se vlivy na obyvatelstvo, biologickou rozmanitost, faunu, floru, půdu, vodu, ovzduší, klima, hmotné statky, kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického a vlivy na krajinu včetně vztahů mezi uvedenými oblastmi vyhodnocení.

I přesto v ZÚR nedošlo k řádnému a úplnému vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů MÚK D006 a dalších záměrů, které v daném místě spolupůsobí.

Realizace MÚK D006 by s sebou přinesla jak zvýšené prostorové nároky, tak zejména nárůst hluku a znečištění ovzduší v prostoru nemovitostí v přilehlém, zejména obytném, jakož i v širším území, které je již v současné době narušeno blízkostí dálnice D8.

Kromě „otevření“ průniku vlivů z dálnice D8 (v důsledku odstranění či zmírnění zářezu dosud působícího jako určitá bariera realizací křižovatkových větví) by podstatně vzrostl i provoz (a tím i negativní vlivy z něj) na silnici III/0087 a na navazujících komunikacích: např. na komunikaci III/0087 navazuje mj. komunikace III/24210 (směr Mělník) a III/0086 (směr Brandýs n. L. – Stará Boleslav, Mladá Boleslav), která prochází středem obce Panenské Břežany.

Je třeba připomenout, že v případě napojení na dálnici D8 prostřednictvím MÚK D006 by se komunikace III/0087 stala dálničním přivaděčem pro přilehlé i vzdálenější okolí, včetně napojení celého rozšiřovaného letiště Vodochody na tuto dálnici (ačkoli na tuto funkci není dimenzována ani trasována).

Kromě MÚK D006 jsou tedy dalšími stávajícími či navrhovanými podstatnými zdroji hluku a znečištění ovzduší zasahující zastavěné (obytné) území obce Panenské Břežany:

- stávající dálnice D8,
- stávající silnice III/0087,
- letiště Praha/Vodochody, zejména jeho rozšíření\*)



- vysokorychlostní trať Praha – Lovosice (VPS D201),
- emisní spady z chemických provozů v Neratovicích,
- emisní spady z chemických provozů v Kralupech
- letiště Praha/Ruzyně, letový koridor, emisní spady.

Z hlediska hlukové zátěže by při realizaci MÚK D006 byla zastavěná část Panenských Břežan obklopena zásadními zdroji hluku – ze západu a jihozápadu dálnicí D8, dále zvýšeným provozem na silnicích III. tříd procházejících přímo středem obce (komunikace jsou přitom technicky ve velmi špatném stavu, navíc prochází středem obce, mj. kolem školy a školky), ze severu, východu a severovýchodu vysokorychlostní tratí a ze „shora“ leteckým provozem na letišti Vodochody. Tyto vzájemně se kumulující vlivy uvedených záměrů na veřejné zdraví a životní prostředí, tj. synergické a kumulativní vlivy uvedených (stávajících a navrhovaných) záměrů, však z hlediska hlukové zátěže a ochrany ovzduší nejsou v 2A ZÚR nijak hodnoceny či dokonce zohledněny při situování MÚK D006!

V 2A ZÚR je sice uvedena mapka ostatních záměrů zanesených v ZÚR v daném území a v textové části jsou některé takové vlivy konstatovány, nicméně vlivy těchto záměrů nejsou vůbec jakkoli hodnoceny (!), natož aby byly jakkoli hodnoceny synergické a kumulativní účinky těchto vlivů; zejména je však k tomuto nutno konstatovat, že uvedené není nikterak zohledněno a promítnuto do řešení 2A ZÚR (k tomuto viz též dále ad b). Úplně opomenuty jsou potom záměry, které v ZÚR obsaženy nejsou, ale jedná se o záměry již existující či připravované, jejichž vlivy se v místě projevují či budou projevoval!

\*) Záměr nazvaný Letiště Vodochody je identifikován v procesu posuzování jeho vlivů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb. (viz stanovisko MŽP ze dne 29. 10. 2013, č. j. 71411/ENV/13).

Zcela zásadní (avšak v 2A ZÚR nijak nehodnocený a neřešený) bude zejména hluk emitovaný záměrem rozšíření Letiště Vodochody. Zatímco v současné době je letiště Vodochody využíváno převážně jen ke zkušebním, předváděcím a výcvikovým letům letadel z AERA Vodochody, počítá se s jeho zkapacitněním (dostavba drah - dráhového pojezdového systému, výstavba nového terminálu a souvisejících staveb) a využitím, kromě všeobecného letectví, i pro nízkonákladové a charterové lety.

Je třeba připomenout, že – jak vyplývá z podkladů předložených v procesu posuzování záměru Letiště Vodochody na životní prostředí – by mělo v důsledku realizace tohoto záměru dojít na křižovatce MÚK D006 k pohybu více než 5.500 vozidel za 24 hodin; je třeba připomenout, že převážná část dopravy obsluhující dané letiště bude směřovat právě na dálnici D8 prostřednictvím MÚK D006! Je třeba připomenout, že očekávaný počet odbavených osob na tomto letišti bude cca 3.500.000 ročně (!), což znamená výrazný nárůst související osobní (případně i nákladní) dopravy. K tomuto je nutno též připočítat pohyb letadel, který se předpokládá v počtu cca 100 letadel denně.

Je třeba připomenout, že proces posuzování vlivů záměru Letiště Vodochody na životní prostředí byl zahájen již v roce 2009, v roce 2011 již byla zpracována i dokumentace záměru Letiště Vodochody (první verze v roce 2010), tedy tento záměr je či musí být zpracovatelům vyhodnocení vlivů 2A ZÚR na životní prostředí znám, jakož i měli k dispozici údaje a hodnocení vlivů tohoto záměru tak, aby bylo možno provést jejich vyhodnocení z hlediska možné kumulace či synergie těchto vlivů – i přesto však toto dosud při pořizování 2A ZÚR učiněno nebylo.

S výjimkou vysokorychlostní tratě potom vše výše uvedené platí i ve vztahu k nárůstu znečištění ovzduší; ani synergické a kumulativní negativní vlivy uvedených provozů či záměrů na kvalitu ovzduší nejsou v ZÚR nijak zmíněny, natož aby byly hodnoceny či dokonce zohledněny v situování MÚK

D006.

Nepřípustnost takového postupu při vyhodnocování vlivů ZÚR na životní prostředí je potvrzena i stabilní judikaturou, např. lze odkázat na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 1. 2011, č. j. 7 Ao 7/2010-133, kde je uvedeno: „*Pořizování zásad územního rozvoje lze považovat za optimální moment, kdy by mělo docházet k posouzení kumulativních a synergických vlivů záměru zamýšlených v koncepci na jednotlivé složky životního prostředí, protože je totiž ještě reálně možné se zabývat efektivně variantami řešení a reagovat tak na případná zjištění týkající se synergického působení jednotlivých vlivů.*“.

Lze odkázat i na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 5. 2010, č. j. 8 Ao 2/2010-644, kde je shodně s výše uvedeným rozsudkem mj. doplněno: „*Chybějící posouzení odpovídající bodu 5) přílohy stavebního zákona, resp. bodu f) přílohy SEA směrnice, tedy představuje další podstatné procesní pochybení odpůrce.*“.

Lze též odkázat na rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 14. 8. 2013, č. j. 50 A 13/2013-85, kde je – ve vztahu k ZÚR Středočeského kraje – uvedeno: „*Smyslem provedení hodnocení synergických a kumulativních vlivů totiž je tyto vlivy nejen identifikovat, ale též vyhodnotit. Takové vyhodnocení má spočívat v popisu možných konkrétních dopadů na konkrétní složky životního prostředí, ve zvážení existence jiných řešení ve vztahu k takto provedenému posouzení, ve vypořádání se s otázkou kompenzačních opatření, která by kumulativní a synergické vlivy minimalizovala a v neposlední řadě ve stanovení pravidel jejich sledování. V projednávané věci přitom zdejší soud v provedeném hodnocení shledal nedostatky jak v absentujícím popisu metodologie vyhodnocení vlivů, tak především v jejich posouzení, v důsledku čehož je logicky zpochybněna i správnost a úplnost vymezení kompenzačních opatření a možnost relevantně monitorovat tyto vlivy v budoucnu. ... I přes nezpochybnitelnou míru obecnosti ZÚR si posouzení kumulativních a synergických vlivů musí zachovat určitou míru přezkoumatelnosti, z čehož plyne potřeba možnosti určit, nejen jaké složky životního prostředí mohou být dotčeny, ale také kumulace jakých plánovaných (resp. již realizovaných) záměrů byla v tom kterém místě zvážována. ... S ohledem na výše uvedené proto Krajský soud v Praze dospěl k závěru, že skutkový stav, z něž odpůrce při přijetí ZÚR vycházel, postrádá v důsledku neúplného vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů v rámci SEA oporu ve skutkových zjištěních, přičemž jde o nedostatek ve skutkových zjištěních takové povahy, u něž s ohledem na jeho rozsah a odbornou podobu nepřichází do úvahy jeho doplnění v řízení před soudem. Soud tedy ve vztahu k této námitce shledal důvod pro zrušení napadené části ZÚR (opatření obecné povahy) ...*“.

b) Z vyhodnocení vlivů 2A ZÚR na udržitelný rozvoj území (dále též jen „SEA 2A ZÚR“) vyplývá, že záměr je situován do místa již nadlimitně zatíženého z hlediska hluku a znečištění ovzduší.

Ve vztahu k MÚK D006 se v SEA 2A ZÚR uvádí (str. 251): „*V okolí plochy pro umístění plánované MÚK dochází vlivem provozu na dálnici D8 k překračování hodnot imisního limitu pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu a limitních hodnot hlukové zátěže.*“; dále se uvádí, že vedle přínosů stavby „*lze předpokládat určitý nárůst intenzit dopravy na území města a to zejména na komunikacích bezprostředně navazujících na navrhovanou MÚK (ulice Pražská, Vodolská, Břežanská). Ačkoliv v důsledku realizace záměru se nepředpokládá další zvyšování hlukové a emisní zátěže nad úroveň hygienických limitů, bude nově generovaná automobilová doprava na citovaných komunikacích zdrojem zvýšené prašnosti.*“.

Též je uvedeno (str. 204; podtržení doplněno): Aktualizovaný koridor D006 se nachází v lokalitě překročení imisních a hlukových limitů. ... K určitému nárůstu hlukové zátěže dojde u komunikace, která bude navazovat na plánovanou MÚK ve směru od komerčních a skladových areálů, zde však není dotčena obytná zástavba. Stejná situace bude i ve městech Odolena Voda a Panenské Břežany na komunikacích ve směru k napojení na MÚK. ... Zástavba v západní a jižní části Panenských Břežan je potenciálně dotčena nadlimitním pásmem hluku z letecké dopravy v případě rozšíření letiště

*Vodochody a bude se zde tedy projevovat kumulativní působení hluku z tohoto záměru a hluku z navýšení dopravy vlivem nového napojení na dálnici D8, kdy pro část vozidel bude atraktivní trasa přes ulice K dálnici a Za dálnicí a dále po silnici II/608 k MÚK. ...*

*V uvedené lokalitě dochází rovněž k překračování imisních limitů pro koncentrace benzo[a]pyrenu. Vlivem provozu záměru může v této oblasti docházet ke kumulaci stávající imisní zátěže s příspěvky z vyvolané dopravy. ... V této oblasti je dále nutno uvažovat též se synergickým efektem působení hluku a ovzduší na zdraví obyvatel. “ (v čem konkrétně tento efekt spočívá a jak je hodnocen, však není uvedeno).*

Z hlediska hluku je u MÚK D006 dále uvedeno (str. 82; podtržení doplněno), že dosahuje „v zájmovém území nejvyšší hodnoty Ln 85 dB a nachází se lokálně v jižní části zájmového území v přímém okolí dálnice D8. U zástavby dochází k překročení limitních hodnot pro starou zátěž v noci v okolí dálnice D8 na území obcí Klíčany, Panenské Břežany, Postřižín a města Odolena Voda.“.

V místě záměru tedy hluková zátěž a znečištění ovzduší překračují hygienické limity. Vzhledem k překročení nejvýše přípustných limitů pro hluk a znečišťování ovzduší je v tomto území překročeno únosné zatížení území (§ 5 zákona č. 17/1992 Sb.), neboť je překročena přípustná míra zatěžování hlukem stanovená limity vyplývající z právních předpisů, a to způsobem ohrožujícím zdraví a životní prostředí obyvatel.

Je přitom třeba připomenout, že MÚK D006 bude působit zvýšení dopravy na komunikacích k ní vedoucích (zejm. ulice Pražská), čímž dojde k zhoršení stávajícího stavu, tj. ke zvýšení dnes již nadlimitní zátěže životního prostředí. Též je třeba zopakovat, že v případě napojení na dálnici D8 prostřednictvím MÚK D006 by se komunikace III/0087 stala dálničním přivaděčem pro přilehlé i vzdálenější okolí, včetně napojení celého rozšiřovaného letiště Vodochody na tuto dálnici (ačkoli na tuto funkci není dimenzována ani trasována).

V této souvislosti je nutno též podotknout, že ve stávajícím místě je dálnice D8 vedena v zářezu, tj. hluk z dálnice je tímto utlumen. „Otevření“ zářezu v důsledku vybudování křižovatkových větví bude mít za následek navýšení hlukové zátěže obytné zástavby nejen z provozu vyvolaného zřízením tohoto nového sjezdu/nájezdu na dálnici D8, ale i navýšení hlukové zátěže ze stávající dálnice D8. Dálnice D8 je přitom v současné době v daném místě převažujícím zdrojem hluku.

Nelze přitom argumentovat tím, že konkrétní vlivy záměru budou posuzovány v navazujících stupních přípravy záměru (v územních plánech obcí či v územním řízení). Územní plány ani územní řízení již nemohou nic změnit na umístění MÚK D006 tam, kde ji situuje 2A ZÚR, tedy nemohou odstranit ani střety či nevhodnost situování záměru či případnou jeho kumulaci s jinými záměry, jež jsou založeny ZÚR. Rozpor MÚK D006 s požadavky právních předpisů nelze nikterak překonat ani poukazem na to, že vybudování MÚK D006 se projeví zlepšením stavu na některých jiných místech, neboť nelze připustit, aby zlepšení stavu životního prostředí na jednom místě bylo „vykoupeno“ zhoršením na místě jiném, navíc již nadlimitně zatíženém, a to zvláště za situace, kdy situování MÚK na dálnici D8 je možno učinit tak, aby tyto negativní vlivy na obytnou zástavbu nenastaly (nebo alespoň nikoli v takové míře).

Jestliže jsou tedy v území překročeny limity pro hluk a znečišťování ovzduší, nemohou ZÚR umožnit realizaci stavby, která tento stav ještě zhorší, neboť navýší zatížení životního prostředí v daném místě tím, že na komunikacích vedoucích na MÚK D006 (které vedou v bezprostřední blízkosti obytné zástavby, včetně centra obce Panenské Břežany a též mj. kolem školy a školky v obci) dojde k nárůstu dopravní zátěže.

2. Nedošlo k prověření variant stavby MÚK a výběru varianty nejvhodnější.

V 2A ZÚR nebyly prověřovány, navrženy, hodnoceny ani posuzovány žádné varianty MÚK D006. Je třeba připomenout, že má-li být nalezeno skutečně řešení odpovídající požadavkům stavebního zákona, je nezbytné, aby jednak byly vybrány a řešeny ty varianty, které mohou reálně odstranit negativní vlivy vyvolané danými liniovými stavbami (resp. novými křižovatkami na nich), jednak aby na základě řádného vyhodnocení těchto variant byla vybrána

varianta s nejmenšími negativními vlivy na území. Jestliže zde tedy nebyly vybrány a hodnoceny žádné varianty, je zřejmé, že nemůže ani dojít k výběru varianty, která může obstát.

V souvislosti s výše uvedeným lze odkázat na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18. září 2008, sp. zn. 9 Ao 1/2008, kde je uvedeno: „K tomu, aby bylo možné následně posoudit, zda se příslušné rozhodnutí nachází v mantinelech daných zákonnými pravidly územního plánování obsaženými zejména ve stavebním zákoně, je nezbytné, aby příslušné správní orgány velice pečlivě zvážily všechny v úvahu přicházející varianty řešení území, a to především s ohledem na zajištění harmonického rozvoje lokality. Jimi zvolená varianta musí být následně dostatečným a přesvědčivým způsobem zdůvodněna, přičemž pouhá citace zákonných ustanovení vztahujících se na řešenou problematiku jistě nepostačí, neboť je nanejvýš vhodné a potřebné promítnout preferované řešení na pozadí specifických podmínek a vztahů v posuzovaném území. Konkrétním odrazem těchto variabilit v území jsou nesporně právě námitky dotčených vlastníků, jež by měly být na pozadí výše uvedeného důkladně a zároveň citlivě posouzeny a zhodnocena jejich důvodnost, příp. nedůvodnost. Jedině tak je možné plnohodnotně naplnit cíl územního plánování, tj. vytvořit předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, který současně uspokojuje potřeby soudobé generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích. Na těchto požadavcích je nutno trvat o to více v situaci, kdy zvolené řešení má podstatným způsobem zasáhnout do stávajícího využití území, jako je tomu v nyní projednávané věci.“.

Je třeba připomenout, že jen řádným posouzením vhodných variant lze naplnit cíl územního plánování vyjádřený v § 18 zákona č. 183/2006 Sb., tj. vytváření předpokladu pro trvale udržitelný rozvoj zajištěním souladu veřejných i soukromých zájmů v území.

2A ZÚR jde však směrem opačným, když naopak nové střety (nesoulady) v území vytváří, jak vyplývá z dále uvedeného, aniž by to bylo odůvodněno absencí jiného možného řešení zvoleného cíle. Jak vyplývá z těchto námitek, navrhovaná MÚK D006 je právě v nesouladu s požadavky stavebního zákona, kdy je vytvořeno konfliktní místo, a to ačkoli existují jiné vhodné varianty.

### 3. Stavba MÚK D006 jde zcela proti cílům a úkolům územního plánování (§ 18 a 19 stavebního zákona)

Dle § 18 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb. je cílem územního plánování vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích. Dle uvedeného ustanovení je tedy nutno vymezovat při územním plánování plochy tak, aby nedocházelo ke konfliktům ve využívání území, tj. zejména tak, aby stavby, které mají negativní účinky na své okolí (hluk, znečišťující látky, prach apod.) nebyly situovány do blízkosti ploch vyžadujících čisté životní prostředí (plochy pro bydlení, plochy zdravotnických zařízení apod.); stejně tak stavby, vyžadující větší zásahy do území (náspy, zářezy, mosty, protihlukové stěny apod.), by neměly být situovány tam, kde je to z hledisek urbanisticko architektonických nežádoucí, tj. zejména do zastavěného (zastavitelného) území obce nebo v jeho blízkosti.

a) V zásadním rozporu s výše uvedeným je situování MÚK D006 v místě, kde podstatným negativním způsobem ovlivní přilehlou obytnou zástavbu i obytnou zástavbu podél navazujících komunikací, včetně zástavby obce Panenské Břežany; obec připomíná, že tyto negativní vlivy MÚK D006, a to navíc na území již nadlimitně zatíženém (!), jsou potvrzeny v SEA 2A ZÚR (viz též citace výše).

Je třeba připomenout, že se v případě MÚK D006 nemá jednat jen o zlepšení napojení přilehlého sídla, ale (jak přímo vyplývá z odůvodnění 2A ZÚR, str. 17: „V navazujícím území dochází k výraznému rozvoji skladových a komerčních ploch...“) o umožnění napojení zejména komerčních a skladových zón kolem dálnice D8. V odůvodnění 2A ZÚR se též uvádí, že stavba není podmíněna rozvojem letiště Vodochody, to však nic nemění na tom, že v

případě, že bude vybudováno letiště Vodochody, bude též dopravně obsluhováno zejména prostřednictvím MÚK D006. Jedná se tedy o napojení na dálnici D8 primárně nikoli pro místní osobní dopravu, ale pro nákladní dopravu směřující ze vzdálenějších míst do komerčních a skladových zón (a případně též na budoucí rozšířené letiště Vodochody). Jestliže tedy má MÚK D006 sloužit zejména nákladní dopravě, a to nikoli místní, ale dálkové (a případně i obsluze letiště Vodochody, bude-li realizováno), potom je z hledisek uvedených v § 18 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb. zcela nepřipustné „zatahovat“ tuto dopravu do bezprostřední blízkosti obytných území, resp. na silnice procházející přímo obytnými územími a centry přilehlých obcí. Situování takovéto mimoúrovňové křižovatky do blízkosti obytné zástavby nebo tak, že obytná zástavba okolních obcí bude podstatně negativně ovlivněna, je tedy zcela nevhodné; naopak je žádoucí tuto dopravu odvést mimo sídla, tj. vybudovat její eventuální napojení na dálnici D8 tak, aby nebyly jak křižovatka samotná, tak ani příjezdové trasy k ní (vyvolaná doprava) v konfliktu s obytným územím přilehlých obcí, včetně obce Panenské Břežany. Jinými slovy trasy a na ně navazující napojení na dálnici mimoúrovňovými křižovatkami je nutno situovat do míst, která budou nadmístní dopravu odvádět mimo sídla, nikoli je naopak do sídel zavádět (např. tím, že bude vybudována mimoúrovňová křižovatka na dálnici na silnici směřující do obytné zástavby a procházející centry přilehlých obcí). 2A ZÚR tedy zcela protisměrně s urbanistickými (i dopravními) zásadami na řešení území situuje MÚK D006 v blízkosti obytného území, ačkoli toto působí zavlečení negativních vlivů dopravy (zejména hlukové a emisní zátěže) do blízkosti obytného území, popř. přímo do něj, a to jak v místě samotném, tak i v okolních sídlech ležících na příjezdových trasách.

Je třeba připomenout, že cílem a úkolem územního plánování je odstraňovat střety v území, nikoli vytvářet nové. Situování MÚK D006 jde zcela v protikladu s uvedenými zásadami. MÚK D006 nenaplňuje cíle a úkoly územního plánování, neboť z hledisek ochrany zdraví a životního prostředí, urbanistických a vytváří nový střet v území, aniž je to k dosažení jeho účelu nezbytné.

Je třeba k tomuto připomenout, že otázka situování dané mimoúrovňové dálniční křižovatky do blízkosti sídla není nepochybně otázkou, jejíž vyhodnocení a řešení by bylo možno odsunout do nějaké další fáze, neboť MÚK D006 nelze již v případě schválení 2A ZÚR situovat jinak, než tam, kde ji 2A ZÚR navrhuje.

b) Dle § 19 odst. 1 písm. c) a m) zákona č. 183/2006 Sb. je úkolem územního plánování též prověřování a posuzování potřeb změn v území, veřejného zájmu na jejich provedení, jejich přínosů, problémů, rizik s ohledem například na veřejné zdraví a životní prostředí, jakož i vytváření podmínek pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů před negativními vlivy záměrů na území a navržení kompenzačních opatření.

Kromě urbanistické nevhodnosti situování dálniční křižovatky do bezprostřední blízkosti obytné zástavby a na silnici zavádějící dopravu do obytných částí okolních sídel je třeba též uvést, že záměr má být umístěn i do území již nadlimitně zatíženého, a to jak z hlediska hlukové zátěže, tak z hlediska znečištění ovzduší, jak je uvedeno a odůvodněno výše. Vzhledem k překročení nejvýše přípustných limitů pro hluk a znečišťující látky v ovzduší je v tomto území překročeno únosné zatížení území (§ 5 zákona č. 17/1992 Sb.), neboť je překročena přípustná míra zatěžování, a to způsobem ohrožujícím zdraví a životní prostředí obyvatel.

Je třeba připomenout, že Listina základních práv a svobod ve svém čl. 35 odst. 1 přiznává každému právo na příznivé životní prostředí. Tyto základní ústavní ideu rozvíjí zákon o životním prostředí (č. 17/1992 Sb.), který v § 11 stanoví, že: „Území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení.“. Únosné zatížení území je definováno (§ 5) jako takové zatížení území lidskou činností, při kterém nedochází k poškozování životního prostředí, zejména jeho složek, funkcí ekosystémů nebo ekologické stability, přičemž (§ 8 odst. 2) poškozováním životního prostředí je zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy; poškozování prostředí je již jednoznačně pouze nadlimitní a tedy protiprávní. V § 13 tohoto zákona je definována zásada předběžné opatrnosti: „Lze-li se zřetelem ke všem okolnostem

předpokládat, že hrozí nebezpečí nevratného nebo závažného poškození životního prostředí, nesmí být pochybnost o tom, že k takovému poškození skutečně dojde, důvodem pro odklad opatření, jež mají poškození zabránit.“. Z uvedeného je zřejmý zákonný zákaz zatěžování kteréhokoli území nad přípustnou míru, kterou opět jako u příznivého životního prostředí zákon definuje jako zatěžování lidskou činností pouze v podlimitním rozsahu. Jestliže jsou tedy v území překročeny limity pro hluk a znečišťování ovzduší, nemohou ZÚR umožnit realizaci stavby, která tento stav ještě zhorší, neboť navýší zatížení životního prostředí v daném místě tím, že na komunikacích vedoucích na MÚK D006 (které vedou v bezprostřední blízkosti obytné zástavby, např. v ulici Pražská) dojde k nárůstu dopravní zátěže. I zde jde 2A ZÚR tedy zcela protisměrně s tím, co je úkolem územního plánování, tj. střety v území odstraňovat, nikoli je naopak prohlubovat. 2A ZÚR zvýší míru zatížení území za situace, kdy jsou v území, dotčeném MÚK D006, překračovány nejvyšší přípustné limity, což tedy povede k prohloubení tohoto protiprávního stavu, tj. k rozporu 2A ZÚR s výše uvedenými ustanoveními zákona.

Je třeba připomenout, že uvedený rozpor MÚK D006 s požadavky právních předpisů nelze nikterak překonat poukazem na to, že vybudování MÚK D006 se projeví zlepšením stavu na některých jiných místech, neboť nelze připustit, aby zlepšení stavu životního prostředí na jednom místě bylo „vykoupeno“ zhoršením na místě jiném, navíc již nadlimitně zatíženém, a to zvláště za situace, kdy situování MÚK na dálnici D8 je možno učinit tak, aby tyto negativní vlivy na obytnou zástavbu nenastaly (nebo alespoň nikoli v takové míře). Na výše uvedeném nic nemění ani v 2A ZÚR navrhované požadavky na využití vymezených ploch a koridorů, neboť ty se snaží řešit až škodlivé důsledky nevhodně zvoleného řešení (špatné situování MÚK D006), ačkoli úkolem územního plánování (a to zvláště na úrovni ZÚR) by mělo být předcházení toho, aby takové škodlivé důsledky (např. zhoršení již v územní existujícího nadlimitního zatížení území) vůbec nastaly. Navíc v případě MÚK D006 nelze ani některé z uložených úkolů územního plánování reálně naplnit, neboť 2A ZÚR situuje MÚK D006 na křížení dálnice D8 se silnicí III/0087, tj. jen těžko lze v územním plánu najít takové řešení, které by minimalizovalo vliv emisí a hlukové zátěže na kvalitu obytného prostředí.

Pro úplnost je třeba dodat, že 2A ZÚR navrhuje u MÚK D006 jako požadavky na využití plochy pro MÚK „minimalizovat dopady výstavby na kulturní dědictví a na historickou kulturní krajinu“, ačkoli stavba vliv na kulturní dědictví nemá ani není situována do historické krajiny - naopak stěžejní střety navrhované stavby popsané výše jsou zcela nezohledněny! Vzhledem ke všemu výše uvedenému je 2A ZÚR navržena v rozporu zejm. s § 11 zákona č. 17/1992 Sb. a § 18 odst. 1 a 3 a § 19 odst. 1 písm. c) a m) zákona č. 183/2006 Sb.

c) Dále je třeba uvést, že situování MÚK D006 tak, že zhorší stav životního prostředí v zastavěném území obce Panenské Břežany by bylo s ohledem na zákonné požadavky na územní plánování akceptovatelné pouze v případě, kdy by to bylo nezbytné k dosažení účelu sledovaného návrhem dané křižovatky.

V daném případě však není důvodu situovat MÚK D006 tak, jak je navrhováno (ba naopak jsou zde důvody, proč ji tam nesituovat, jak vyplývá již z výše uvedeného). Není důvodu zatěžovat obytnou sídelní strukturu daného území (včetně území obce Panenské Břežany) zavedením další dopravy, je-li možno ji vést mimo její dosah (v dostatečné vzdálenosti od ní). Jestliže 2A ZÚR toto nesplňuje, nesplňuje ani požadavky § 18 stavebního zákona. Je třeba připomenout, že – jak již je uvedeno výše – liniové stavby (včetně jejich součástí – mimoúrovňových křižovatek) jsou vždy závažným zásahem do struktury území, a to nejen ve vztahu k pozemkům, po nichž přímo vedou, ale i ve vztahu ke svému okolí, což má vliv na vlastnická práva vlastníků takto dotčených pozemků a staveb v obci, neboť je nelze buď vůbec využít ke stávajícímu či zamýšlenému účelu (např. k bydlení), nebo toto užívání bude výrazně omezeno (zásahem do nerušeného výkonu vlastnického práva z důvodu obtěžování hlukem, znečištěním ovzduší či vibracemi apod.).

Tím je též zásadním způsobem narušeno prostředí obce, jeho kvalita a hodnoty, jakož i je znemožněn další rozvoj obce v místě, kudy silnice vedou a v jejich okolí. V případě vymezení MÚK D006 tak, jak je navrženo, se jedná i o závažný zásah do vlastnických a dalších práv obce Panenské Břežany.

Obec připomíná, že její území bezprostředně sousedí s obcí Odolena Voda, na jejímž území je MÚK D006 navrhována a negativní účinky tohoto záměru se projeví i na území obce Panenské Břežany, včetně negativního vlivu na nemovitosti, které obec vlastní, mj. se jedná o objekty občanské vybavenosti: Základní a mateřská škola Panenské Břežany v ulici Hlavní 63, Obecní úřad v ulici Hlavní 17, hostinec Břežanka Na návsi bez čp, veřejné prostranství Náves p.p.č. 472/2, dětské a multifunkční hřiště při ulici Ke kovárně, p.p.č. 59/5, 54/65 a 54/3 vše v obci a k. ú. Panenské Břežany, LV 10001. Dále dle § 2 odst. 2 zákona č. 128/2000 Sb. je obec povinna pečovat o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů; při plnění svých úkolů chrání též veřejný zájem. Do péče o všestranný rozvoj území spadají právě zejména otázky rozvoje obce, ochrany prostředí ad.; těchto

otázek se přitom ZÚR ve vztahu k návrhu MÚK D006 přímo dotýkají, jak vyplývá již z výše uvedených bodů tohoto podání.

Jak již bylo uvedeno, realizace MÚK D006 by s sebou přinesla podstatné narušení prostředí (z hledisek urbanistických, z hlediska ochrany před hlukem a ochrany ovzduší ad.), a to i na území obce Panenské Břežany, což se dotýká práv a povinností obce ve vztahu k jejímu území, jeho rozvoji a ochraně veřejných zájmů na území obce, čímž je obec též bezprostředně dotčena na svém právu na samosprávu ve vztahu ke svému území.

Jak je dovozeno judikaturou, aby byl zásah provedený opatřením obecné povahy přípustný, musí splňovat požadavek proporcionality, tj. mj. musí mít zásadně výjimečnou povahu, musí být prováděn z ústavně legitimních důvodů a jen v nezbytně nutné míře a nejšetnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle

(zásada subsidiarity a minimalizace zásahu). K tomuto je možno odkázat na judikaturu správních soudů, např. na usnesení rozšířeného

senátu Nejvyššího správního soudu z 21. 7. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009-120. Ve vztahu ke stejným ZÚR je možno odkázat např. na rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 14. 8. 2013, č. j. 50 A 13/2013-85, v němž je mj. uvedeno, že soud při přezkumu opatření obecné povahy postupuje dle algoritmu, který zahrnuje též „*přezkum obsahu napadeného opatření obecné povahy z hlediska jeho proporcionality, tedy konkrétně, zda napadené opatření obecné povahy vůbec umožňuje dosáhnout sledovaný cíl, zda opatření obecné povahy a sledovaný cíl spolu logicky souvisí a zda cíle nelze lépe dosáhnout jiným prostředkem, jakož i zda opatření obecné povahy omezuje své adresáty co nejméně; v neposlední řadě soud také zkoumá, zda je následek napadeného opatření obecné povahy úměrný sledovanému cíli.*“.

Právě uvedené podmínky pro zásah navržený v 2A ZÚR nejsou dodrženy.

Podpůrně lze též uvést, že se jedná i o rozpor se Strategií udržitelného rozvoje, mezi jejíž cíle patří zejména omezování znečištění ovzduší a hlukové zátěže, jakož i o rozpor s Dopravní politikou ČR, mezi jejíž cíle patří zabezpečení kvalitnějšího řešení tranzitní dopravy obcemi, nebo o rozpor se Strategií regionálního rozvoje, mezi jejíž cíle patří výstavba silničních obchvatů, zklidňování průtahů a odstraňování dopravně závadných míst – navrhovaná MÚK D006 nejenže neodstraňuje z hledisek ochrany zdraví a životního prostředí, bezpečnosti, urbanistických a dalších kritická místa, ale sama vytváří nový střet v území, tj. jde zcela v opačném směru, než je naplňování výše uvedených cílů strategických dokumentů.

Lze tedy shrnout, že vymezení MÚK D006 je v 2A ZÚR provedeno - zejména z hlediska udržení příznivého životního prostředí a ochrany veřejného zdraví, jakož i z hledisek urbanistických a dopravních - v rozporu s § 18 odst. 1 a 2 i v rozporu s § 31 odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb., neboť vytváří nový střet v území, čímž jde zcela proti cílům územního plánování i PÚR; 2A ZÚR též nedodržuje požadavek proporcionality, zejména zásadu subsidiarity a minimalizace zásahu.

Ve vztahu k návrhu doplnění koridoru dálnice D8 o MÚK Odolena Voda (VPS D006) lze tedy konstatovat, že nebylo provedeno řádné vyhodnocení vlivů této stavby na lidské zdraví a životní prostředí, zejména nedošlo k řádnému a úplnému vyhodnocení všech kumulativních a synergických vlivů ani

	k zohlednění v SEA zjištěných skutečností při návrhu řešení; MÚK D006 je navíc navržena do území již v současné době nadlimitně zatíženého (tj. do území, kde je překročena únosná míra zatížení území), což nemůže být přípustné, nedošlo k prověření variant této stavby a výběru varianty nejvhodnější, tato stavba jde zcela proti cílům a úkolům územního plánování (§ 18 a 19 stavebního zákona).
<b>Podání zástupce veřejnosti, jehož námitka obsahovala požadavek na vypuštění MÚK Odolena Voda na dálnici D8 z 2. aktualizace ZÚR SK.</b>	
<b>1</b>	<b>Zástupce veřejnosti ing. Ladislav Kroček, bytem U Jordánu 482, 250 70 Odolena Voda, č. j. 180079/2016/KUSK, doručeno dne 7. 12. 2016</b>
	<p><b>Námitka</b></p> <p>Nesouhlas s vymezením</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- záměru č. D006 - doplnění MÚK Odolena Voda,</li> <li>- veřejně prospěšné stavby pro tuto MÚK - D006.</li> </ul> <p>V případě, že bude Krajský úřad Středočeského kraje trvat na doplnění MÚK Odolena Voda jako veřejně prospěšné stavbě, požadujeme, aby byla prověřena varianta umístění MÚK dále od města Odolena Voda a to mezi obcemi Klíčany a Odolena Voda.</p>
	<p><b>Odůvodnění námítky:</b></p> <p>Domníváme se, že při realizaci MÚK Odolena Voda dle návrhu 2. A ZÚR SK dojde k výraznému nárůstu dopravy v ulicích Revoluční, Ke Stadionu, Vodolská a Pražská. Díky tomuto nárůstu dojde ke zhoršení bezpečnosti na přechodech pro chodce v těchto ulicích, které využívají děti ZŠ Odolena Voda a dále dojde v obytné zástavbě podél těchto ulic k výraznému překročení limitů hluku a zplodin z automobilové dopravy. Důvodem prověření varianty MÚK dále od města Odolena Voda je možné lepší rozložení dopravní zátěže z města Odolena Voda mezi stávající MÚK Úžice a nově navržený MÚK Odolena Voda. Při vzdálenější variantě bude počet aut projíždějících přes město nižší.</p>